

**TRANSPORTE Y
COMUNICACIONES MARITIMAS
EN GRAN CANARIA**



GERARDO DELGADO AGUIAR

**CUADERNOS CANARIOS
de CIENCIAS SOCIALES.**

GERARDO DELGADO AGUIAR

**ANÁLISIS ESPACIAL DEL TRANSPORTE Y
LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS EN
GRAN CANARIA**

Las Palmas de Gran Canaria, 1992

© CIES

© GERARDO DELGADO AGUIAR

Composición e Impresión:
GRÁFICAS JUMA, S.L.
Pino Apolinario, 8
LAS PALMAS DE GRAN CAÑARIA

I.S.B.N.: 84-87832-04-0
D.L.: G.C. 247 - 1992

Dedico esta obra a
Alicia, a mi madre y, muy especialmente,
a mi padre (*in memórium*).

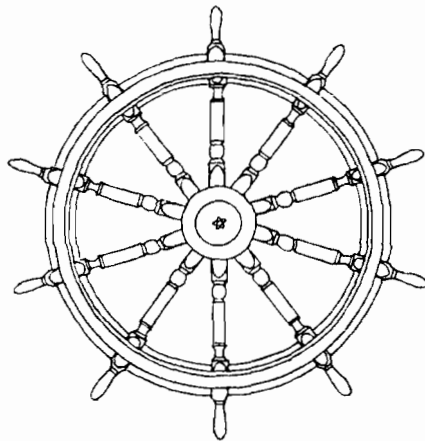
Deseo expresar mi gratitud y reconocimiento al Dr. D. Juan Francisco Martín Ruiz, catedrático de Geografía de la Universidad de La Laguna, que me apoyó y animó continuamente en la realización de este trabajo. También quiero agradecer las orientaciones recibidas del Dr. D. Alejandro González Morales, quien me alentó en todo momento a seguir en el esfuerzo que se requiere para su elaboración. Por último, tampoco podría dejar de reconocer el apoyo y el estímulo cotidiano y desinteresado de Esther Delgado Aguiar y Josefa Cruz Delgado, que supieron transmitir la motivación necesaria.



Esta obra fue presentada como tesis doctoral en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de La Laguna en diciembre de 1989, con la que el autor obtuvo la máxima calificación académica de *Apto cum laude*.

La Fundación Universitaria de Las Palmas de Gran Canaria le concedió en junio de 1989, con el patrocinio de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, una beca para la realización del presente estudio.

En octubre de 1990 se le otorgó el Primer Premio de Investigación CIES de la Caja de Ahorros de Canarias, en su segunda edición.



ÍNDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	13
A. Metodología	16
B. Fuentes	24
PRIMERA PARTE: ARTICULACIÓN ESPACIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.	
I. LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	27
0. Introducción	27
1. El puerto de La Luz	30
1.1. La morfología portuaria	30
1.2. Transformación de la trama portuaria	41
2. Las funciones del puerto	59
2.1. Delimitación de las funciones portuarias	61
2.2. Análisis del comportamiento de la actividad portuaria	67
3. Otros puertos insulares	70
3.1. El puerto de Salinetas	71
3.2. El puerto de Arguineguín - St ^a Águeda.	73
4. Conclusiones	75
II. LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS	77
0. Introducción	77
1. Ordenamiento del tráfico y la navegación marítima	78
1.1. El tráfico marítimo en España	79
1.2. El sistema de Conferencias Marítimas	81
2. Estructura de la red marítima	84
2.1. Las comunicaciones con los puertos nacionales: el tráfico de cabotaje	85
2.2. Las comunicaciones marítimas con el exterior	94

3. Complementariedad con otras redes de transporte	98
3.1. Diferenciación del sistema de comunicaciones insular	100
3.2. Jerarquización de las comunicaciones	104
4. Conclusiones	107

SEGUNDA PARTE: ESTUDIO DE LOS ELEMENTOS ECONÓMICOS.

III. EL COSTE ENERGÉTICO: EL CONSUMO DE COMBUSTIBLES	111
0. Introducción	111
1. Rasgos peculiares del consumo de combustibles en Canarias	112
1.1. Insularidad	113
1.2. Dependencia exterior	114
2. Estado del suministro de combustibles a buques	115
2.1. Demanda y consumo del combustible de navegación	116
2.2. Evolución de los precios	122
3. Conclusiones	123
IV. PRECIOS Y TARIFAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	125
0. Introducción	125
1. Relaciones contractuales	126
2. Las tarifas portuarias	128
2.1. Regulación y tipología de las tarifas	129
2.2. Evaluación de las tasas aplicadas	134
3. Precios y costes del transporte marítimo	147
3.1. Concepto y formación del flete	148
3.2. Precios y tarifas del transporte en Gran Canaria	151
4. Conclusiones	156

TERCERA PARTE: ANÁLISIS DE LOS FLUJOS.

V. EL TRÁFICO DE CABOTAJE	161
0. Introducción	161

1. Aspectos generales del tráfico de cabotaje	163
1.1. Buques mercantes en navegación de cabotaje	163
1.2. Movimiento de mercancías	166
1.3. Movimiento de pasajeros	187
2. El tráfico marítimo interinsular	187
2.1. El tráfico interinsular de mercancías	190
2.2. El tráfico interinsular de pasajeros	201
3. El tráfico marítimo con la Península	208
3.1. El tráfico de mercancías	209
3.2. El tráfico de pasajeros	221
4. Conclusiones	224
VI. EL TRÁFICO EXTERIOR	231
0. Introducción	231
1. El comercio exterior de Gran Canaria	235
1.1. Estructura reciente del comercio exterior	236
2. Composición del tráfico marítimo exterior	241
2.1. Buques mercantes en navegación exterior	243
2.2. Movimiento de mercancías	244
2.3. Distribución de los flujos por áreas geográficas	261
3. Conclusiones	267
VII. EL TRÁFICO EN TRÁNSITO	269
0. Introducción	269
1. Configuración del tráfico en ruta	272
1.1. Estimación de los flujos de TRB	273
1.2. Buques mercantes atendidos fuera de las aguas del puerto	286
2. El tráfico de cruceros	291
2.1. Antecedentes	291
2.2. La etapa reciente	293
3. Conclusiones	296
CONCLUSIONES	299
BIBLIOGRAFÍA	311
APÉNDICE ESTADÍSTICO	331

INTRODUCCIÓN

El presente estudio pretende indagar, desde la perspectiva del conocimiento geográfico, en la estructura y organización espacial del transporte marítimo de un territorio determinado y definido como lo es la isla de Gran Canaria. De ahí que prevalezcan en nuestro estudio los criterios espaciales al considerar a la isla como una realidad geográfica, en contraposición a otras valoraciones en las que el espacio –como continente y contenido– queda relegado, subordinado, a los límites de los entes administrativos (provincia, municipio, ...).

Nuestro trabajo se plantea como objetivo principal, por tanto, el análisis de un sistema de transporte, en este caso el marítimo, en un espacio individualizado, pero, a su vez, dinámico y en continua transformación. Se trata de un estudio de *geografía de los transportes*, en el que se han tenido en cuenta aquellos elementos que intervienen en el desarrollo del transporte marítimo, así como las funciones que tienen asignadas por el sistema de producción capitalista en el proceso de transportación.

Las razones que justifican esta delimitación espacial son las siguientes:

1. Mostrar las relaciones espaciales del transporte marítimo y de las actividades del hombre en una unidad de estudio con características propias.

2. Conocer las funciones que tiene reservadas para el transporte marítimo el sistema de producción capitalista y, de manera especial, la Formación Social de Gran Canaria.

3. Revelar la organización del sistema de transporte marítimo en la Isla, su repercusión espacial y económica.

4. Ponderar los flujos (tipología, volumen y dirección), así como la importancia que puedan tener en relación con la actividad económica y social.

De ello resulta un trabajo estructurado en tres cuerpos homogéneos, que en ningún momento debemos considerar por separado. Al contrario, hay una evidente interrelación de contenido entre ellos que posibilita seguir, espero que con rigor y coherencia, las explicaciones y las valoraciones que aportamos. Esto es:

a) Una primera parte en la que, conceptuando al transporte como un sistema, analizamos la articulación espacial de las infraestructuras portuarias, así como la organización que muestran las comunicaciones marítimas que desarrollan. En tal caso, son objeto de análisis los puertos de La Luz principalmente, Salinetas y St^a Águeda (Arguineguín) secundariamente.

b) En la segunda parte, hacemos un estudio económico del transporte marítimo en la Isla y, fundamentalmente, de los costes del combustible, las

tarifas portuarias y los precios que paga el usuario por la transportación.

c) Por último, un tercer bloque que destinamos a medir los flujos de mercancías y personas, observando su movilidad y disposición en el territorio.

A. METODOLOGÍA:

Este estudio tiene como eje de referencia el espacio y el transporte. El primero entendido como proyección de los modos de producción. Y el segundo “[...] *como fenómeno y/o proceso en el espacio considerado en su estrecha relación con las condiciones físico y económico-geográficas*” (POTRYKOWSKI Y TAYLOR, 1984, p. 17).

No podemos concebir, por consiguiente, el estudio de los transportes desligándolo de su intrínseca vinculación con el espacio en el que se inscriben, sobre el que actúan, a su vez, factores sociales y económicos que los condicionan.

Desde una problemática marxista, el transporte está sujeto a la articulación espacial de cada modo de producción y al grado de desarrollo de las fuerzas productivas.

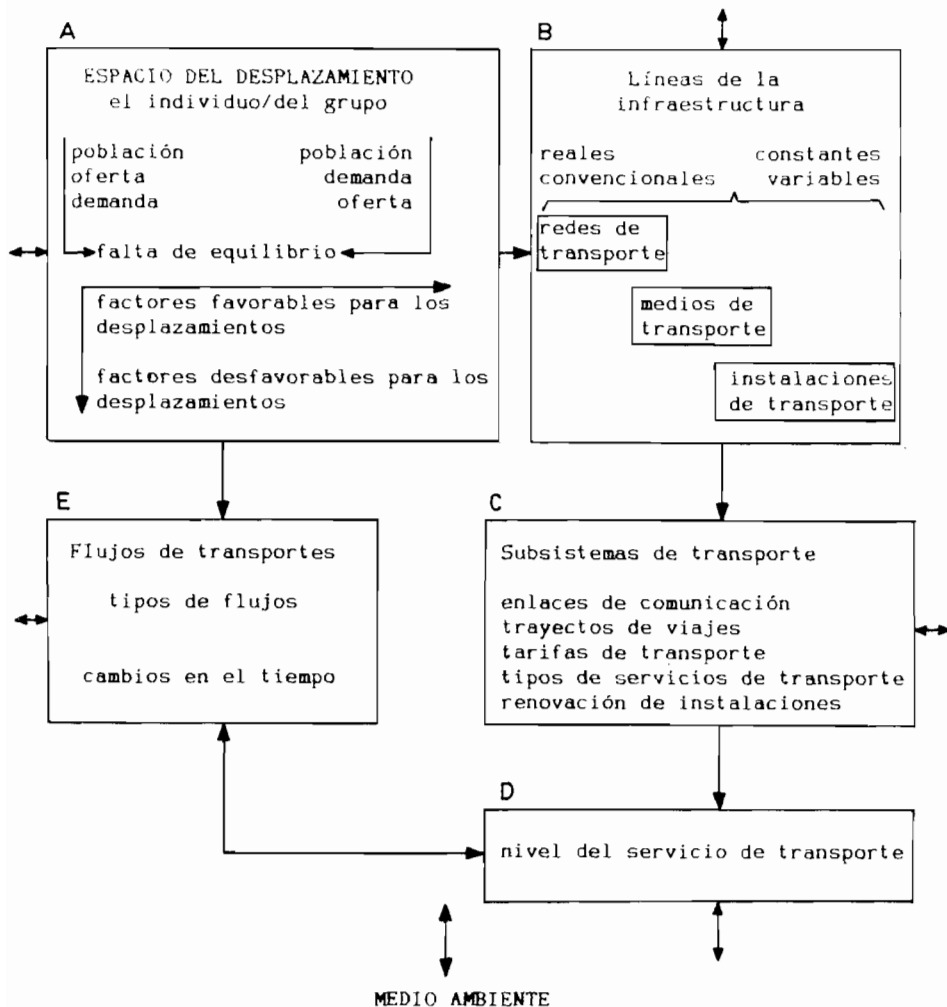
En tal sentido, “[...] *el transporte no es un fenómeno aislado sin relación con el tipo de sociedad en que coexiste, sino que surge a partir de las relaciones de producción e intercambio que se establecen en una sociedad determinada*” (FERNÁNDEZ DURÁN, 1980, p. 75).

Al respecto, el estudio de los transportes se constituye en un instrumento de análisis de las relaciones de producción que detectamos en un espacio, de las actividades económicas que en él desarrolla una sociedad y de los intercambios que generan.

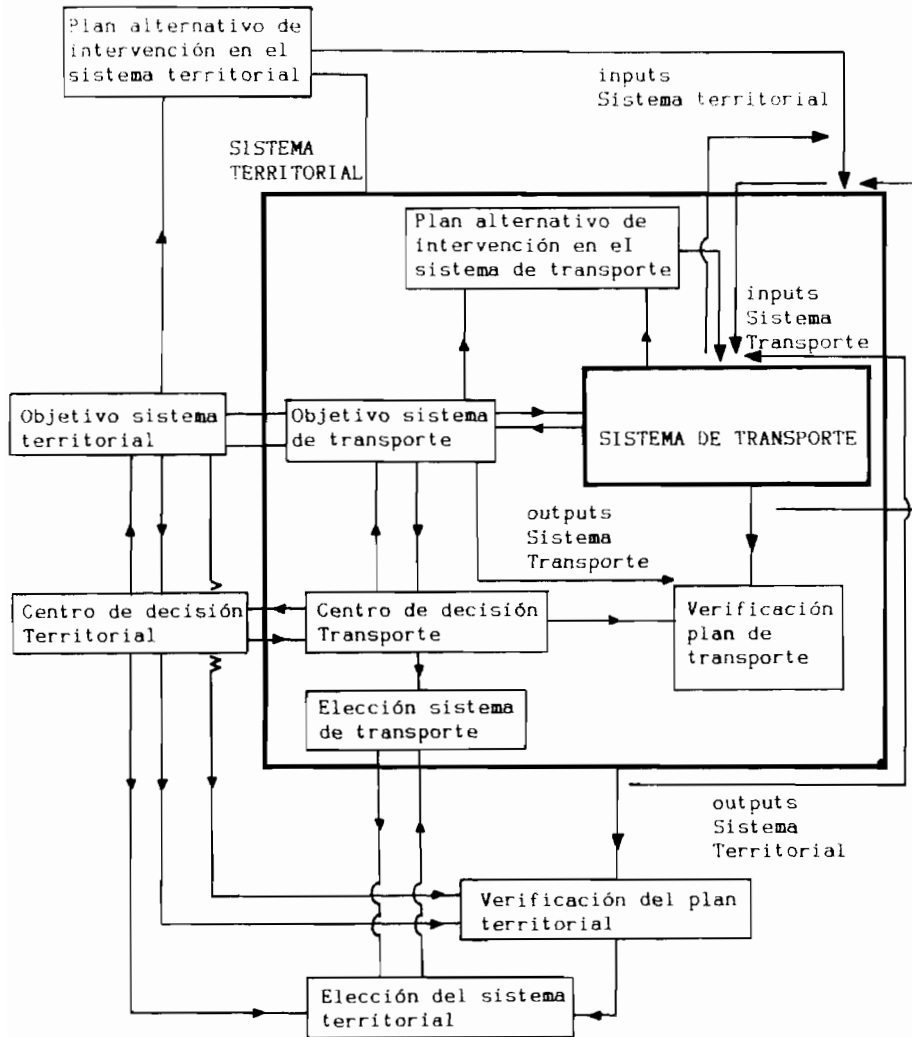
Sin embargo, el transporte no se reduce simplemente al acto de trasladar o llevar de un punto a otro del territorio una cosa, objeto o persona. El acto de transportar o lo que denominamos transportación tiene, en cambio, implícitas otras connotaciones. Para POTRYKOWSKI Y TAYLOR (1984, p. 11) “*el transporte es aquella parte del proceso de producción que prevé el traslado de mercancías y/o personas de un sitio al otro [...]*”.

El transporte posibilita la movilidad de mercancías y personas a través del territorio, insertándolas espacialmente, según impone la lógica del Modo de Producción Capitalista (dominante). La dinámica de este modo de producción determina el establecimiento de circuitos de flujos entre los diferentes niveles de la producción.

Con ello, el transporte articula los desplazamientos internos en el



Esquema 1. CONCEPCIÓN SISTEMATIZADORA DEL TRANSPORTE (según POTRYKOWSKI y TAYLOR).



Esquema 2. INTERDEPENDENCIA ENTRE SISTEMA DE TRANSPORTE Y SISTEMA TERRITORIAL (según LUCIO BIANCO).

proceso de producción, desde la adquisición de materias primas y la posterior puesta en los mercados de artículos y productos de consumo. De esta manera, se agilizan los procesos de circulación de capitales, generando, en última instancia, beneficios y plusvalías. De la misma forma, la población dispone de una vía de acceso a los espacios de producción y consumo, en donde el transporte, según FERNÁNDEZ DURÁN (1980, p. 79) *“hace posible la división espacial del trabajo, necesaria en el Modo de Producción Capitalista, haciendo viables tanto los desplazamientos residencia-trabajo, como aquéllos relativos a la reproducción de la fuerza de trabajo (escuela, sanidad, ocio, ...)”*.

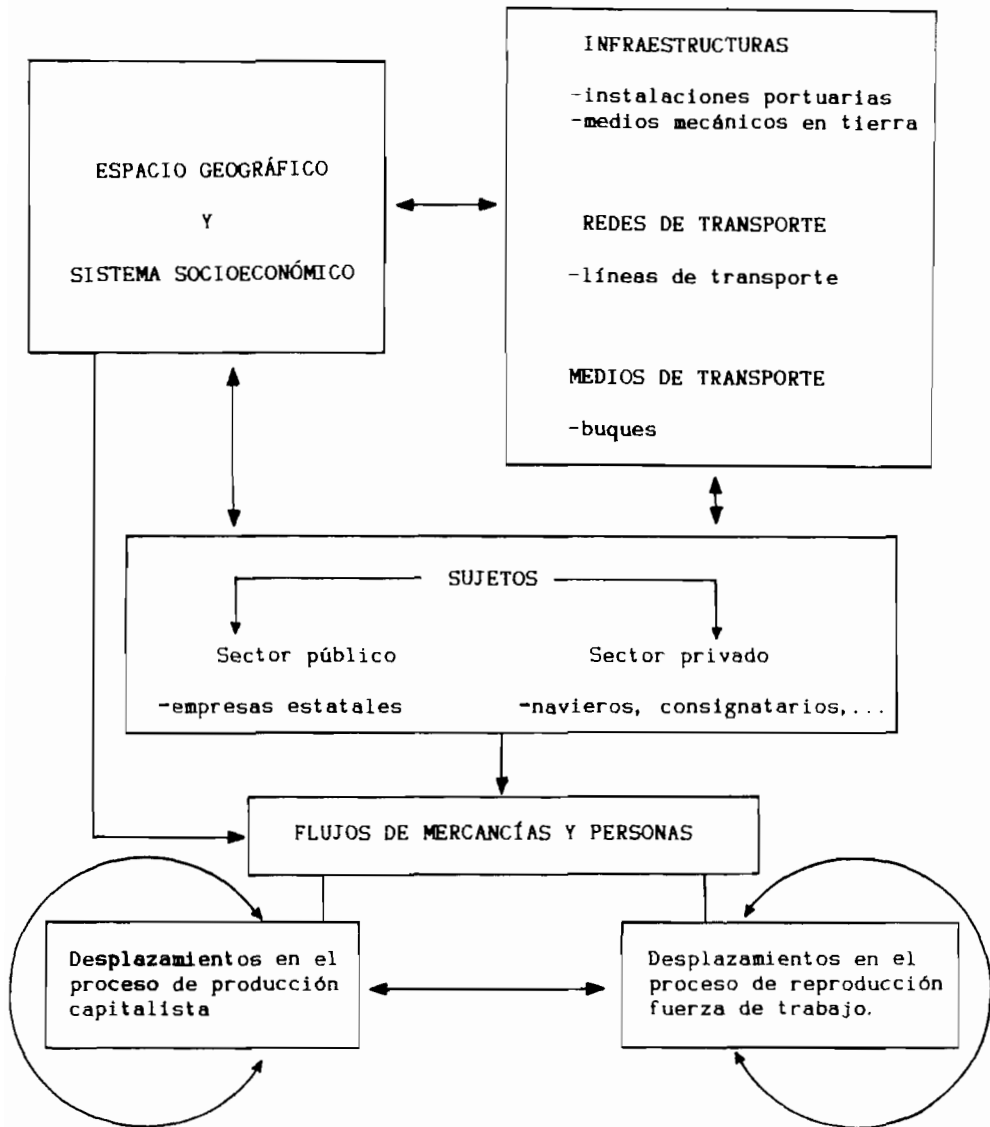
Por tanto, los transportes, globalmente considerados, no constituyen un conjunto neutro, aislado, sino que, por el contrario, es dinámico y se halla en condiciones de revalorizar el capital, en tanto que “[...] *sitúa convenientemente en el espacio lo que, siendo útil, se convierte en más útil, o lo que tal vez siendo útil en sí mismo, no tiene demanda en origen y, por consiguiente, valor*” (BUHIGAS, 1977, p. 113).

No obstante, el transporte no produce ni es capaz de crear valor en sí mismo. Se convierte en mercancía que se consume en el proceso de producción, creando interacciones, interdependencias especiales y canales de flujos. Tal y como afirma MARCO BORDETA (1977, p. 22) “[...] *el transporte es un insumo más de la producción de espacios económicos y políticos, y es también un producto de la estructura espacial en sentido amplio*”.

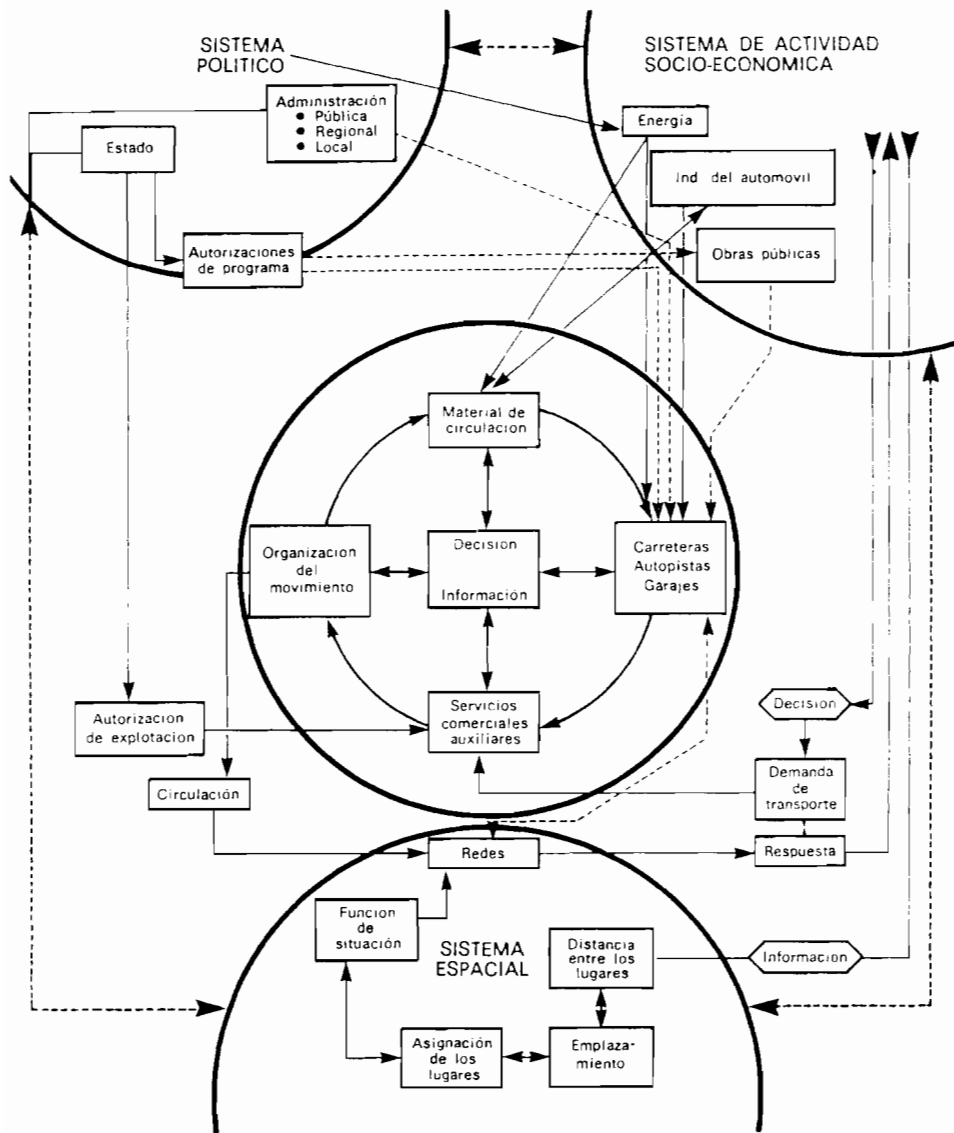
La intervención de los transportes sobre un territorio, así como la mayor o menor implantación del mismo, implica consecuencias diversas sobre la organización y localización espacial de las actividades económicas (industrial, agrícola, servicios, ...). El transporte se convierte, así, en factor estructurante del territorio y del desarrollo económico y social de una región (MARCO BORDETA, 1977). Las inversiones en transportes van destinadas a mejorar las transferencias espaciales de bienes y servicios de un territorio.

En cualquier caso, el objetivo que persigue la consiguiente asignación de recursos sobre un territorio es fomentar la actuación de unos servicios de transporte que propicie de forma prioritaria la rotación de los capitales, acelerando los procesos de intercambio (flujos) y asegurando la permanencia de los circuitos de la producción.

Por ello, inferimos la importancia que posee el transporte como catalizador de la política de desarrollo y ordenación del territorio y, en consecuencia, del desarrollo socioeconómico; aun cuando LUCIO



Esquema 3. ESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.



Esquema 4. SISTEMA DE TRANSPORTE Y ENTORNO SOCIOECONÓMICO (según CHASNAIS).

BIANCO (1987, p. 27) afirma acertadamente que *“in una politica di sviluppo il ruolo dei trasporti è ovviamente subordinato alla strategia di sviluppo complessivo della regione interessata ed alla strategia particolare di organizzazione del territorio”*.

En efecto, el papel del transporte en los programas de desarrollo regional y ordenación del territorio se limita a servir de instrumento en la estructuración del espacio, como componente del sistema socioeconómico y territorial. Desde esta perspectiva, las actuaciones dirigidas a generar inversiones en un sistema de transporte posibilitan el acceso de personas o grupos sociales a los distintos niveles del aparato productivo y de la producción espacial.

Suscita, de forma inmediata, un aumento en la demanda de suelo e inicia un proceso de transformación y estructuración del espacio.

Sin embargo, nos advierte MOLINA DEL POZO (1982, p. 126) que *“[...] las actuaciones tendentes a lograr inversiones que organicen el sector de los transportes, serán las que fundamentalmente sirvan de instrumentos adecuados para conseguir la estructuración del espacio, si bien, no responderán necesariamente a las exigencias de alcanzar un grado óptimo en el sector de los transportes”*.

La asignación de recursos para la producción de transportes y comunicaciones está estrechamente relacionada con la gestión de los servicios, siguiendo el esquema G=>P. Así, los agentes que participan pueden ser públicos y privados en función del modo en que se efectúa la inserción en el espacio y el efecto que la misma pueda tener sobre las actividades económicas y sociales. La viabilidad de los transportes y la obtención del grado óptimo (entendido como desarrollo de los equipos de infraestructura y nivel de rentabilización) al que se refiere MOLINA DEL POZO solamente es posible con la intervención del Estado (Gestión pública =>Producción Transportes), que asume la producción de infraestructuras de transporte y de comunicaciones en condiciones particulares que afectan a *“la modificación de la división espacial del trabajo”* y a la financiación de *“la producción espacial del marco material [...], que gravaría la tasa media de ganancia”* (ALAIN LIPIETZ, 1979, p. 178). FERNÁNDEZ DURÁN (1980, p. 82) incide en este hecho y señala que *“[...] el Estado interviene en este sector como forma de responder a los intereses de la clase capitalista en su conjunto, y haciendo viable en la medida de lo posible una explotación directamente capitalista en el sector de aquellos elementos del sistema susceptibles de ello, aunque el capital público que participa en el mismo actúa supeditado a la lógica del capital privado”*.

Llegados a este nivel de exposición conviene conocer, entonces, la estructura y organización interna del transporte, desde un enfoque sistematizador. Al respecto MARCO BORDETA (1977, p. 21) puntualiza que “[...] *el transporte es un sistema de flujos que unen diferentes nudos localizados en puntos territoriales concretos*”.

En esta afirmación hallamos los elementos que nos ayudan a entender el transporte como un conjunto articulado, con un esquema funcional basado en las interrelaciones de las partes que lo componen y el medio en el que se extiende. POTRYKOWSKI Y TAYLOR (1984, p. 30) afirman que el transporte se configura como “*un sistema abierto de estructura jerárquica*”, donde el transporte forma parte activa de la estructura y del sistema territorial.

El transporte considerado como sistema presenta una serie de unidades organizativas que propician los desplazamientos de mercancías y personas de un punto a otro del espacio. Esta movilidad espacial es lo que reconocemos como flujos. Para HENRI LEFEBVRE (1974, p. 220) “*un flujo tiene un origen, un terminal y un recorrido*”.

Éstos son esencialmente los componentes estructurales del sistema de transporte, definidos por los medios, las redes y las infraestructuras –instalaciones–. Todos estos factores contribuyen a conocer el tipo, la dimensión y la dirección de los flujos, expresando la interacción entre espacio y transporte, así como las relaciones que se establecen, que serán diferentes en su composición según el espacio geográfico y socioeconómico en el que se localicen. En última instancia, los flujos manifiestan los desequilibrios espaciales (o contradicciones espaciales según H. LEFEBVRE, 1974, p. 228) entre las necesidades de producción y consumo, entre demanda y oferta.

Corroboramos, en este sentido, la idea de MARCO BORDETA (1977, p. 21) cuando dice que “[...] *un sistema de transporte es el resultado y también la causa de una estructura geográfica y económica dada que refleja una dotación de recursos; una distribución de población total y población activa; y niveles, formas y tendencias diferentes de producción*”.

Estamos seguro que cualquier proyecto de estructuración del espacio debe acometer el análisis de las funciones del transporte y las comunicaciones, conocer cómo afecta éste a los niveles social, económico y medioambiental de una región y dimensionar su grado de implicación en la ordenación del territorio.

De ellos depende, en cierto modo, el desarrollo territorial, o al menos son factores básicos sobre los que cabe una modificación, en términos de

programación y asignación de recursos, con el objetivo de obtener una respuesta óptima (mejora en la oferta y calidad de los servicios) y coordinada de los diferentes sistemas de transporte e integrado, consecuentemente, en un plan de ordenación del territorio.

B. FUENTES:

Una de las tareas más arduas en el proceso de elaboración de un trabajo de investigación es la recogida de la información. De una u otra forma los obstáculos e impedimentos para el acceso a la misma dificulta enormemente la buena marcha del estudio: verificación de las hipótesis y el cumplimiento de los objetivos propuestos.

Así, en ocasiones no pudimos completar y contrastar las diversas fuentes de información debido bien al tratamiento particular que hacen de los datos los distintos organismos públicos y privados consultados o bien por no disponer de éstos. Otras veces, por extravío o inexistencia de una contabilidad, al menos sistematizada, de la información estadística básica de tipo social y económico. La fragmentación y la insuficiencia de los datos produce cierta contrariedad, pues impide, de alguna forma, la realización de series temporales más o menos completas.

Además, existe una manifiesta disgregación y dispersión espacial de la documentación e información estadística en Canarias, que esperamos se solvante con el esfuerzo que realiza en este sentido el Instituto Canario de Estadística (antes, Centro de Estadísticas y Documentación de Canarias).

En cualquier caso, los datos obtenidos son lo suficientemente amplios y expresivos como para considerar procedente la continuación del trabajo. Para ello, hemos procedido con exhaustividad a la búsqueda de los datos, siguiendo distintos caminos en función de la localización y la variedad de los mismos. El criterio de selección lo determinaba el periodo temporal elegido que, aunque se circunscribe en general a los años comprendidos entre 1975 y 1989, varía de tal modo que éste se ajusta a la propia evolución diacrónica y sincrónica de los fenómenos.

Las fuentes que nos proporcionaron la información cuantitativa necesaria han sido principalmente las *Memorias* de la Junta del Puerto de La Luz y las *Estadísticas del Tráfico de Cabotaje* del M.O.P.T. Ambas aportaron, en gran medida, los datos precisos para el desarrollo de las distintas variables y aspectos que queríamos someter a investigación.

Junto a éstas, otros muchos trabajos e informes realizados por agentes privados (consignatarios, navieras, empresas de suministro, ...) complementaron el bloque estadístico sobre el que se sustenta este estudio.

PRIMERA PARTE
ARTICULACIÓN ESPACIAL DEL TRANSPORTE
MARÍTIMO

I

LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

0. INTRODUCCIÓN.

Tal y como ya hemos expresado con anterioridad respecto a la configuración de los transportes, la infraestructura portuaria tiene una función específica dentro del conjunto constituido por el sistema de transporte marítimo. Representa el centro neurálgico de las comunicaciones marítimas y la base de operaciones de determinadas actividades económicas y comerciales que gestionan los diferentes agentes y sujetos que intervienen regularmente en el proceso del transporte por mar, o de cualquier otra derivada de la propia dinámica del sistema productivo. Es, por lo tanto, un funcionamiento interactivo con los demás elementos básicos del sistema como son los medios de transporte, las redes y los sujetos y, fundamentalmente, con el sistema social y económico de su entorno. Las siguientes líneas recogen en palabras de PESQUERA GONZÁLEZ e IBEAS PORTILLA (1987, p. 91), en sentido amplio, esta primera aproximación al conocimiento de la infraestructura portuaria:

“El puerto constituye esencialmente un instrumento de la cadena de transporte, de la actividad comercial y en múltiples ocasiones de actividades propiamente industriales, en definitiva la actividad portuaria se constituye como una actividad derivada de las demandas productivas del sistema social.”

Sin embargo, frecuentemente se identifica el transporte marítimo con el soporte físico del puerto, simplificando una realidad espacial más compleja, creando una imagen simbólica de las instalaciones portuarias; esto es, los muelles, los depósitos comerciales, frigoríficos, silos, grúas e incluso de los buques. Todos ellos son, por el contrario, las diferentes piezas que posibilitan el funcionamiento del engranaje portuario. Es un sistema complejo de elementos que se constituyen como una “unidad funcional específica” (UREÑA y POZUETA, 1988, p. 73).

La infraestructura portuaria es un ente dinámico que manifiesta los procesos interactivos que se dan en los distintos ámbitos de la producción,

en la que se reproduce también las propias contradicciones del sistema productivo. Su funcionamiento está, por tanto, condicionado a las variaciones que se detectan en el sistema social y económico. La actividad portuaria es la consecuencia última de las actividades industriales, agrícolas, pesqueras, turísticas y comerciales entre otras, y la resultante de las necesidades de un territorio y de su organización social y económica.

Los puertos se configuran como el elemento más singular de una región que tiene por límites el mar. Se convierten en el punto de apoyo de un territorio concreto que instrumenta espacialmente las diferentes actividades sociales y económicas. En el puerto se efectúan los intercambios de mercancías y de personas, participando de los diferentes flujos que se establecen entre unos espacios económicos y otros. A su vez, hace posible la movilidad y libre circulación de capitales en los diferentes niveles de la producción.

En este sentido, son clarificadoras las palabras que recogemos del *Estudio sobre el coste de manipulación portuaria de las mercancías*:

“Desde un punto de vista físico, los puertos son una infraestructura, un intercambiador de modos de transporte y, por ello, más que inducir un desarrollo económico espontáneo en el espacio geográfico en que se ubican, cooperan en la potenciación de las tendencias de desarrollo existentes. Es decir, como infraestructuras físicas, los puertos no intervienen en la selección o producción de flujos de mercancías, pero viabilizan los aumentos de intensidad de los mismos.” (1)

Pero el funcionamiento del puerto responde a la existencia de un área o espacio de influencia. Es lo que conocemos como *hinterland*. La cita de DORAO LANZAGORTE (1970, p. 1) expresa acertadamente la comprensión particular del término para el caso que nos ocupa:

“... el hinterland de un puerto es el área geográfica en la que se dan unas relaciones de interdependencia recíprocas y complementarias entre el puerto y dicha área. Pero esta influencia del puerto no sólo puede limitarse a su propio hinterland o «trastierra», sino que puede extenderse a otras áreas o zonas más alejadas y ser varias, por lo tanto, las zonas de influencia, en contraposición al hinterland, que es una región natural más o menos uniforme unida a su puerto por una serie de vínculos geográficos, históricos y económicos que dan a sus relaciones recíprocas un sello de permanencia”

En la cita de ROSA CASTEJÓN (1989, p. 125) se propone una definición con los siguientes contenidos que también compartimos:

“Se entiende por hinterland portuario un espacio terrestre mayormente continuo ubicado detrás de un puerto, que contribuye a crear su tráfico marítimo. Es el área interior servida por el puerto. El hinterland está unido al puerto de un modo habitual, no sólo por la reciprocidad de flujos de mercancías y de pasajeros, sino también por la existencia de enlaces varios organizados”

(1) VV.AA. (1989); *Estudio sobre el coste de manipulación portuaria de las mercancías*, página 41.

Cada puerto tiene su propio dominio territorial sujeto a un sistema económico y a una formación social específica. Entre ellos hay establecidas unas relaciones simbióticas, en la que el puerto tiene reservado un papel importante como eslabón entre los diferentes niveles de producción. No obstante, esta área geográfica de influencia no se limita exclusivamente al espacio natural más próximo, sino que se prolonga más allá de los vínculos regionales; en algunos casos ésta puede abarcar otros espacios económicos distintos y distantes entre sí, constituyendo el *foreland* (2) del puerto en el que se incluyen otros puertos.

En este contexto, situamos el estudio que a continuación vamos a realizar en este capítulo. Tanto el puerto de La Luz como los demás puertos de la isla de Gran Canaria (Salinetas y Arguineguín - Stª Águeda), se insertan espacialmente en tres escalas de intervención: regional, nacional e internacional.

A través de estas páginas dejamos constancia de la importancia que tiene un puerto en la cadena del transporte marítimo, como elemento de este sistema de transporte. Y puesto que el objetivo de este estudio es conocer y analizar el transporte marítimo en la isla de Gran Canaria, no podíamos prescindir de esta participación que tienen estos puertos.

Para ello hemos requerido de una considerable documentación que se ha valorado en función de unas determinadas variables que considerábamos imprescindibles. Así, pensamos que era necesario cubrir una serie de aspectos que contribúan a perfilar una interpretación espacial y geográfica de los puertos. En este sentido, el examen de la morfología portuaria y de sus funciones nos proporcionaron los contenidos más valiosos para el reconocimiento de aquéllos. Tampoco podíamos dejar de acudir a los apuntes históricos, en los que encontramos las notas más oportunas para expresar la verdadera dimensión de los puertos y, especialmente, del puerto de La Luz.

La trama portuaria está en continua evolución y transformación. La actual y futura configuración se halla impregnada del devenir social y económico y, por tanto, de las mutaciones espaciales. Por ello, el puerto está sujeto primeramente al medio físico sobre el que se sustenta y en segundo lugar a la formación social y estructura económica de la región en la que se emplaza. No obstante, el primero no determina el funcionamiento de la

(2) María GIUSSEPINA LUCÍA (1990): *Trasporti marittimi nelle teorie geografiche*. Cfr. pp. 65 a 89.

maquinaria portuaria, aunque condiciona la obra inicial y, también, las sucesivas ampliaciones. Por el contrario, son los elementos sociales y económicos los que deciden y encauzan las actividades y funciones del puerto. A ellos se debe ciertamente el origen y naturaleza de los puertos.

En cualquier caso, tanto este puerto como los demás de Canarias son el producto de las necesidades de una sociedad no industrializada, carente de autonomía propia y, por consiguiente dependiente, como resultado pues de las actuaciones del capitalismo posindustrial.

1. EL PUERTO DE LA LUZ.

1.1. La morfología portuaria.

La vida de cualquier puerto está profundamente marcada por el medio físico en el que se ubica. Las condiciones geológicas y medioambientales marcan las posibilidades de establecimiento y crecimiento de la infraestructura portuaria. En el pasado éstas dificultaban sobremanera la arquitectura portuaria. Hoy, en cambio, no suponen un gran impedimento ya que el nivel alcanzado por la tecnología permite resolver en muchos casos los obstáculos que impone el medio e incluso en los viejos y tradicionales puertos, generalmente pequeños embarcaderos.

Compartimos, por tanto, la idea que sostiene CALERO MARTÍN (1984, p. 30), cuando nos dice que:

“Hoy, el medio físico ha perdido el papel imperativo de entonces, y los puertos cuyo emplazamiento fue más o menos acertado y que han mantenido importancia, están completamente emancipados de su antigua sujeción al relieve litoral y a las condiciones climáticas.”

De la misma forma, si hasta mediados de la presente centuria la construcción de un puerto estaba supeditada a aquél, determinando en cierta forma decisiones políticas y económicas, en la actualidad son las actuaciones de los diferentes sujetos e instituciones sociales, políticas y económicas las que impulsan y promocionan estas obras de ingeniería. El concepto de puerto ha cambiado y como señala CALERO MARTÍN (1984, p. 46): *“es esencialmente una construcción humana.”*

Precisamente por esa trabazón especial con el medio, no podemos obviar ninguna de las partes que unen la infraestructura portuaria con el territorio. Todos los elementos que posibilitan esta unión caracterizan e impregnan al puerto.

Conviene, por tanto, encauzar nuestro estudio en este sentido, teniendo presente que el puerto es, en definitiva, fruto del quehacer humano y de las

circunstancias que rodean sus actividades.

Desde un punto de vista geográfico nos interesa conocer las relaciones que mantienen los puertos con las áreas urbanas, pues nos proporcionan los componentes necesarios para valorar adecuadamente los procesos de crecimiento y desarrollo espacial de ambos.

No es difícil hallar un puerto próximo o integrado en algún núcleo urbano. A veces identificamos un sólo núcleo urbano-portuario compacto en donde existe una evidente imbricación de funciones, coexistiendo de manera simbiótica. También se da este tipo de asociacionismo con los complejos industriales y agrícolas en una manifiesta convivencia de intereses. Aquí el puerto es un enclave singular de la redistribución de la producción industrial y agrícola, estableciendo interconexiones entre diferentes espacios de producción y consumo.

El puerto de La Luz y Las Palmas no es un producto aleatorio ni circunstancial. Al contrario, es una realidad que ha ido gestándose en el tiempo y el espacio. Se debe a un proceso histórico en el que ha desempeñado una importante función, participando en la construcción y crecimiento de la ciudad de Las Palmas. Y como apuntamos anteriormente, en este caso encontramos esa mutua interrelación. Como muy bien nos dice MARTÍN GALÁN (1983, p. 8):

"La moderna ciudad de Las Palmas debe en gran medida esa condición a la existencia de su puerto. Tanto que su despegue económico, demográfico y urbano, ocurrido desde finales del siglo XIX, obedece a ese factor. Las Palmas, como muchas otras ciudades, en buena parte ha encontrado en su actividad portuaria el dinamismo de su vida. Aquí ciudad y puerto constituyen un inseparable organismo."

El actual puerto de La Luz ha contado favorablemente con un medio físico que ha facilitado su emplazamiento y posterior expansión. Como tendremos oportunidad de demostrar en las siguientes páginas, la existencia de un marco natural como es la bahía de La Isleta fue decisiva. Se convirtió en el lugar más idóneo para el desarrollo de una infraestructura portuaria que permitiese la expansión del hinterland al que se supeditaba, la isla de Gran Canaria y la ciudad de Las Palmas. Ya a finales de esta centuria, el puerto de La Luz y la ciudad de Las Palmas no se entienden por separado, considerándose como el núcleo macrocefálico de la isla de Gran Canaria y, por extensión, de las Islas Orientales.

1.1.1. *El medio físico: condiciones ambientales.*

El hombre deberá sopesar las condiciones geográficas más propicias para el emplazamiento de los puertos. Por la peculiar morfología y el

carácter distintivo del medio en el que se fijan, los estudios geológicos e hidrográficos son necesariamente imprescindibles. Ellos nos explican, en la mayoría de los casos, su morfología, características técnicas y proyección espacial. Averiguamos, en definitiva, el proceso de construcción y formación del puerto, así como las limitaciones que pueda llegar a tener en la expansión ulterior.

Sin embargo, los factores físicos son en la actualidad elementos subordinados al desarrollo socioeconómico. El medio físico ya sólo es el sustento de las actividades económicas, sometido a transformación y modificable por el proceso productivo imperante.

El puerto de La Luz y Las Palmas se asienta sobre una superficie marítimo-terrestre claramente definida, constituida por el conjunto de los volcanes de La Isleta y el istmo de Guanarame. Cuando se eligió este lugar para levantar el puerto, fueron los condicionantes físicos los que primeramente tuvieron en cuenta la administración y los ingenieros de finales del siglo XIX. Se contrastó la benevolencia de la ensenada natural que daba abrigo a una amplia área marítima con las continuadas frustraciones que ofrecía el viejo puerto de Las Palmas en San Telmo, que en sucesivas ocasiones fue arrebatado por el mar, expuesto a los temporales del primer y segundo cuadrante y con escasa superficie de protección. FERNANDO PAETOW (1984, p. 16) concluye también, afirmando que:

"El técnico no tarda en advertir que el lugar no es el adecuado por encontrarse abierto a los vientos del Noroeste, Este y Sureste y en consecuencia fuertemente batido por el mar. (...) Las predicciones fatalistas se cumplieron y el muelle de Las Palmas se convirtió en un atracadero peligroso para las embarcaciones que operaban en él. Con harta frecuencia tenía que ser izada la bandera negra que cerraba al tráfico marítimo las precarias instalaciones portuarias."

Por tanto, no hubo duda en la ubicación del nuevo recinto portuario, que además se hallaba próximo al incipiente núcleo urbano de Las Palmas. La bahía de La Isleta era, en alguna medida, un puerto natural con excepcionales condiciones físicas y medioambientales para situar un muelle y sus instalaciones de apoyo en tierra (MARTÍN GALÁN, 1985).

No hay duda alguna que el área de asentamiento del puerto es desde el punto de vista **litológico** el más idóneo para el basamento de los muelles: depósitos y acumulaciones de gravas y arenas orgánicas de la misma naturaleza que las de las playas cercanas, sobre coladas basálticas y mantos de ignimbritas procedente de los volcanes de La Isleta. Las cotas de estos fondos son suficientes para las construcciones portuarias, oscilando entre los diez y cuarenta metros de profundidad en el entorno de la bahía.

Respecto a las **corrientes marinas**, presentan una dominante regular con

dirección ENE. a SSW., con velocidades medias que no superan 1 nudo en las inmediaciones de la bahía. Es similar, con exiguas variaciones, a la que acontece en todo el Archipiélago, la denominada “corriente fría de Canarias”. Esta intensidad del flujo marino no afecta sensiblemente al tráfico marítimo y al conjunto portuario. Solamente cuando el oleaje está forzado por el tipo de tiempo reinante en cada momento, se puede constatar cierto efecto sobre los muelles, sobre todo con corrientes de dirección ESE. que al coincidir con las bocanas del puerto originan ondas hacia el puerto interior, perturbando las operaciones portuarias.

Aquéllas, sin embargo, no pueden entenderse por sí sola. El **régimen de vientos** contribuye notablemente a configurar el perfil medioambiental de esta área. Por lo general, el comportamiento observado es idéntico al que muestra el resto de las Islas, con una componente predominantemente del primer cuadrante, NE. al SW. (alisios), y menos regular del cuarto cuadrante NNW. al SSE. El puerto se halla protegido por un cordón natural formado por el istmo que une la Isla con La Isleta y esta misma. En ningún caso estos vientos inciden, en modo alguno, en la actividad portuaria. Por el contrario, los vientos de dirección SSE. al NNW. suponen en determinadas épocas del año, con una frecuencia e intensidad variables, un serio obstáculo para el tráfico, dificultando las tareas de atraque de los buques (3).

La bahía de La Isleta se identifica como un paisaje con características propias y que podemos delimitar perfectamente:

a) Un bloque formado por un conjunto de conos volcánicos escoriáceos y coladas lávicas al sur del mismo, actualmente muy degradados por la acción antrópica, que denominamos La Isleta. También el efecto del oleaje ha modelado la costa de este islote, violentamente castigado en su vertiente norte y oeste generando un escarpe más pronunciado, al que se contrapone el litoral raso y con pendientes poco acusadas al este y sur (HANSEN MACHÍN, 1985).

b) Un tómbolo configurado por acumulaciones de arenas de tipo orgánico en la que se asienta la ciudad de Las Palmas, quedando como únicos vestigios visibles las playas de Las Canteras y de Las Alcaravaneras.

c) Dos bahías, por un lado la del Confital al oeste con una lengua lávica que ha derivado en una barra natural frente a la playa de Las Canteras y, por otro, la de La Isleta al este. Ambas resultan de la disposición de los anteriores elementos geomorfológicos.

(3) *Memoria de la Junta del Puerto de La Luz*, 1987. Cfr. página 27.

d) Finalmente, depósitos sedimentarios de origen marino, que denominamos Terraza de Las Palmas y que los hallamos en la costa de la bahía del Confital y en otras zonas del extremo noreste de la isla de Gran Canaria, con manifestaciones puntuales en algunas zonas de la ciudad (CARRACEDO, 1980).

Todo ello conforma la estructura de la **topografía marina** que nos permite entender aún mejor el actual asentamiento del puerto. Los perfiles batimétricos muestran para la Bahía de La Isleta unas profundidades en torno a los 20 metros a unos 1.500 metros de la costa, y de 40 metros hasta los 2 kilómetros. Esto es, una perfecta plataforma abierta al este, de escasa pendiente, que aloja el esqueleto del puerto, con fondos aptos para ello. También el perfil de la Bahía del Confital, abierta al noroeste, presenta una línea suave, pero la cota de los 20 metros se encuentra a un kilómetro de la costa y los 40 metros a 2 kilómetros. Es una pendiente con un mayor gradiente que la anterior a dos mil metros mar adentro.

Desde una **perspectiva ecológica**, la intervención del hombre ha desencadenado un proceso de deterioro casi irreversible. Las extracciones especulativas de áridos para la construcción y el desmantelamiento de algunos edificios volcánicos para la realización de los muelles ha contribuido sustancialmente a un gran desequilibrio entre el hombre y el medio. Salvo excepcionales resquicios, con presencia de algunos ejemplares de aves de costa y una vegetación residual consistente en individuos de *euphorbia balsamifera* (tabaiba dulce) y plantas psamófilas de tipo costero –que se han conservado gracias a la existencia de instalaciones militares del Ejército de Tierra– e intercalados con vegetación de sustitución como aulagas, la superficie de La Isleta, desde el istmo hasta el barrio de Las Coloradas incluido el puerto de La Luz, está densamente poblada.

Por otra parte, la superficie marítima que abriga el puerto y aquella sobre la que ejerce su influencia, entre la península del Nido al este y la desembocadura del barranco de Guiniguada al sur, está profusamente contaminada por grasas, aceites, pinturas y desperdicios industriales y humanos que depositan sobre el mar los buques que entran en el puerto o fondean en esta área, así como por la propia actividad portuaria.

1.1.2. Localización espacial y características del puerto de La Luz y Las Palmas.

El puerto se sitúa entre los 15°25' de longitud oeste y los 28°09' de latitud norte, ocupando la bahía de La Isleta desde la península del Nido

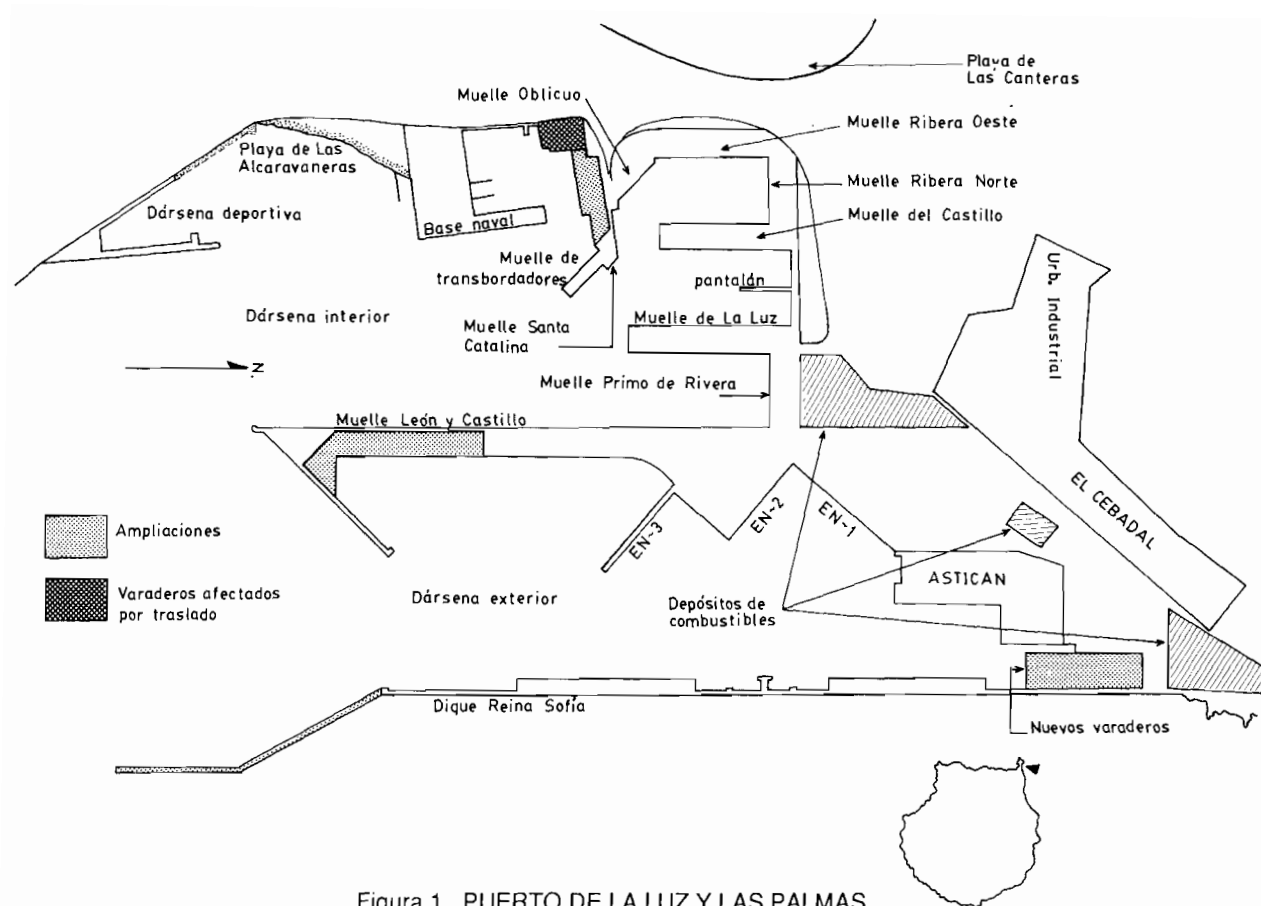


Figura 1. PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS

hasta la Dársena Deportiva en la Avenida Marítima del Norte.

Se trata de un amplio espacio marítimo-terrestre que recorre, en cambio, una estrecha franja de litoral. Éste ha ido consolidándose a través del tiempo, ganando nuevos espacios al mar, extendiéndose progresivamente hacia el norte y el este del primitivo muelle de La Luz. Una serie de vías de comunicación entroncan al puerto con el núcleo urbano, permitiendo así la interconexión de funciones y actividades. Una clara muestra de esta realidad es la Urbanización Industrial Escarlata (conocida como El Cebadal) que está a caballo entre el puerto y la ciudad. Esta área industrial, colindante al recinto portuario, desempeña un importante papel en las labores portuarias y en el comercio exterior. En ella encontramos almacenes, talleres de reparación industrial, depósitos de combustibles, frigoríficos y otros afines.

La **superficie terrestre** que ocupa supone un total de 180.87 Has. que incluyen viales (46.23 Has.), depósitos cubiertos y descubiertos (24.86 Has.), jardines, edificios, instalaciones de la Junta, concesiones y autorizaciones (4). Los muelles y líneas de atraque alcanzan los 10.160 metros, oscilando el calado entre los 3 metros de la Dársena del Castillo y los 22 metros de atraque para supertanques del dique Reina Sofía (5).

La **superficie marina** abrigada representa 653,60 Has. que incluye el puerto interior, las diferentes dársenas comerciales y pesqueras y el antepuerto. El acceso desde el mar al puerto se efectúa por dos bocanas de entrada: 1) El puerto exterior, cuya longitud la determina el Dique Reina Sofía y el Contradique Exterior adosado al Muelle de León y Castillo, con 500 metros de amplitud y un calado máximo de 30 metros; 2) El puerto interior con 700 metros y 12 metros de calado, desde el Muelle de León y Castillo hasta la Dársena de Embarcaciones de Recreo.

A continuación haremos un breve recorrido por cada uno de los muelles y dársenas siguiendo una disposición de oeste-este. Para evitar el engorro que supone el despliegue sucesivo de datos técnicos.

1.- Muelle de Santa Catalina y Transbordadores. Es el puerto de pasajeros por excelencia con su estación terminal, aunque también es posible el tráfico de mercancías. Dispone de tres rampas para carga y descarga de camiones frigoríficos, automóviles y planchas para contenedores. En éste realizan operaciones los buques roll-on y jet de la Compañía Trasmediterránea y los de la compañía Líneas Marítimas Hespérides. Aquí opera, asimismo, la flota de remolcadores de la Compañía

(4) *Ibidem*, Cfr. página 29.

(5) La Base Naval queda fuera de este estudio.

Canaria de Remolques.

2.– Muelles de Ribera Oeste y Norte. En ellos se efectúan operaciones de carga y descarga de mercancías. Cuenta con una rampa de transbordadores que utiliza al cien por cien la compañía naviera Antonio Armas Curbelo con una flotilla de buques roll-on. Posee, además, una fábrica de hielo y almacenes frigoríficos de la empresa Angel Ojeda y Cía. que suministra a pequeños pesqueros nacionales que van a la pesca del palangre en las aguas canario-sahariana.

3.– Muelle o Espigón del Castillo. Este puerto sirve de apoyo a los pesqueros nacionales y extranjeros que se dedican a la pesca del arrastre y del palangre. Es el puerto pesquero por tanto. Son múltiples los almacenes y frigoríficos que alojan las capturas descargadas, con una capacidad que varía entre los 15.648 m³ (Frisu I) y los 45.000 m³ (Frisu III) de los Frigoríficos Hispano-Suizos, presentes en el puerto desde 1963. Hay en funcionamiento un silo para cemento con una capacidad de almacenaje de 8.500 m³, propiedad de la empresa Cementos de las Islas. Éstos reciben cementos procedente de la Península para su comercialización en el Archipiélago (6).

4.– Muelle de La Luz. Está dotado con un silo para cereales de la empresa Silos Canarios con capacidad para 23.400 toneladas. También tiene un frigorífico de 16.920 m³ para conservación de carnes y pescados, cuyo propietario es la empresa Docks Frigoríficos de Las Palmas, establecidos en el puerto desde 1958. Cuenta, además, con cuatro tinglados para el depósito de mercancías diversas. Se trata, en definitiva, de un muelle multifuncional en donde operan desde buques pesqueros del tipo arrastrero-congelador hasta mercantes del tipo carguero, bulkcarriers, fruteros y portacontenedores. Para el tráfico de productos hortofrutícolas cuenta con una estación especial de 3.200 m².

5.– Muelle Primo de Rivera. Situado entre el anterior y el muelle de León y Castillo y con una corta línea de atraque (285 m.), acoge las oficinas de la Junta del Puerto. Tiene tres tinglados para almacenar mercancías diversas. Aquí atracan generalmente buques mercantes como cargueros, bulkcarriers, portacontenedores y fruteros.

6.– Muelle de León y Castillo. Es la gran obra del puerto de La Luz. Inicialmente fue concebido como dique, pero la creación del puerto exterior propició el despegue del puerto. De esta manera, ha incrementado la

(6) Le remitimos a la lectura del capítulo V dedicado al tráfico de cabotaje, incluido en la tercera parte de este estudio.

superficie terrestre y mejorado considerablemente las instalaciones (almacenes cubiertos, nueva red de canalizaciones y tuberías). A él están adosados por el exterior los muelles EN.2 y EN.3, con un contradique exterior en forma de cuña en el extremo, protegiendo la dársena de las ondas que producen las mareas.

Ha dejado de ser exclusivamente el muelle de suministro de combustibles de grandes buques, para compartir esta función con otros. Ahora recibe gran parte del tráfico roll-on rol-off y las importantes descargas de combustibles que se realizan por instalaciones especiales. A través de sus instalaciones se introducen en la Isla diversos productos energéticos derivados del petróleo para el consumo interior canario, cuyo origen es principalmente la refinería de la Compañía Española de Petróleos (CEPSA) en Santa Cruz de Tenerife. Igualmente arriban a este puerto los grandes buques de pasaje que transitan por estas latitudes haciendo cruceros turísticos (7).

7.- Muelles EN.1, EN.2 y EN.3. Este último está dotado con un silo para cereales a granel y una capacidad de 12.000 toneladas, propiedad de Graneros de Las Palmas. Tiene asimismo una rampa para transbordadores.

Los otros dos, con una gran zona de contenedores (63.000 m²), se identifican con el tráfico de contenedores. Disponen para ello de tres grúas pórtico de 30 toneladas y dos de 30 toneladas (8). El muelle EN. 1 cuenta, además, con una rampa para ferries.

8.- Dique Reina Sofía. Este extenso murallón cierra el puerto de La Luz. Con un muelle de reparaciones y otro en construcción adosados se ha convertido en el área de reparaciones de buques del puerto. Su calado de 22 metros posibilita el atraque de supertanques.

9.- Varaderos y astilleros. Los varaderos se encuentran situados entre el muelle de la Base Naval y el muelle de Santa Catalina. Los concesionarios son ASVASA con dos rampas (una de 182x8 m. y otra de 174x8 m.), la

(7) Esta modalidad de hacer turismo por mar estuvo en auge en los años sesenta. Grandes y portentosos buques realizaron largas travesías para unos usuarios que ostentaban una posición económica ventajosa, que demandaban estos cruceros de gran lujo. Barcos como el Canberra, el Achille Lauro, Massalia y Queen Elizabeth incluían a Canarias en sus itinerarios. Sin embargo, en los años setenta y ochenta este tipo de tráfico ha descendido notablemente, motivado, sin duda, por la subida de los combustibles y las tarifas portuarias. Ello provocó, en consecuencia, un aumento considerable del precio del billete. A su vez, irrumpía en el mercado turístico la práctica de viajes *charter*.

(8) En el puerto existen 6 grúas pórticos. De ellas 5 se encuentran en muelles del servicio, cuyos propietarios son M.A.C.B.S.A. (con una de 28 tns.), Contenemar (con dos de 30 tns.) y la empresa Ibérica Canaria (con dos de 35). Las otras dos están en los muelles de ASTICAN.

empresa Varaderos Jorge Marrero con una rampa de 174x8 m., y REPNAVAL con tres rampas (144x5.52 m.; 166x5.52 m. y 166x5.50 m.). En éstos varan fundamentalmente embarcaciones de pesca. En breve desaparecerán del espacio que ocupan actualmente, trasladándose junto a ASTICAN (9).

Por su parte ASTICAN, creada en 1972 como empresa pública, fue privatizada y adquirida por la ITALMAR, que a su vez vende en 1990 el 25,22% de sus acciones a SOVHISPAN. Tiene siete espacios de varada con plataformas de elevación *sincrolift*, en la que suben y son transportados hasta la varada final grandes buques de más de 180 metros de eslora y 30.000 toneladas de peso muerto (10).

10.- Zonas de almacenamiento y suministro de combustibles líquidos. Hay tres núcleos importantes de depósitos, con una capacidad total de 328.076 m³. Las empresas instaladas en el puerto son mayoritariamente multinacionales: CORY Brothers (1929), MOBIL Oil (1935), TEXACO Canarias (1938), ESSO Canarias (1949), CEPESA (1950), SHELL (1951), DISA (1968), DUCAR (1983) y British Petroleum (1988). Ellas avitúan de fuel-oil, gas-oil y diesel-oil de navegación a los buques que arriban al puerto y, además, suministran de éstos y otros productos energéticos e industriales el mercado de consumo interior canario.

Ello nos da buena muestra de la importancia que tiene el puerto de La Luz como base de avituallamiento de combustibles. Así lo constata FERRERA JIMÉNEZ (1988, p. 200) cuando dice que:

"Una de las actividades más destacadas del Puerto de La Luz como estación de servicios en esta importante zona del Atlántico, encrucijada de tres continentes, la constituye el suministro de combustibles líquidos."

Pero, también lo ha sido como puerto de recalada y avituallamiento de buques de guerra. FERRERA JIMÉNEZ (1988, p. 216) corroborando esta idea, afirma al respecto que:

"[...] nuestro recinto portuario ha sido utilizado como base de avituallamiento y apoyo

(9) Los Varaderos situados en el muelle de Santa Catalina van a ser trasladados a un nuevo emplazamiento, ya acondicionado por la Junta del Puerto, en la dársena exterior. Constituyen un importante servicio para los buques pesqueros. Sin embargo, su actual ubicación no corresponde con las necesidades futuras del puerto y la ciudad. La recuperación de este espacio vital para la ciudad determina el cambio. Al mismo tiempo, la actividad de estos talleres está en expansión, por lo que se requieren espacios de varada más amplios y modernos.

(10) Para una más completa información acerca de los Astilleros Canarios puede consultarse el informe confeccionado por la revista *Latitud 28*, en el número de junio de 1982.

logístico para sus ejercicios y maniobras de adiestramiento en los meses de invierno."

Hacemos constar, por consiguiente, que el puerto recibe no sólo buques mercantes, sino también buques de guerra de diferentes armadas. Utilizan el puerto, principalmente el muelle de León y Castillo, como escala para abastecerse o como base de operaciones de ejercicios tácticos en combinación con la armada española. Es, pues, un puerto que tiene una doble naturaleza; a saber, civil y militar.

En definitiva, el futuro puerto espera nuevas ampliaciones, mejoras en las instalaciones y accesos, así como una reorganización de las actividades. El traslado de los varaderos, el aumento de superficie del dique Reina Sofía y la línea de atraque en 945 metros más, el relleno y ampliación del muelle de León y Castillo, así como el ensanche del muelle de Transbordadores son los primeros pasos de la nueva fase de proyección de la infraestructura portuaria, que si bien no modificará sustancialmente la actual morfología en los próximos años, contribuirá, en cambio, a diseñar un puerto que se ajuste a las necesidades reales del tráfico interior y exterior.

En cualquier caso, como tendremos oportunidad de demostrar en lo sucesivo, la intensidad de los flujos ya no es la misma que antaño, disminuyendo considerablemente en el último quinquenio al compás del receso económico mundial. Entonces, ¿qué sentido tendrían las sucesivas ampliaciones de la línea de atraque del puerto, si consideramos que en su mayor parte los muelles no alcanzan unos niveles de ocupación por encima del 50% de su capacidad? (véase el apartado 2.2.2.). Creemos, pues, que las inversiones deben dirigirse hacia otro tipo de infraestructuras y a la mejora de la gestión interior y exterior.

1.1.3. *Las comunicaciones terrestres puerto de La Luz-ciudad.*

Las relaciones que se dan entre el puerto y la ciudad son de tipo simbiótico. Ésta se refleja en un punto de encuentro común, las vías de comunicación. La conjunción de las actividades a través de las carreteras indican el grado de importancia de las mismas como red arterial que canaliza los flujos entre el puerto y su hinterland.

Los puntos de entrada y salida al puerto de La Luz son: a) por el muelle de Santa Catalina; b) por la urbanización industrial Cebadal, y c) por el muelle de La Luz.

Dentro del recinto portuario existe una carretera que enlaza el muelle de Santa Catalina, los muelles de Ribera, el muelle del Castillo, el muelle de La Luz, el muelle Primo de Rivera y el muelle León y Castillo, desde aquí

hasta la dársena exterior, el dique Reina Sofía y los astilleros. El puerto está bien comunicado interiormente, con vías rápidas y de gran capacidad, si bien se detecta cierto envejecimiento en las capas asfálticas de la vía que une el muelle de Santa Catalina con el muelle de La Luz.

Hacia la ciudad los puntos de contactos son la Avenida Marítima del Norte, la Avenida Juan Rodríguez Doreste, las calles Juan Rejón y Albareda. Todas ellas forman una red que facilita el acceso al núcleo urbano-portuario por el sur. En cambio, y hasta que finalice la red de circunvalación a la ciudad, el tráfico que fluye hacia el norte se empantana en una maraña de vías frecuentemente saturadas. No estamos seguro de que esta nueva vía sea la solución definitiva a estos problemas. No obstante, evacuará un buen contingente de vehículos de gran porte, que atraviesan la ciudad para dirigirse al puerto o a las comarcas norteñas de la Isla.

1.2. Transformación de la trama portuaria.

El puerto es, como ya hemos manifestado, un organismo que está en continua transformación. Exceptuando los puertos de nueva planta asociados en buen número a áreas industriales, la gran mayoría responde a un proceso evolutivo con un origen determinado que le da contenido. La posterior configuración de los mismos se ha debido a una serie de fases temporales y espaciales de edificación. Por eso, es habitual encontrar profusamente marcada la fisonomía del puerto por la huella de las actividades humanas. MAURICE WOLKOWITSCH (1973, p. 345) afirma que:

“Ce sont ces derniers que les hommes prennent comme points d’appui pour ordonner une part de leurs activités.”

La trama de un puerto nos puede informar acerca de cuál ha sido su recorrido histórico y las diferentes etapas que han quedado inscritas espacialmente. Ella nos sugiere el desarrollo del puerto, así como la alternancia de funciones y su grado de contribución al crecimiento económico. Responde, asimismo, a la propia metamorfosis social y económica de la región en la que se ubica y, del mismo modo, a los cambios registrados en el hinterland del puerto.

Por todo lo dicho, la trama portuaria no puede entenderse como una mera manifestación física de las formas de una infraestructura. Estaremos haciendo un análisis descriptivo, que si bien es necesario para comprender y conocer las funciones del puerto, no expresa de ninguna manera la tendencia observada en su morfología y las fuerzas sociales y económicas

que median en el desarrollo de éste. Así, pues, convenimos en llevar a cabo un estudio que se ajuste en lo posible al dinamismo que ha marcado el equipamiento portuario y su actividad.

Y tan importante es conocer la evolución que ha registrado el puerto de La Luz como, también, los vínculos que mantiene con el traspais que le corresponde. En tal caso, el puerto de La Luz está inmerso en el mismo proceso geohistórico que ha perfilado la ciudad de Las Palmas y toda la isla de Gran Canaria.

Hay numerosas publicaciones que analizan el puerto de La Luz desde perspectivas diversas. Sin embargo, son pocas las que inciden en valorar estos aspectos. Casi todas se limitan a exponer con gran profusión de detalles las distintas fechas de las obras, decretos que desarrollaban los proyectos y los ingenieros que los firmaron y ejecutaron. Creemos, por el contrario, en la validez de un estudio que refleje la interactividad entre el puerto y el espacio en el que se ubica.

Por último, no debemos olvidar la participación que tienen los puertos en el proceso de transporte. Es decir, considerar el puerto como elemento del sistema de transporte. En este sentido, la intervención de los medios de transporte, el establecimiento de líneas y redes de comunicación, la movilidad de las mercancías y personas, así como la directa implicación de los agentes económicos, contribuyen a moldear la trama portuaria, en cuanto que son las actividades del hombre las que definen las funciones portuarias y, por consiguiente, su morfología. En consecuencia, el devenir del transporte marítimo comporta necesariamente una transformación paralela del recinto portuario, adaptándose a las demandas del sistema económico y social dominante.

1.2.1. *Primera etapa: acerca de sus orígenes.*

El actual puerto ha contado favorablemente con un medio físico que permitió su emplazamiento y posterior expansión. La existencia de un entorno natural óptimo como es la bahía de La Isleta, que abriga un amplio brazo de mar de las posibles abatidas del oleaje fue decisiva (QUINTANA NAVARRO, 1985, p. 14). Parecía, en los últimos decenos del siglo XIX, el lugar idóneo para desarrollar una infraestructura portuaria que sustituyera el antiguo muelle de San Telmo o de Las Palmas. Éste fue perdiendo el interés de todos, ya que carecía, como así quedó manifiesto en múltiples ocasiones, de las mínimas condiciones de seguridad para el atraque y la carga/descarga de personas y mercancías. Se hallaba continuamente sometido a los

temporales del NW., NE. y SE. que incidía de manera catastrófica sobre el litoral y la obra portuaria. Esta circunstancia determinó en numerosas ocasiones el refugio de los buques en la bahía de La Isleta, esperando el cese del temporal.

CUADRO 1.1
DETALLE DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DEL PUERTO DE LA
LUZ, ENTRADA DE BUQUES: 1883 - 1915

Años	Vapores Número	%	Veleros Número	%	Total buques Número	Tonelaje de arqueo
1883	235	21.0	884	79.0	1.119	512.163
1884	238	—	—	—	—	—
1885	336	—	—	—	—	—
1886	522	37.7	863	62.3	1.385	788.272
1887	660	41.0	948	59.0	1.608	1.400.000
1888	954	—	—	—	—	—
1889	1.180	57.4	875	42.6	2.055	2.458.000
1890	1.441	62.4	867	37.7	2.308	3.063.506
1891	1.558	66.4	787	33.6	2.345	3.222.509
1892	1.562	64.9	845	35.1	2.407	3.190.219
1893	1.719	66.3	872	33.7	2.591	3.637.105
1894	1.842	67.8	876	32.2	2.718	3.922.645
1895	1.873	67.9	884	32.1	2.757	4.000.100
1896	2.032	70.8	838	29.2	2.870	4.423.090
1897	2.036	67.7	970	32.3	3.006	4.717.538
1898	1.902	65.2	1.017	34.8	2.919	4.804.902
1899	2.282	69.7	992	30.3	3.274	5.288.476
1900	2.258	71.4	904	28.6	3.162	—
1901	2.202	—	—	—	—	—
1902	2.351	64.9	1.270	35.1	3.621	—
1903	2.340	60.8	1.508	39.2	3.848	4.085.926
1904	2.569	—	—	—	—	—
1905	2.767	56.2	2.155	43.8	4.922	5.200.537
1906	2.772	56.2	2.157	43.8	4.929	5.240.897
1907	3.020	58.8	2.119	41.2	5.139	5.930.727

1908	2.841	62.2	1.727	37.8	4.568	5.460.740
1909	2.891	63.9	1.632	36.1	4.523	5.664.706
1910	4.423	71.7	1.747	28.3	6.170	9.230.974
1911	4.751	73.8	1.689	26.2	6.440	10.601.802
1912	4.888	74.6	1.661	25.4	6.549	10.378.656
1913	4.976	74.1	1.741	25.9	6.717	10.734.989
1914	3.617	66.4	1.834	33.6	5.451	7.422.316
1915	2.740	60.0	1.823	40.0	4.563	5.984.395

Fuente: F. QUINTANA NAVARRO (1985): Barcos, negocios y burgueses en el puerto de La Luz.

Todas estas circunstancias alentaron la idea de construir un nuevo puerto en esta ensenada, que de esta manera posibilitaba una continuidad en las tareas portuarias. De otra parte, el muelle de Las Palmas tampoco contaba con una superficie de atraque suficiente, ya que el número de buques que arribaban a la isla y el volumen de mercancías iban *in crescendo*.

Asimismo, el aumento de la producción agrícola y el tráfico marítimo con Europa, África y América requerían unos mejores equipamientos, por lo que no podía dilatarse más en el tiempo la construcción de un puerto en la bahía-refugio de la Isleta; era una necesidad, una demanda, perentoria y visionaria. El *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España e Indias*, promulgado en 1778, extendió la libertad de comercio a otros puertos de la Península. Y reactivó notablemente a partir de 1786 el tráfico portuario de Gran Canaria (MILLARES CANTERO, 1985, p. 682). El comercio en la ruta de África y América crecía aceleradamente y muchos navíos que hacían esta travesía pasaban por el puerto o fondeaban en la bahía.

Con todo, estamos obligado a referirnos al Real Decreto de 1852, propuesto por Bravo Murillo, que contempla un régimen de franquicias para Canarias, definitivamente estructurado y regulado en 1870 y 1900 (11). Sin duda alguna, esta normativa de indudable proyección universal, iba a determinar, en cierto modo, el libre comercio por el área de Canarias, sin

(11) "La línea maestra, desde el punto de vista positivo, del puerto franco debe trazarse en base al análisis conjunto de las fundamentales disposiciones que han atendido al régimen de franquicia desde su creación por Real Decreto al 1852 y su confirmación por la Ley de 22 de junio de 1870. Aparte normas concordantes y complementarias, muy numerosas, lo esencial a los puertos francos de Canarias ha de buscarse hoy en las leyes de 6 de marzo de 1900, 1 de mayo de 1960 y 11 de junio de 1964". Antonio CARBALLO COTANDA (1972): *Canarias: región polémica*. página 49.

intervención administrativa. Era justamente el momento más propicio para implantarlo, teniendo en cuenta que el tráfico había registrado un importante incremento, no sólo en el puerto de Las Palmas, sino también, y de manera significativa, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, ya que mantenía una mayor actividad hacia el exterior (12). En las siguientes líneas de BURRIEL DE ORUETA (1960, p. 212) hallamos condensada esta reflexión:

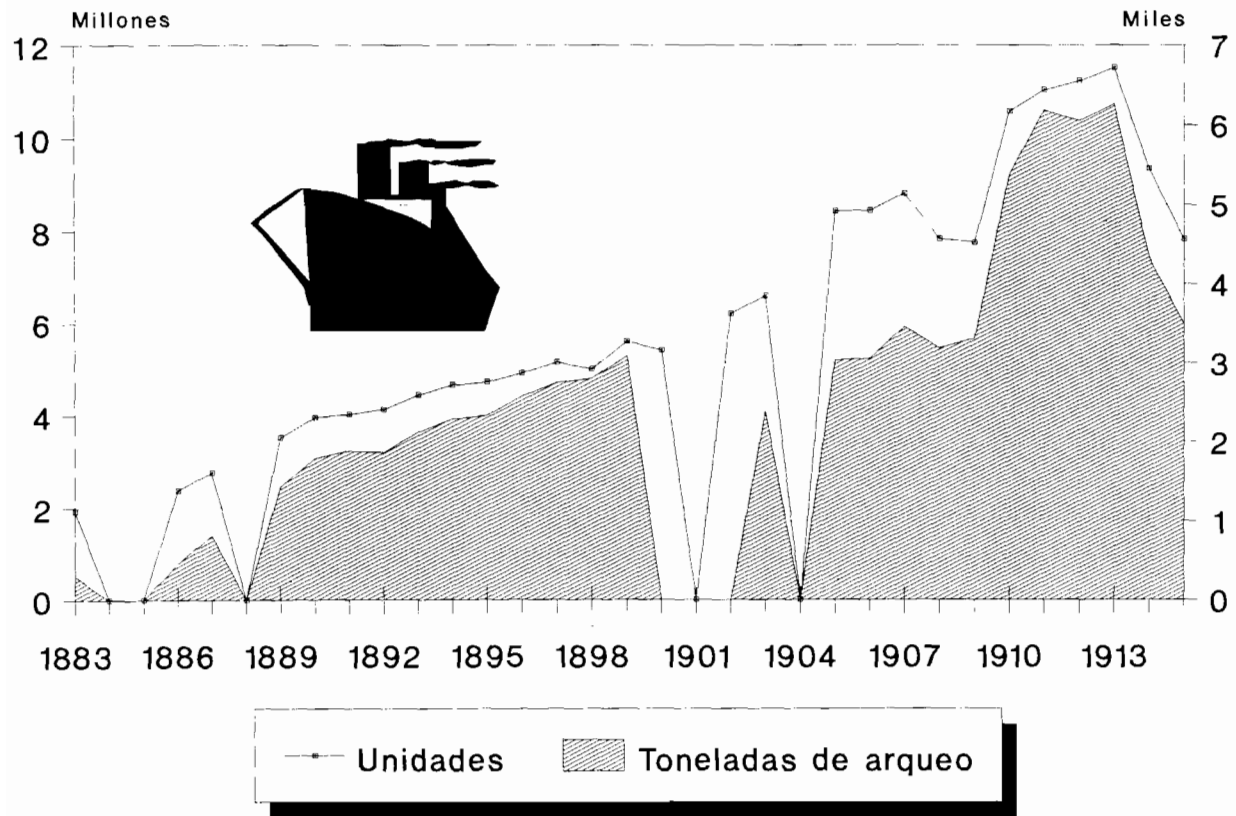
"[...] por un lado, ante la mayor importancia que habían tomado estas islas para la navegación de larga travesía, como estación naval y estratégica y como centro comercial para el tráfico con la vecina costa de África; por otro lado, este gran desarrollo del tráfico mundial repercute en la Península 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".

Este escenario geohistórico que hemos descrito deslinda los acontecimientos, que ya a finales del siglo XIX propiciaron la creación del puerto de La Luz. En efecto, entre 1852 y 1882 se suceden las pugnas político-económicas entre los que apoyaban el nuevo puerto y los partidarios de mantener por encima de todo el puerto de Las Palmas en San Telmo. También las dificultades de tipo técnico –ausencia de escollera– obstaculizaban el avance definitivo de los proyectos. Fue una etapa de transición, en la que la propia dinámica de expansión de la ciudad marcó cuál debía ser la configuración del futuro puerto. La construcción de la carretera que uniría el núcleo de Triana, atravesando un amplio campo de arenales, con el incipiente núcleo costero de la bahía de La Isleta es un ejemplo ilustrativo de lo que venimos manifestando.

Estas vacilaciones tendrán, sin embargo, una pronta resolución. Un hecho político trascendental vino a crear nuevas expectativas para Canarias. En 1881 se produce la caída de los conservadores en el gobierno de la nación, alzándose en el poder los liberales, liderados por Práxedes Mateo Sagasta. De inmediato, éste nombra a Fernando León y Castillo como ministro de Ultramar. Y, desde ese momento, las normativas se suceden sobre la Isla. Ese mismo año, en que aparece la Junta de Obras del puerto, solicitada por Agustín Bravo de Laguna y Joven (subgobernador de las islas orientales), se encarga el proyecto de puerto de refugio en la bahía de La Isleta, que se aprueba en 1882 por R.O. Ya León y Castillo se hacía eco

(12) *"El puerto de Santa Cruz de Tenerife fue habilitado para el comercio con América, junto al de Palma de Mallorca, por el reglamento del 12 de octubre de 1778. Su aduana era la única con autorización para introducir productos indianos y sólo excepcionalmente, en caso de guerra, se admitía hacer lo mismo por otras, vigilándose con esmero descargas y despachos para evitar fraudes".* Agustín MILLARES CANTERO (1986): "Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778 - 1852), páginas 696 y 698.

GRÁFICO 1.1
 Evolución del movimiento de buques en el
 Puerto de La Luz entre 1883 y 1915.



de esta urgencia y escribía en el periódico *Las Canarias de Madrid* que con la construcción del puerto de La Luz:

"[...] se lograría un puerto completamente cerrado, capaz de dar abrigo a un número fabuloso de embarcaciones." (13)

Sin embargo, antes como ahora el puerto de La Luz cuenta con un medio físico propicio, por el lugar que ocupa su infraestructura y, significativamente, por su ubicación estratégica en el Atlántico. Al respecto, estamos de acuerdo con MORALES LEZCANO y QUINTANA NAVARRO (1982, p. 412), que recogen esta realidad al decir que:

"No puede interpretarse el logro portuario de 1882 sin tener en cuenta el especial enclave geográfico del archipiélago canario, situado en la derrota de Europa con África y América. La situación estratégica de las islas permitió su conversión en destacada estación trasatlántica para aquellos pabellones y banderas que, espoleados por el desarrollo de los medios de comunicación marítima, aspiran a intervenir activa y decididamente en el amplio fenómeno de la mundialización."

El puerto comenzó a ser operativo en 1903, después de numerosas modificaciones, constituyéndose durante casi treinta años en la base del puerto actual, con 1.240 metros en dirección norte-sur, perpendicular al Castillo de La Luz, y un contradique de 600 metros de oeste a este.

1.2.2. Segunda etapa: un puerto con dimensión mundial.

En esta fase serán tres acontecimientos de carácter universal los que conforman la actividad y el desarrollo del nuevo puerto:

- 1.- El proceso colonial en África y Asia.
- 2.- La Gran Guerra de 1914.
- 3.- La Segunda Guerra Mundial.

Y entre los dos conflictos bélicos la Guerra Civil Española, que supuso un lapso temporal –también económico– en el crecimiento del puerto.

Con la construcción del nuevo puerto se inició, de forma casi coincidente, la ocupación del litoral anexo al mismo. Al mismo tiempo, la ciudad registró un incremento de sus efectivos de población como consecuencia de la atracción que ejercía sobre la economía insular la actividad comercial del puerto (DÍAZ HERNÁNDEZ, 1990). Éste empezó a concentrar a su alrededor instalaciones auxiliares, depósitos comerciales y estaciones de suministro de carbón. Sin duda, el desarrollo de éstos está intrínsecamente vinculado al incremento del tráfico de buques y, por consiguiente, del comercio marítimo.

(13) Véase *Memoria de la Junta de Obras del Puerto*, 1957. Presentación de J.M. López Jamar, por entonces secretario de la Junta: "Bosquejo histórico del puerto de La Luz en su 75 aniversario".

CUADRO 1.2
MOVIMIENTO DE BUQUES EN EL PUERTO DE LA LUZ
ENTRE 1934 Y 1950

Años	Número	%	T.R.B.	%
1934	3.875	100.0	8.057.638	100.0
1935	3.814	98.4	8.115.548	100.7
1936	3.046	78.6	6.714.922	83.3
1937	2.804	72.4	6.347.114	78.8
1938	2.611	67.4	5.668.937	70.4
1939	2.533	65.4	5.131.971	63.7
1940	2.219	57.3	2.759.466	34.2
1941	2.091	54.0	1.468.686	18.2
1942	2.023	52.2	1.441.263	17.9
1943	2.106	54.3	1.484.516	18.4
1944	2.065	53.3	1.404.678	17.4
1945	1.980	51.1	1.569.073	19.5
1946	3.196	82.5	4.456.732	55.3
1947	3.644	94.0	6.555.139	81.4
1948	4.536	117.0	8.329.083	103.4
1949	4.748	122.5	16.023.126	198.9
1950	5.020	129.5	17.075.617	211.9

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz.
Elaboración propia.

CUADRO 1.3
MOVIMIENTO DE BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DE LA
LUZ ENTRE 1965 Y 1974

Años	Número	%	T.R.B.	%
1965	7.534	100.1	32.708.047	100.0
1966	7.818	103.8	33.724.000	103.1
1967	9.010	119.6	50.981.000	155.9
1968	10.212	135.5	56.099.000	171.5

1969	10.127	134.4	56.866.000	173.9
1970	10.109	134.2	60.307.000	184.4
1971	9.760	129.5	50.235.000	153.6
1972	9.601	127.4	50.820.000	155.4
1973	9.870	131.0	53.677.000	164.1
1974	9.588	127.3	50.580.000	154.6

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

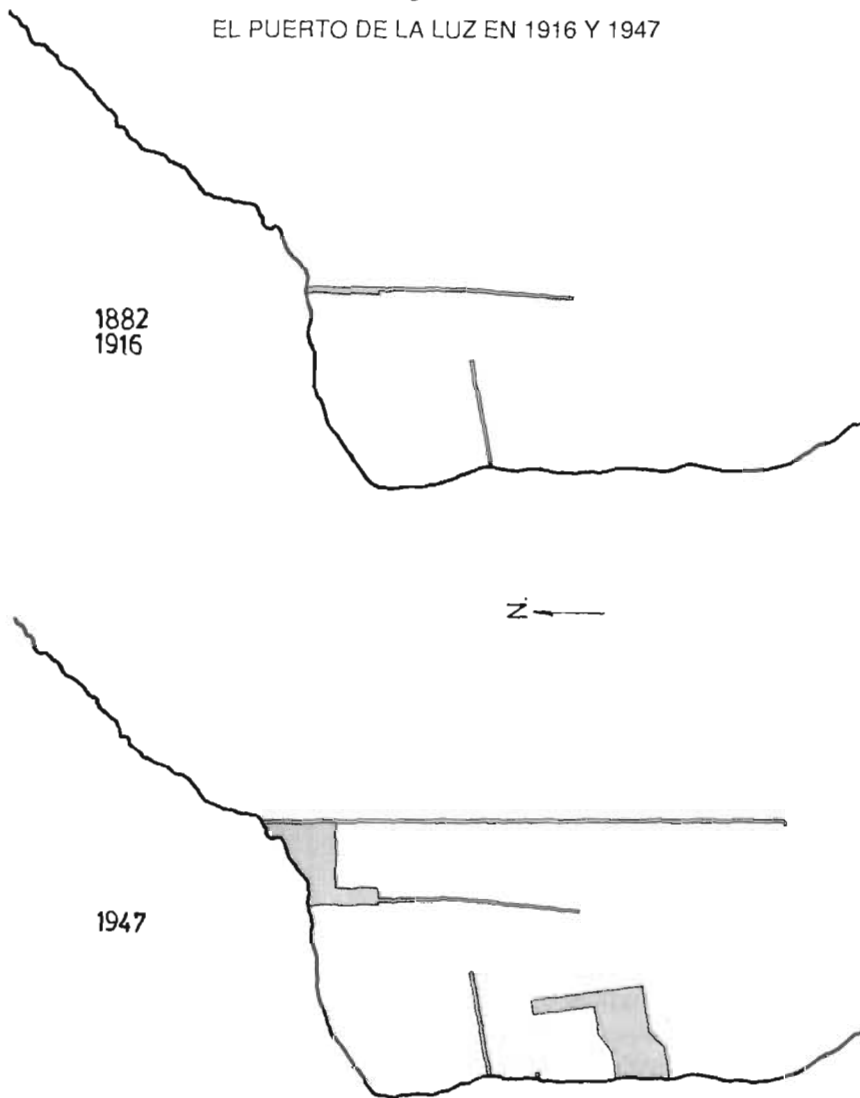
En efecto, la puesta en servicio del puerto dio paso al periodo más importante en la moderna historia urbanística de la ciudad de Las Palmas. Por una parte, el puerto fue el motor del desarrollo económico y social de Gran Canaria y de Las Palmas. Por otro lado, condicionó la urbanización y el crecimiento del barrio del puerto de La Luz y de toda la zona adyacente a ésta, incluida la actual playa de Las Canteras, así como reactivó un mercado de suelo dinámico (CÁCERES MORALES, 1980, p. 63).

A partir del desenvolvimiento de estos núcleos, Las Palmas comenzó a tener una morfología caracterizada por el alineamiento de las urbanizaciones en el espacio existente entre el centro histórico de Vegueta y el nuevo portuario, siguiendo el eje que formaba la antigua carretera. El puerto fue el foco de atracción para los nuevos asentamientos en los sectores de La Isleta, Santa Catalina, Alcaravaneras y Guanarteme.

El tráfico portuario alcanzó en 1883 un total de 1.119 buques (235 vapores y 884 veleros) y en 1915 unos 4.563 buques (2.740 vapores y 1.823 veleros). Un rápido incremento, que incide directamente en las comunicaciones marítimas con los continentes y en el tráfico con las islas y el exterior. Nos encontramos en un momento álgido en las colonias europeas de África y Asia, fundamentalmente por la política expansionista del Reino Unido y Alemania.

El puerto de La Luz iba a tener su propio protagonismo en el pujante avance colonial del vecino continente, en tanto que se convirtió en el punto de apoyo de los buques que seguían la ruta hacia los territorios de ultramar ingleses, alemanes o italianos. Buena prueba de esta creciente necesidad de uso del puerto por parte de las metrópolis europeas y del capitalismo es la presencia de compañías de suministro de carbón. Irrumpen hacia 1884 con Elder Dempster, Blandy Brothers en 1885, Wilson & Sons en 1889, Cory Brothers en 1904, Woermann Line en 1906. También la compañía Miller participó desde 1887 de forma activa en el comercio y en los negocios portuarios:

Figura 2.
EL PUERTO DE LA LUZ EN 1916 Y 1947



“Ante la creciente expansión colonial y penetración de capitales en África, las compañías navieras –fundamentalmente las británicas– también encontraron en el puerto de La Luz un punto idóneo para amparar, reparar, y abastecer las unidades de sus líneas internacionales.” (14)

El puerto de La Luz se convirtió, así, en una auténtica estación de suministro de carbón y de otras vituallas. El historiador QUINTANA NAVARRO (1985, p. 55) comenta que:

“El carbón –o “pan negro” del Puerto, como le llamó Luis Morote– constituye el índice más elocuente para apreciar el despegue de La Luz y el auge de sus negocios marítimos”.

En estos negocios participaron algunas familias de la burguesía mercantil grancanaria que comenzaban a penetrar tímidamente en el control de ciertas actividades de consignación y de venta de productos al por mayor. Aunque en sus inicios mantenían una estructura y mentalidad mercantilista, poco a poco se introdujeron en la actividad portuaria. No obstante, su papel quedó relegado a un segundo término, ya que la función de suministro de carbón pasó a manos de las firmas extranjeras, a las que se supeditaban.

La ciudad de Las Palmas no estará al margen. Tanto el Plan de Ordenación de Laureano Arroyo de 1888 como el Plan de Ensanche de Fernando Navarro a principios de la presente centuria contribuyeron a perfilar la morfología urbana actual. La ciudad conoce un rápido proceso de ocupación de suelo que corresponde con un aumento sustancial de la población. Se ocupa el litoral de Las Canteras-Alcaravaneras, el barrio de los Hoteles y el sector portuario. En general, la trama urbana de estos sectores refleja un diseño geométrico cuadrangular, de alineaciones perfectas. La construcción tuvo un ritmo desigual, motivado por el despegue demográfico y la consiguiente demanda de viviendas. En este sentido, los grandes propietarios especulaban con el suelo, reteniendo la edificación y parcelando la superficie en pequeños lotes para obtener, de esta forma, mayores y mejores plusvalías y rentas del suelo. Sin duda, esta etapa pudo haber sido la de mayor protagonismo, si en su momento se le hubiese otorgado mayor atención y dedicado todos los esfuerzos para mejorar y marcar las directrices de la ciudad futura. En cambio, esta posibilidad de crear una ciudad comprometida con el espacio natural en el que se asentaba quedó hipotecada en el mismo instante en que no se tomó en consideración el medio físico: playas y campos dunares no estuvieron presentes en los

(14) Sería interesante consultar las páginas 101 a 105 de la obra *Los Ingleses en Canarias*, de Víctor MORALES LEZCANO (1986).

Confrontar páginas 51 a 68 de la obra *Barcos, negocios y burgueses en el puerto de La Luz 1883-1913*, de Francisco QUINTANA NAVARRO (1985).

También, de los autores anteriores, “La Luz, punto de escala internacional. 1884-1903” en VV. AA. (1985): *V Coloquio de Historia Canario-Americana. Coloquio internacional de Historia Marítima (1982)*; véase página 414.

distintos planes urbanísticos.

La primera guerra mundial, la guerra civil y la segunda guerra mundial marcarán hasta 1945 el final de esta etapa (MORALES LEZCANO, 1988, p. 617 y FERRERA JIMÉNEZ, 1988, p. 124). En cualquier caso, supuso un retraimiento importante en el tráfico y comercio marítimo internacional, con intervalos de reactivación; obligando a posponer en infinidad de ocasiones la ejecución de los proyectos de ampliación del puerto. A este periodo corresponden:

a) Las obras del dique de León y Castillo, que se acometieron entre 1927 y 1935. El consorcio germano-español C.O.P.A. (Compañía Metropolitana de Barcelona y Neder Landsche Martechapuoor Haweniwaken de Alemania) tuvo la contrata de las obras. El puerto alcanzó 2.527 metros de longitud, 180 hectáreas de aguas abrigadas y 15 has. de superficie de servicios. Con estas dimensiones el puerto podía acoger un mayor número de buques sin temor al colapso de la bahía.

b) El muelle Nuestra Señora del Pino (hoy Base Naval de la Armada), hecho realidad en 1937, fue producto del avance del tráfico frutero como consecuencia del aumento de la producción interior, sobre todo de plátanos. RODRÍGUEZ BRITO (1986, p. 220) testimonia que:

"Gran Canaria ha mantenido una importante participación en los cultivos de exportación hasta los años 1980, siendo de destacar que la isla exportó más del 40% de los plátanos del Archipiélago desde el año 1938 hasta el año 1964, alcanzando incluso el 50% de la producción total el año 1953 [...]"

Esta etapa concluye con un despegue del tráfico y comercio marítimo. El puerto comienza a perfilarse como puerto de escala y avituallamiento, sin menospreciar en ningún caso el relanzamiento del tráfico de cabotaje con los puertos insulares y peninsulares. En alguna medida, ellos constituyeron, en aquellos momentos, cerca del 80% de la actividad portuaria.

1.2.3. Tercera etapa: hacia un puerto internacional.

Esta fase de posguerra abre el camino para el desarrollo del puerto que conocemos actualmente. Desde 1946 comienza a apreciarse una evolución del tráfico en sentido positivo. Ello determinó la confección de sucesivos proyectos de muelles. Pero, como hasta entonces, las obras proyectadas nunca fueron ejecutadas en su totalidad. En 1948 se realizó el ensanche del muelle de La Luz; en 1954 el espigón-muelle de La Luz, y en 1964 el espigón-muelle del Castillo, con una mayor superficie terrestre, que une a éstos entre sí.

El periodo que va de 1946 a 1989 tiene los siguientes rasgos:

Figura 3.
EL PUERTO DE LA LUZ EN 1964 Y 1979.



A. La aparición del I Plan de Desarrollo Económico y Social (1964-1967), y con él el Plan de Puertos Españoles. Fruto de esta normativa será el Plan de Ordenación del Puerto de La Luz y de Las Palmas. De aquí surge el muelle de Ribera y la primera fase del dique de abrigo en el puerto exterior.

B. En junio de 1967 estalla la segunda guerra árabe-israelí. La consecuencia inmediata es el cierre del Canal de Suez. Esto provoca una desviación del tráfico internacional hacia el sur de África, por Ciudad del Cabo. La ruta hacia el norte pasaba, entonces, por el Archipiélago Canario. Al puerto acuden para avituallarse y repostar los grandes buques cargueros y petroleros que iban cargados hacia el norte procedentes de África y Asia. Si bien esta avalancha de tráfico supuso exceder la capacidad y servicios del puerto, no llega, sin embargo, a la saturación, acaparando con el puerto de Santa Cruz de Tenerife un elevado porcentaje del tráfico que transitaba en la ruta sur-norte y norte-sur. Entre 1966 y 1971 el número y el tonelaje de buques aumentan considerablemente. Comparadamente, entre 1966 y los demás años hay dos mil buques más y casi un 50% más de TRB. Ya en 1971 hay una vuelta a los registros normales. Por otra parte, el puerto no tuvo competidor entre los situados en la costa noroccidental africana, pues ninguno contaba con la infraestructura y los servicios del puerto de La Luz y, también, del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Las siguientes líneas testimonian esos hechos:

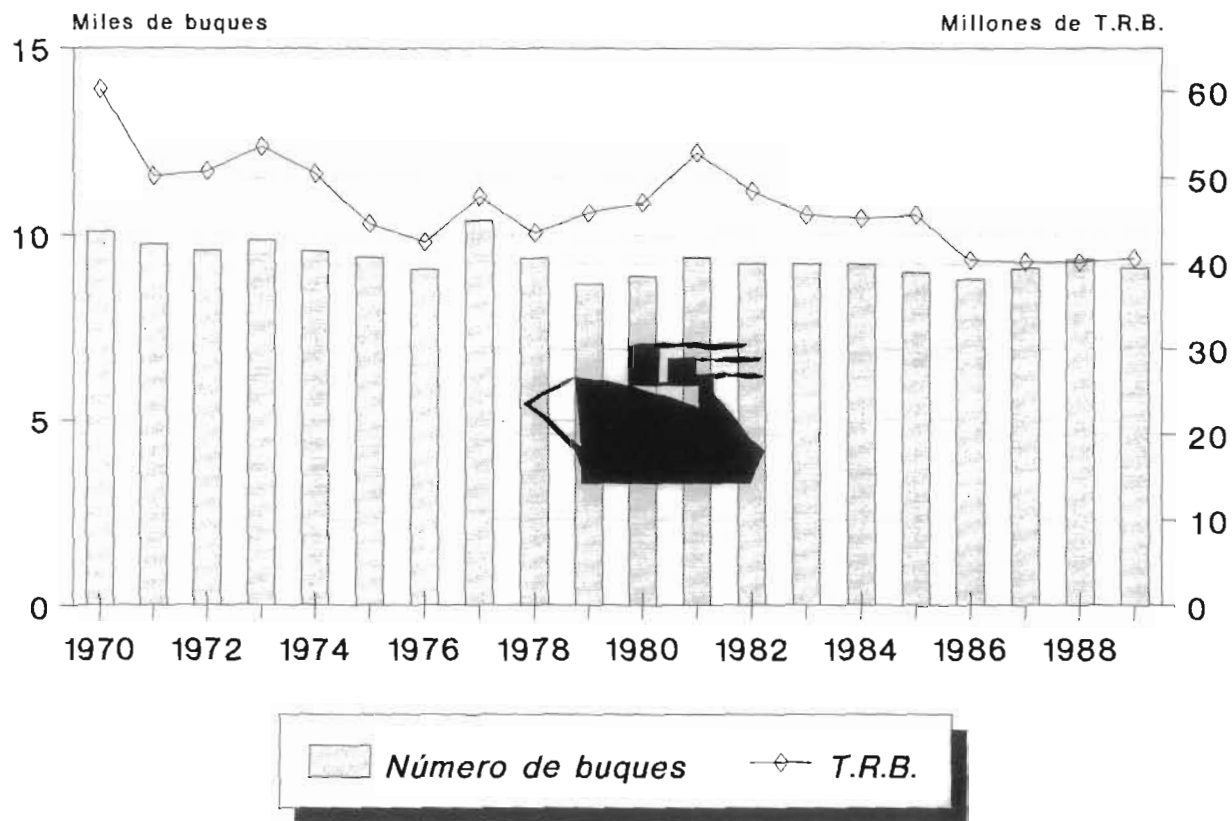
"Del 27 de junio al 12 de agosto, 250 navíos han arribado al puerto y han aumentado el tráfico un 50%, en declaración a la Agencia de Prensa Senegalesa, el comandante del puerto (...) Estos 250 navíos totalizaron 1.039.855 toneladas netas. La mayor parte son buques de carga, petroleros y algunos paquebotes que vienen del Golfo Pérsico, del Extremo Oriente, de Madagascar, de las Indias y de Australia. Cada uno de ellos permanecen en nuestro puerto más de diez horas para avituallarse de fuel-oil, diesel-oil, gas-oil y agua. El comandante ha precisado que los petroleros tienen un calado elevado y no pueden entrar en el puerto (...) Estos navíos desviados son en general más largos que aquellos que tocan habitualmente Dákar." (15)

(15) Véase legajo 202, asunto 2.4.1. años 1966-67. Archivo Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria.

Nótese, en primer lugar, que los tonelajes ofrecidos son totales netos, por lo que son cifras infladas al incluir el peso absoluto de todo el buque; al contrario que el TRB., que es el volumen de capacidad del buque, exento de camarotes, motores y combustibles. Sabemos, de otra parte, que en esa fecha se habían movido en el puerto de La Luz unos 6.037.508 de TRB. en el mes de junio y 6.027.558 de TRB. en julio, muy superiores a las del puerto africano. En segundo lugar, el texto revela un hecho significativo, cual es que el puerto de Dákar no puede atender en condiciones aceptables grandes petroleros, que por su calado tienen dificultad para fondear y atracar en el puerto senegalés.

Ante estas evidencias, podemos afirmar con rotundidad que los puertos canarios (La Luz y Santa Cruz) fueron los únicos, en esta área del Atlántico, capaces de ofrecer buenas condiciones técnicas y servicios suficientes para la recepción de estos buques.

GRÁFICO 1.2
 Movimiento de buques mercantes en el
 Puerto de La Luz: 1970 a 1989



C. En 1973, el Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo (B.I.R.D.) concede a España unos cincuenta millones de dólares (2.900 millones de pesetas en esa fecha). Este crédito se destinó al Ministerio de Obras Públicas que lo repartió entre los puertos de La Luz y Huelva. Al puerto de La Luz le correspondió unos 1.200 millones de pesetas, que fueron invertidos en la dársena exterior: prolongación del dique de abrigo exterior y el muelle de transbordadores.

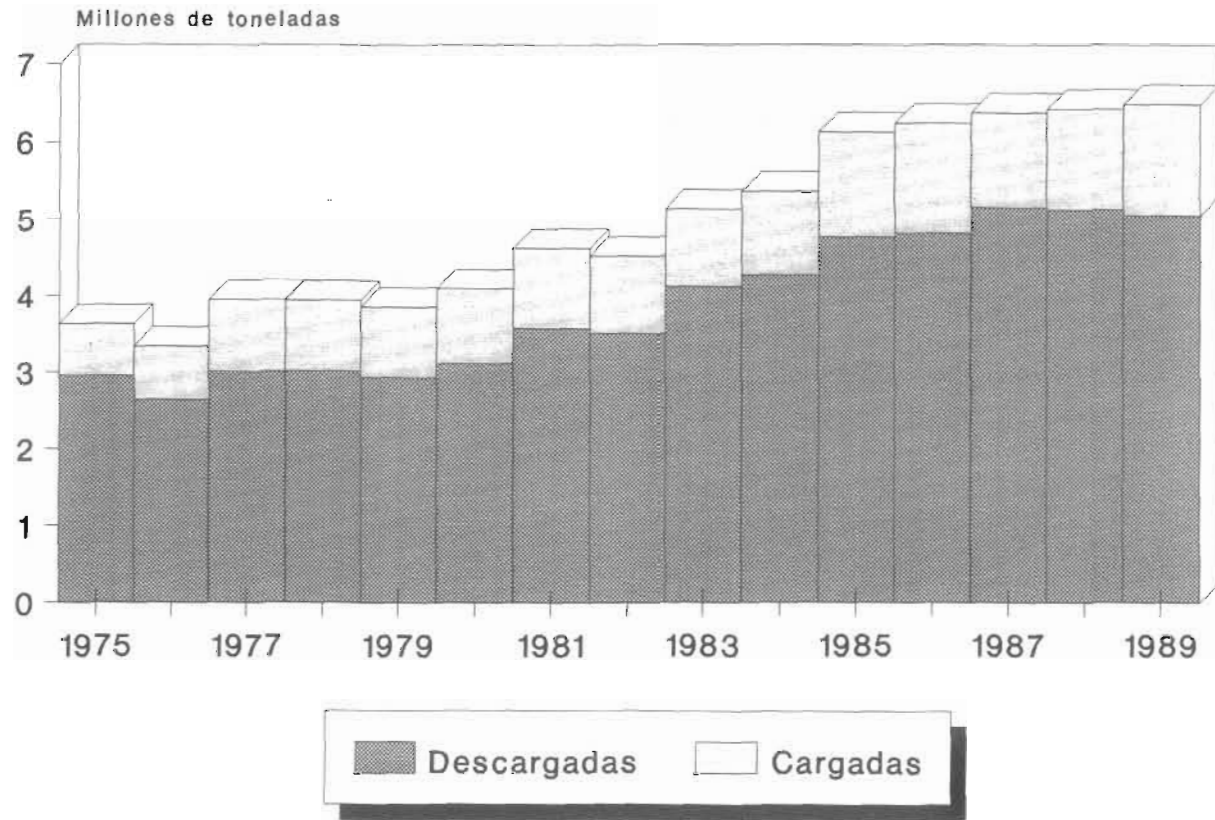
D. Nuevamente, en octubre de 1973 se cierra el Canal de Suez al tráfico marítimo mundial como consecuencia del reinicio de las hostilidades de la tercera guerra árabe-israelí (también conocida como Yom Kippur). Tal y como ya había acontecido la última vez, el puerto de La Luz recupera el papel de puerto de escala y avituallamiento. Así, entre 1973 y 1974 arriban los grandes buques tanque que, cargados de crudo de petróleo o derivados, tenían como destino suministrar el gran mercado industrial europeo.

E. Crisis del petróleo. La crisis energética mundial desencadenada en 1973 repercutió sobre el tráfico en tránsito por el puerto de La Luz. El aumento del precio de los fletes para el transporte de crudo, el incremento del precio del barril de crudo, las constantes devaluaciones del dólar y una decreciente demanda, así como la presión ejercida por los distintos intereses de las multinacionales del petróleo mermaron el tráfico marítimo mundial de este producto. Ya no eran rentables los grandes supertanques y desde entonces tuvo lugar un proceso en cadena que comenzó con el amarre de estos monstruos de acero del mar. Posteriormente, el siguiente paso fue el desguace o la reconversión. Al mismo tiempo, se anularon muchos pedidos contratados entre las navieras y los grandes astilleros, situación que provocó, a su vez, una crisis en las industrias siderúrgicas (16).

Este panorama determinó una regresión sustancial en el tráfico de grandes buques y un notable descenso en el avituallamiento de combustible. En los años siguientes fueron llegando al puerto algunos de estos supertanques. Entre 1980 y 1985 amarran por falta de fletes algunos buques como el Meridian Sky, Kazuko, Hamlet y Laurel con un tonelaje medio en torno a los 120.000 TRB. A partir de 1986 el tráfico mundial se reactiva, estabilizándose los flujos del comercio mundial de petróleo. A ello contribuye una bajada en los fletes y un descenso del precio medio del barril, que permite un escape a esta crisis.

(16) L. RODRÍGUEZ SÁIZ Y M. A. GALINDO MARTÍN (1986): "Crisis económica y crisis del transporte marítimo". *Información Comercial Española*, n.º 638. Cfr. páginas 53 a 67.

GRÁFICO 1.3
Evolución del movimiento de mercancías
en el Puerto de La Luz: 1975 a 1989



Coincide esta etapa con el despegue de la ciudad, que comienza a tener un marcado carácter metropolitano. Se ocupa la zona alta (Schamann, Escaleritas) y por lo que se refiere a la edificación, si en 1930 Las Palmas seguía siendo una ciudad con volúmenes bajos, en los años sesenta empiezan a construirse edificios de cierta altura y con amplia planta. Las estructuras metálicas y de hormigón se extienden por la ciudad, remodelándose, inclusive, la zona edificada, sustituyéndose las viejas viviendas de una única planta por otras de cuatro y siete. Esta situación se manifiesta en casi todos los distritos de la ciudad, pero con mayor rigor en la zona de Las Canteras, Los Arenales y el Puerto, tanto por la intensidad como por la rapidez del proceso. Ni el Plan General de Ordenación de Suazo de 1943, ni el Plan General de Ordenación Urbana de 1962 alteraron la dinámica explosiva de crecimiento incontrolado que comenzaba a manifestarse en la morfología urbana, del que son un claro ejemplo los barrios marginales y de autoconstrucción (El Fondillo, Los Giles, Las Mesas, Almatriche, Lomo Apolinario, Lomo Blanco, Piletas, Torres Bajas, Pedro Hidalgo, Hoya Andrea, Lomo de Los Frailes, San Lorenzo, El Toscón, etc.) que constituyen la periferia urbana y los sectores más marginales (CASARIEGO RAMÍREZ, 1987, p. 45).

Con la prolongación de la Avenida Marítima del norte en los tramos VI y VII –finalizada en 1988– el acceso a la ciudad *ha mejorado con mucho* y supone actualmente un importante nudo de comunicaciones que enlaza el puerto con la ciudad y la Isla, aunque la salida hacia el norte queda continuamente ahogada por el cuello de botella que supone atravesar la ciudad por Mesa y López o Guanarteme.

En lo que respecta a la morfología portuaria, una vez concluido en 1977 el dique exterior, se acometen obras de acondicionamiento y mejora de la infraestructura y de los servicios, con nuevos depósitos y almacenes fruto de las concesiones a particulares.

Recientemente, la Dirección General de Puertos y Costas ha autorizado a la Junta del Puerto la redacción de un proyecto de prolongación en una primera fase del dique Reina Sofía, con un presupuesto de 4.000 millones de pesetas, y que supondrá unos 1.100 metros más de espigón. Con esta obra la dársena exterior pasará a tener una mayor superficie de abrigo, que permitirá ejecutar obras de ensanche en el propio dique y la culminación de las obras de ampliación del dique León y Castillo. Todo ello redundará en unas mejores condiciones de atraque y operatividad, extendiéndose la actividad comercial a casi todo el puerto exterior. También se hallan pendientes de traslado los Varaderos del muelle de Santa Catalina, que

desaparecerán de esta zona en breve, cuando estén terminadas las nuevas instalaciones junto a Astilleros Canarios.

Hasta aquí hemos conocido, a grandes rasgos, cuáles son las etapas de formación y transformación del puerto de La Luz. Podrá seguirse gráficamente esta evolución a través de las distintas indicaciones que se realizan sobre la planta portuaria actual.

Sabíamos que la estructura portuaria está profundamente marcada por el dinamismo urbano. Y, en mutua correspondencia, la ciudad está inmersa en el espacio marítimo-portuario. Es ineludiblemente una ciudad portuaria.

En el siguiente cuadro sinóptico podemos observar algunos de los aspectos que mediatizan actualmente las relaciones puerto-ciudad. Aquí hallamos algunos elementos de desajustes en la integración del puerto en la ciudad.

PROBLEMÁTICA

DINÁMICA

- | | |
|--|--|
| * Ciudad portuaria histórica | * Crecimiento lineal |
| * Escasa superficie interior | * Expansión hacia el norte de la Isleta |
| * Red de comunicaciones colmatada | * Red de circunvalación de la ciudad |
| * Medio natural degradado | * Extracción de picón para la construcción |
| * Limitación del crecimiento | * Reutilización de muelles |
| * Falta proyecto de actuación conjunta | * Fórmula de integración en el PGOU. |

2. LAS FUNCIONES DEL PUERTO.

En primer lugar, es preciso responder a la siguiente cuestión: ¿qué se entiende por funciones portuarias?

No pretendemos dar una definición categórica de este término; sin embargo, convendría delimitarlo conceptualmente. Desde una perspectiva geográfica, por funciones debe comprenderse el conjunto de todas aquellas actividades, equipamientos y servicios que permiten explicar espacialmente la tipología del puerto. En este sentido, el carácter del tráfico marítimo contribuye a perfilar esta tipología, en cuanto que la actividad portuaria es el producto de una adecuación de los servicios del puerto a la demanda del transporte marítimo. La infraestructura portuaria armoniza con las necesidades del transporte y de la producción. En este caso, un puerto pesquero, por ejemplo, tendrá todas aquellas instalaciones que requiere la actividad pesquera. No obstante, en algunos casos coexisten solapadamente

diferentes funciones que configuran un puerto complejo y multifuncional.

Las funciones de los puertos se ajustan a un proceso histórico y geográfico, no casual. Podemos identificar las funciones de cualquier puerto a través de las tendencias observadas en el tráfico marítimo que lo sustenta. Más aún, por la propia dinámica del comercio y de los flujos de mercancías y personas. El estudio de la especialización del puerto y el análisis del tráfico proporcionan los fundamentos necesarios para conocer la naturaleza de cualquier puerto.

En razón a lo expuesto, relacionamos a continuación algunos tipos de puertos por sus funciones más características: de escala y tránsito; de avituallamiento; de reparaciones; comercial; de pasaje; militar; industrial y/o agrícola y pesquero.

El puerto de La Luz no es, como tendremos oportunidad de demostrar en lo sucesivo, un puerto monoespecífico, pese a que algunas de sus funciones estén más arraigadas que otras. Esta peculiar condición caracteriza de forma singular un puerto multifuncional, con una complejidad inherente a esta situación. Casi todos los tipos citados están presentes en la diversa morfología portuaria. No cabe duda que estas funciones están supeditadas al hecho insular y a su situación geoestratégica en el Atlántico, puente entre África, Europa y América.

Ya en el pasado el puerto manifestó esta particularidad. El carácter distintivo de sus funciones se remonta a finales del siglo XIX y a principios del XX. QUINTANA NAVARRO (1985, p. 45) nos dice que:

“Aunque La Luz desarrolló desde el primer momento múltiples funciones, al ser un puerto de carga y descarga (por el que se canalizaban las importaciones y exportaciones del mercado isleño), de pasaje (por el que salían emigrantes y entraban turistas europeos), de depósito de mercancías (que luego eran transbordadas a otros puertos africanos y europeos), de redistribución a escala interinsular (por el que se recibían y remitían productos y mercancías a otros puertos de las islas), y hasta puerto pesquero (donde tenía su base la pequeña flota pesquera del banco sahariano), no cabe duda que todo su éxito lo basó en aprovechar al máximo la “renta de situación” canaria y desarrollar satisfactoriamente las misiones que se le asignaron: aprovisionar y reparar.”

Esta configuración del puerto ha permanecido desde entonces hasta hoy casi inalterablemente. Ha reforzado, no obstante, su función comercial en detrimento de su función de aprovisionamiento. De todas maneras, ello no significa que el suministro a los buques deje de ser relevante. Creemos que sólo ha existido una subordinación en razón a los volúmenes de los diferentes tráficos. El puerto de La Luz sigue siendo, también, un puerto de avituallamiento y reparación. Las estadísticas del puerto demuestran esta valoración.

Con la delimitación de las funciones portuarias pretendemos mostrar, de forma condensada, la naturaleza del puerto de La Luz y las actividades que en él tienen lugar, así como la tendencia observada en la especialización portuaria; es decir, la trayectoria que siguen los diferentes tráficos y su relación con las mercancías.

2.1. Delimitación de las funciones portuarias.

Siguiendo la línea de trabajo propuesta, reconocemos en el puerto de La Luz las siguientes funciones principales: a) comercial, b) pasaje, c) pesquero, d) avituallamiento, e) reparaciones, f) escala y tránsito y g) militar.

a) Como **puerto comercial** desarrolla una actividad de gran significación para la economía insular. En los últimos años ha desempeñado un papel relevante en el comercio exterior de la isla de Gran Canaria y, por extensión, de las islas de Fuerteventura y Lanzarote, en la medida en que éstas necesitan articular su propia actividad comercial a través de este puerto. Para PESQUERA GONZÁLEZ (1987, p. 92) la función comercial portuaria garantiza:

"[...] las tareas conducentes a que las mercancías transiten y fluyan hacia el paso siguiente de la cadena de la logística del transporte."

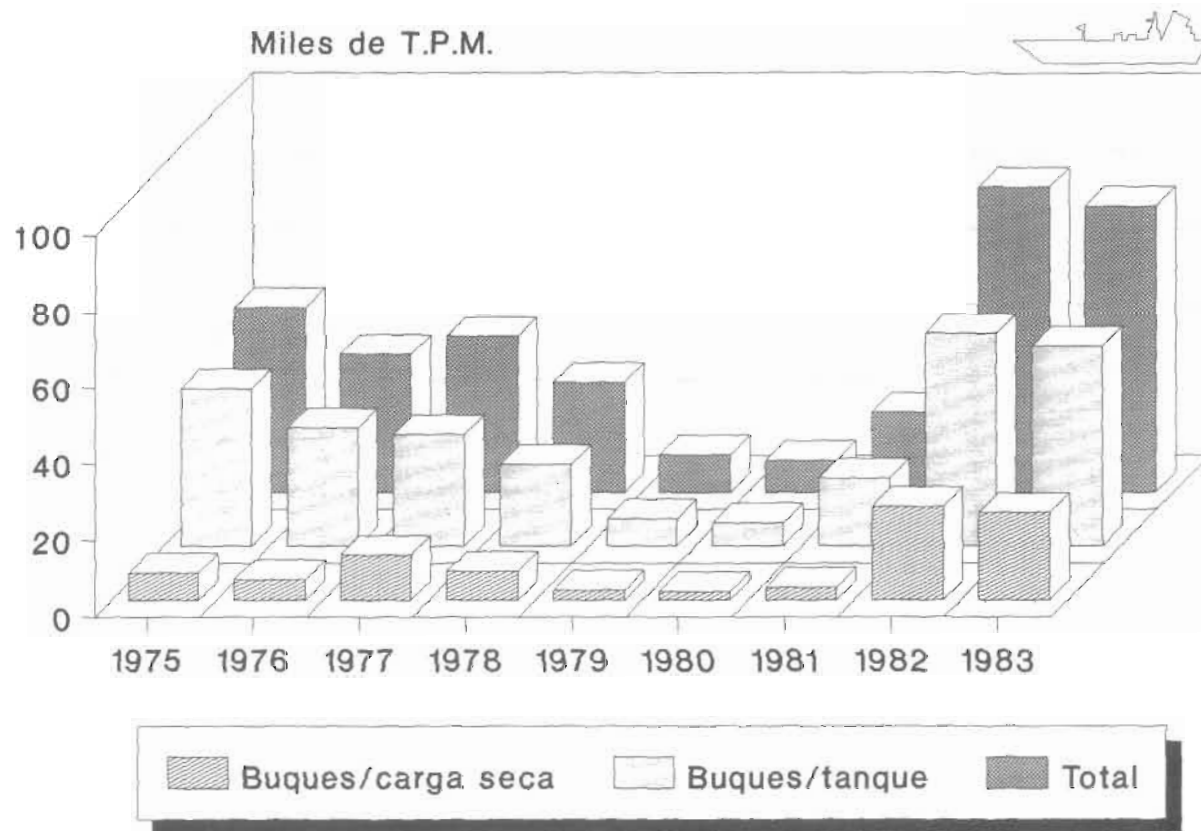
Nos atrevemos a asegurar que no sólo dentro de la cadena del transporte, sino que está asimismo conectado a la cadena de la producción.

Por el puerto de La Luz salen hacia el exterior un alto porcentaje de la producción interior, que es fundamentalmente agrícola. Así, tomates, plátanos, berenjenas, pimientos, pepinos y otros productos hortofrutícolas, plantas y flores ornamentales, llegan a los diferentes puertos y mercados de la Península y de la Comunidad Europea. Y por él entran los productos que demanda y consume la población y el aparato productivo de la misma.

El hinterland del tráfico comercial del puerto de La Luz no es homogéneo. Presenta una estructura diferenciada según los tráficos a los que se asocia. En este sentido, por el tráfico de cabotaje el puerto mantiene una actividad con los demás puertos insulares y de la Península. El tráfico exterior cubre aquellos espacios económicos más próximos como son los de Europa y África.

b) Es, también, un **puerto de pasaje**. Hay establecidos distintos servicios para el transporte de personas entre las islas y la Península. Esta función ha sido desempeñada desde los comienzos del puerto, aunque no siempre ha contado con unas líneas marítimas más o menos regulares y con

GRÁFICO 1.4
Tonelaje amarrado de la flota mundial:
1975 a 1983



una infraestructura adecuada. A pesar de ello, esto no ha supuesto un obstáculo insuperable para mantener esta función. Desde hace algunos decenios, el puerto ya cuenta con unos servicios consolidados para el embarque y desembarque de pasajeros.

Aunque hoy el tráfico lo compone principalmente aquellos pasajeros que transitan entre las islas, también llega a ser importante el transporte que se efectúa entre el puerto de La Luz y el puerto de Cádiz. Tampoco hay que olvidar el movimiento de personas que proceden del tráfico en tránsito, generalmente compuesto por turistas; si bien ya no es un tráfico de consideración si nos atenemos a las cifras registradas en los últimos veinte años: en 1968 entraron 312.541 pasajeros y en 1987 lo hicieron sólo 32.461. No obstante, este tipo de tráfico no parece que vaya a desaparecer y, por el contrario, hay un aumento de los cruceros que incluyen el puerto de La Luz como escala, ascendiendo a 50.096 los pasajeros en tránsito durante 1989.

c) La proximidad del banco pesquero canario-sahariano ha impulsado una función peculiar y significativa que le identifica como **puerto pesquero**. En efecto, desde el siglo XIX la actividad pesquera en la vecina costa africana propició el despegue de este subsector de la economía canaria en el puerto. Una flota formada por barcos a vela que permaneció aquí hasta mediados de esta centuria. Viejos pailebots y balandros fueron desapareciendo de la bahía en los años sucesivos. El eclipse de estos pesqueros fue consecuencia, como así constatan estudios recientes, de la evasión de muchos de ellos hacia las costas de Venezuela, en respuesta a la persecución y represión a que estaban sometidos ciertos sectores sociales y a la progresiva e importante aparición de buques de pesca a motor.

Pero será a finales de los años cincuenta y, sobre todo, a partir de los sesenta cuando el puerto adquiere su verdadera calificación como base pesquera. En efecto, se multiplicaron las capturas y el número de pesqueros (técnicamente mejor equipados y con un diseño moderno) que hacen aquí sus descargas. Pasó a ser un puerto de apoyo a la pesca, donde los barcos se avituallan y se proveen de pertrechos para volver a faenar. Ya en los años setenta y ochenta se mantuvo esta actividad, con una cierta tendencia negativa en el volumen total descargado. Paralelamente, el puerto se ha dotado de unas instalaciones apropiadas para poder complimentar los servicios que demanda este sector.

CUADRO 1.4
PESCA DESCARGADA EN EL PUERTO DE LA LUZ ENTRE 1984 Y 1989

Años	Pesca fresca		Pesca congelada	
	Kilogramos	Pesetas	Kilogramos	Pesetas
1984	17.781.659	254.806.981	294.018.000	No consta
1985	23.945.999	119.299.542	277.203.000	“ “
1986	18.584.321	234.686.922	338.177.083	“ “
1987	5.787.290	391.939.179	211.976.000	“ “
1988	2.464.157	171.171.889	227.574.000	“ “
1989	114.185.631	930.082.269	216.274.538	“ “

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz.
Elaboración propia.

Hay que distinguir entre pesqueros nacionales y extranjeros. El primer grupo lo componen mayoritariamente los buques de la cornisa cantábrica y del litoral levantino, gaditano y onubense, que han establecido su base de operaciones en el puerto. Generalmente, se dedican a la pesca con palangres o al arrastre. Las unidades que forman la flota tienen una media de edad bastante alta, correspondiendo a buques construidos entre 1958 y 1967. En la actualidad, algunas unidades, sobre todo aquéllas que pertenecen a empresas armadoras consolidadas, asisten a un proceso de renovación, con buques de mayor capacidad de arqueo y autonomía. Los buques extranjeros conforman el bloque más numeroso y moderno, con una alta tecnología de tipo industrial en el proceso de la pesca. Destacan las flotas permanentes del Japón, de la extinta URSS y Cuba. Estos buques recalán en el puerto, después de largas mareas, para descargar la pesca –ya a punto para la venta en los mercados exteriores–, e incluso cambiar la dotación que las componen (17).

(17) Un análisis interesante sobre el subsector pesquero en Canarias podemos hallarlo en dos acertados trabajos, que recomendamos por su valor y contenido:

Antonio M. MACÍAS HERNÁNDEZ: "El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970)". Páginas 13 a 40.

Juan Fco. MARTÍN RUIZ: "Pesca, fuerza de trabajo y empleo en Canarias (1887-1981)". Páginas 43 a 62.

Ambos trabajos fueron presentados en las II Jornadas de Estudios Económicos y publicadas conjuntamente con otros trabajos de la misma temática bajo el título genérico de *La pesca en Canarias* (1982).

d) QUINTANA NAVARRO (1985, p. 42) recoge en las siguientes líneas las funciones que desempeñaba el puerto de La Luz como puerto de **escala, avituallamiento y reparaciones** a finales del siglo XIX:

“La Luz fue un prototipo perfecto de puerto de escala; es decir, un puerto enclavado en el cruce de diferentes derrotas marítimas, que asume la especialísima función de servir como estación de aprovisionamiento y de repuesto a los buques en tránsito de larga travesía”

El puerto de La Luz ha sido, desde sus inicios, un puerto de escala y avituallamiento. Su posición geográfica le ha permitido atender en sus instalaciones a todos aquellos buques que recorrían la ruta hacia el norte o hacia el sur del Atlántico. Aún sigue siendo apreciable su interés como punto de escala y suministro, donde los buques realizan aprovisionamiento de víveres, combustibles, agua, repuestos, embarque y desembarque de tripulación y técnicos. En otro apartado indicamos las instalaciones que posee como estación de suministro y apoyo a la navegación. Hay que añadir, asimismo, la intervención de diferentes agencias (consignatarias) que facilitan los trámites portuarios y de otro tipo para el arribo, estadía y operaciones de los navíos que pasan por el puerto (18).

Como centro de reparaciones ya comentamos las infraestructuras con las que cuenta, siendo una actividad que ha ido perpetuándose en el tiempo. Una muestra significativa es la proliferación de talleres de reparación industrial y de suministro de efectos navales, que se han establecido en torno al puerto, ocupando la zona comercial El Cebadal e integrado en la estructura urbana del barrio de La Isleta.

CUADRO 1.5
BUQUES DE GUERRA QUE ARRIBARON AL PUERTO DE LA LUZ
EN 1985 Y 1989

Bandera	1985		1989	
	Número navíos	Toneladas de desplazamiento	Número navíos	Toneladas de desplazamiento
España	10	31.881	19	60.496

(18) El funcionamiento del puerto de La Luz no sería posible sin la participación de los agentes consignatarios, empresas suministradoras de víveres y efectos navales, talleres de reparación y otros diversos. En este sentido, convendría aplaudir aquí el esfuerzo realizado por la Compañía HELICSA (ya desaparecida), que entre 1975 y 1984 atendió a un buen número de barcos fuera de las aguas del puerto, principalmente aquellos que, sin arribar al puerto, requerían el apoyo aéreo para traer y llevar heridos, técnicos, correspondencia, repuestos, algunas vituallas, etc. Sin embargo, el continuo descenso de estas peticiones determinó el abandono de los servicios. Creemos que una acción planificada sobre estos tráficos en ruta hubiera cambiado esta tendencia negativa.

Bélgica	1	2.300		
Francia	2	28.225		
Reino Unido	5	28.359	4	7.605
Portugal	2	586	8	17.520
Estados Unidos	7	166.130	1	51.612
Venezuela	2	4.760		
Grecia	1	2.900		
Brasil			3	10.200
R.F. Alemania			6	106
Mauritania			2	210
México			2	2.800
Holanda			10	28.500
Uruguay			1	1.750
Argentina			2	2.400
Ghana			2	665
TOTAL	30	265.141	60	183.864

Fuente: Memoria anual de la Junta del puerto de La Luz.
 Elaboración propia.

Las funciones de escala, avituallamiento y reparación no se entienden por separado, pues son actividades comunes y, a veces, complementarias.

e) Por último, desde el final de la guerra civil, es, también, **puerto militar**; si bien es verdad que esta función, con mayor o menor magnitud, ha estado ligada desde siempre al puerto, en cuanto que, sin que existiera una infraestructura específica, han recalado buques de guerra de pabellón nacional y esporádicamente de bandera extranjera.

En 1940 el muelle Nuestra Sra. del Pino pasa a ser, tras una serie de reformas, la Base Naval de la Armada Española en Canarias. El puerto de La Luz es, por tanto, el único del Archipiélago que cuenta con una base militar. Su reducida línea de atraque obliga a utilizar el dique León y Castillo, cuando concurre la flota española en la Zona Marítima de Canarias para hacer maniobras militares. En éste atracan los navíos de guerra de pabellón extranjero y, desde la integración de España en la O.T.A.N., los buques asociados a este organismo militar han incrementado su presencia.

2.2. Análisis del comportamiento de la actividad portuaria.

A continuación hemos considerado oportuno incluir en este capítulo un apartado en el que cuantificamos la evolución de la actividad portuaria en esta última década. Para ello se ha escogido el modelo de trabajo seguido por PESQUERA e IBEAS PORTILLA (1987, pp. 94-96).

Por un lado, se analiza la tendencia o trayectoria de la actividad comercial portuaria y su especialización, teniendo en cuenta el grupo de las mercancías, el tráfico y su origen. Por otro lado, se realiza una evaluación de los índices de actividad de las instalaciones portuarias, correlacionando mercancías e infraestructuras. De este modo tendremos, una vez hecho el repaso a los antecedentes, las infraestructuras y funciones del puerto de La Luz, un diagnóstico más aproximado de la situación actual del puerto, de su uso y actividad.

2.2.1. *Tendencias en la especialización portuaria.*

Siguiendo, por tanto, el modelo propuesto por PESQUERA GONZÁLEZ e IBEAS PORTILLA para el puerto de Santander, vamos a intentar conocer la tendencia observable de los tráficos de mercancías del puerto de La Luz. Se van a concretar en: a) las mercancías de mayor valor añadido (mercancía general) y b) los tráficos utilizados. Las trayectorias vienen expresadas por tres variables que representamos por sus porcentajes. A saber: 1. Carga seca – Granel líquido; 2. Tráfico exterior – Tráfico de cabotaje y 3. Importación – Exportación.

CUADRO 1.6
TENDENCIAS EN LA ESPECIALIZACIÓN DEL PUERTO DE LA LUZ.

Trayectorias	1975		1980		1985		1989	
	Tm.	%	Tm.	%	Tm.	%	Tm.	%
Carga seca	1.867.842	51.4	2.678.237	65.4	3.623.291	59.1	3.814.172	58.7
Granel líquido	1.767.749	48.6	1.415.199	34.6	2.511.112	40.9	2.680.142	41.3
TOTAL	3.635.591	100.0	4.093.436	100.0	6.134.403	100.0	6.494.314	100.0
Tráfico exterior	1.607.208	44.2	1.551.187	37.9	2.539.352	41.4	2.600.473	40.0
Tráf. cabotaje	2.028.383	55.8	2.542.249	62.1	3.595.051	58.6	3.893.841	60.0
TOTAL	3.635.591	100.0	4.093.436	100.0	6.134.403	100.0	6.494.314	100.0

Importación	2.960.864	81.4	3.116.775	76.1	4.775.459	77.8	5.052.681	77.8
Exportación	674.727	18.6	976.661	23.9	1.358.944	22.2	1.441.633	22.2
TOTAL	3.635.591	100.0	4.093.436	100.0	6.134.403	100.0	6.494.314	100.0

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz.
M.O.P.U. *Elaboración propia*.

Hemos elegido cuatro años (1975, 1980, 1985 y 1989) de los que se han calculado los porcentajes correspondientes a dichas variables, correlacionándolos en el cuadro 1.6, del que resulta lo siguiente:

1.- En todos los años, la especialización portuaria tiene una dirección hacia el punto que representa el mayor valor añadido, esto es la carga seca. Hay oscilaciones, pero la tendencia es clara. Por tanto, el componente principal del tráfico de mercancías en el puerto de La Luz es la carga seca. En el lado opuesto, con mucho menos valor añadido, se encuentran los graneles líquidos que no alcanzan el 45%.

2.- En su mayor parte, estas mercancías son importaciones, frente a la mínima participación de las exportaciones. Una balanza negativa que, como tendremos oportunidad de analizar, se manifiesta en todos los sectores y que es fruto de una economía excesivamente dependiente del exterior.

3.- El tráfico de cabotaje recibe mayoritariamente estos flujos. Se trata, consiguientemente, de un tráfico variado en el que destacan las mercancías descargadas con origen en la Península.

2.2.2. Índices de actividad en el puerto de La Luz.

El cálculo de los índices se ha efectuado relacionando las variables tipo de mercancía e instalación portuaria para los años 1980, 1985 y 1989 (19).

(19) De ello tenemos las siguientes formulaciones:

1.- El índice anual de mercancías cargadas y descargadas (en toneladas) por un metro lineal de muelle:

A= Tns. mercancías cargadas + descargadas + Metro lineal de muelle

2.- Para el cálculo de la tasa anual de ocupación de los almacenes de los muelles por la carga seca depositada:

B= Tns. de carga seca + M² de depósito

3.- El índice de toneladas de mercancías cargadas y descargadas (sin instalación especial /s.i.e.) por las grúas pórtico del puerto se obtiene:

C= Tns. mercancías general y a granel (s.i.e.) + N.º grúas pórtico

Los índices resultantes, expresados en el cuadro I.7, tienen la siguiente interpretación:

a) El muelle Oblicuo, el muelle EN. 1, el dique León y Castillo y el muelle de La Luz tienen entre 1980 y 1985 los mayores índices de mercancías cargadas/descargadas. El primero maneja alrededor de tres mil toneladas de mercancías por metro, siendo el de mayor actividad portuaria, junto con el muelle EN.1 Este hecho está fundamentado en que son importantes bases de operaciones para contenedores (roll-on / roll-off), sobre todo en el último quinquenio. Es significativo el decremento de 1989, muy por debajo de los índices anteriores, con poco más de mil toneladas de mercancías por metro.

b) En cuanto a los muelles con carga seca, los índices oscilan entre las 49 y 95 toneladas por metro cuadrado de depósito. Son unas tasas bajas, debido en parte a la escasa superficie (e incluso almacenes) con la que cuentan algunos muelles, que no permiten grandes *stocks* de mercancías. Solamente los muelles EN.1, EN.2 y Oblicuo cuentan con una capacidad suficiente.

c) Por último, en lo que se refiere a la carga/descarga por grúas pórtico, solamente tenemos los datos que se refieren al muelle EN.1, al ser el único que opera en estos años –según las estadísticas de la Junta del Puerto– con grúas pórtico. Desde 1980 con un índice muy elevado de 316.708 toneladas/grúa de 1989 con 104.996 toneladas/grúa, asistimos a un descenso más acusado en el segundo quinquenio de los ochenta, que es paralelo a un retroceso del tráfico de mercancías contenerizadas, sobre todo por la mayor incidencia que han tenido en este tipo de tráfico los buques roll-on, junto a una mejor intervención de los buques portacontenedores puros. Hay que significar esta circunstancia, porque indudablemente en otros muelles del puerto hay carga/descarga de contenedores, pero procedentes de buques del tipo roll-on roll-off que no precisan de instalaciones especiales como grúas de muelle tipo pórtico.

Estos índices de actividad (con una marcada línea decreciente) reflejan una dispersión de la actividad comercial en el puerto, sin que exista una concentración por áreas de servicio. Esto determina, frecuentemente, sucesivos cambios de atraque, entorpeciendo la dinámica de las labores portuarias y del transporte.

CUADRO 1.7
 ÍNDICES DE ACTIVIDAD EN EL PUERTO DE LA LUZ: 1980 - 1985 - 1989.

Muelles	1980			1985			1989		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
León y Castillo	714.9	0.0	0.0	674.5	0.0	0.0	1.694	2.8	0.0
Primero de Rivera	425.9	12.3	0.0	696.5	19.9	0.0	636	10.7	0.0
La Luz	642.3	49.2	0.0	1.219.3	94.8	0.0	342.9	61.6	0.0
Espigón Castillo	204.3	14.9	0.0	191.3	22.3	0.0	762.6	61.6	0.0
Ribera Norte	301.1	2.6	0.0	48.1	0.1	0.0	47.0	0.7	0.0
Oblicuo	0.0	0.0	0.0	2.947.4	11.0	0.0	2.281	86.9	0.0
Santa Catalina	617.3	0.0	0.0	673.6	0.0	0.0	725.9	0.0	0.0
EN-1	1.287.1	2.5	(1)	2.967.4	3.5	(2)	1.068	13.8	(3)
EN-2	427.4	íd.	0.0	663.3	íd.	0.0	792	íd.	0.0
EN-3	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	43.0	0.0	0.0

(1) En 1980= 316.708; (2) En 1985= 310.106; (3) En 1989= 104.996.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz.
 Elaboración propia.

De otra parte, el aumento de las mercancías contenerizadas se pone de manifiesto en casi todos los muelles del puerto. La demanda de espacios adecuados para este tipo de tráfico ha superado y desbordado las previsiones, extendiéndose sobre toda la superficie del recinto y precisando continuamente nuevos terrenos que acojan un mayor número de unidades.

Un ejemplo perceptible de esta situación es el muelle Oblicuo. Inicialmente no tenía adscrita función específica alguna, pero desde 1985 registra unos altos índices de actividad asociada al transporte de contenedores por tráfico de cabotaje interinsular. En toda la superficie aneja al muelle se depositan los contenedores transportados por la compañía naviera Líneas Marítimas Hespérides. Actualmente, esta zona ha terminado por colapsar el tráfico terrestre de la misma, ahogando la futura expansión de toda la zona portuaria próxima.

3. OTROS PUERTOS INSULARES.

A excepción de los puertos pesqueros más importantes como los de Agaete, Sardina del Norte, Arinaga, Arguineguín y Mogán, la isla de Gran

Canaria cuenta con dos puertos importantes, tanto por la función que desempeñan como por la actividad que hay asociada a ellos. Estos puertos son los de Salinetas y Arguineguín-Santa Águeda.

Podemos afirmar que se trata de puertos secundarios al puerto de La Luz, ya que se hallan inmersos en el propio hinterland de éste, desarrollando actividades especiales que aquél no puede realizar, vinculadas a procesos de producción y almacenaje industrial.

Si bien estos puertos poseen una pequeña red marítima, ésta se halla condicionada, sin embargo, por el bajo nivel que ofrecen las infraestructuras existentes, que impide la realización de ciertas operaciones como las de suministro y reparación en travesía. Las líneas marítimas que observamos en ellos está, pues, limitada exclusivamente a un tipo de tráfico especializado.

El distanciamiento en la localización de dichos puertos respecto del núcleo urbano-portuario principal no supone una circunstancia desventajosa, ya que están perfectamente comunicados por una red arterial de carreteras bien estructurada que permite el acceso a los distintos puntos del territorio insular y, fundamentalmente, a la ciudad de Las Palmas, al puerto de La Luz y al aeropuerto de Gran Canaria.

Ambos puertos disfrutan de la condición de puerto franco para la entrada de mercancías, acogiéndose a la normativa reguladora de los puertos francos de Canarias.

3.1. El puerto de Salinetas.

El puerto de Salinetas depende administrativamente del Cabildo Insular de Gran Canaria, aunque su uso es privado. Se localiza en los 28°58' de latitud norte y los 15°22' de longitud oeste, en la costa este de la Isla (municipio de Telde), entre la punta de la Hullera y punta de la Salineta, próximo al núcleo pesquero de Melenara.

Se trata de un dique de menos de 100 metros de línea de atraque y con un calado que varía en torno a los 4 y 6 metros, que se prolonga con dirección SE. Esta escasa longitud determina, en cierto modo, el tamaño de los buques que pueden operar en dicha dársena, que tienen grandes dificultades para acceder al muelle como consecuencia de la continua variación de las corrientes y de la profundidad y características de los fondos (de arenas y fangos).

La peculiar disposición del muelle protege una reducida zona marina al abrigo de los vientos dominantes del N. y NE., pero a merced de los vientos

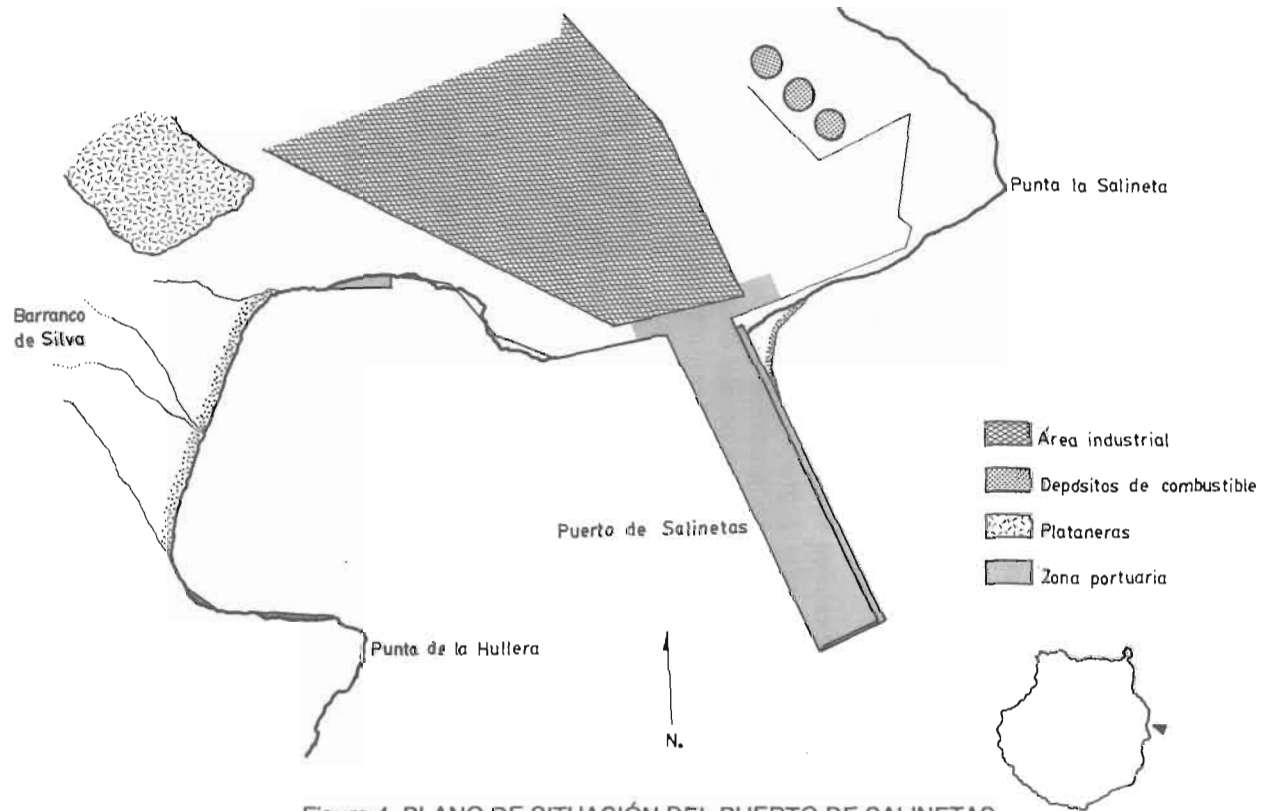


Figura 4. PLANO DE SITUACIÓN DEL PUERTO DE SALINETAS.

del S. y SE., que incide sobre la bahía, imposibilitando las tareas de carga/descarga.

El dique-muelle fue construido en 1959 por concesión a la empresa C.I.N.S.A. (Compañía Insular del Nitrógeno, S.A.) para las descargas de nitrógeno (utilizado en la fabricación de fertilizantes nitrogenados). Posteriormente, en 1967 se autorizan obras para el fondeo de buques en la descarga de productos petrolíferos (G.P.L. o gases de petróleo licuados, como el butano) con destino a los depósitos de la empresa D.I.S.A. (Distribuidora Industrial, S.A.).

Desde entonces, una serie de empresas (Carburos Metálicos, S.A. –empresa de hidrocarburos, como los acetiluros y metanuros– y Vidrieras Canarias, S.A. entre otras) se han ido instalando en los terrenos aledaños al muelle, de tal forma que ocupa en la actualidad una superficie extensa de uso industrial.

La infraestructura existente en el puerto está en función, por consiguiente, de la actividad industrial y, específicamente, para las descargas de graneles líquidos por instalaciones especiales, mercancías diversas y algunos graneles sólidos por instalación especial, así como para los embarques de graneles sólidos que también requieren instalaciones especiales. Por ello, se observa una relación directa entre los productos descargados y las empresas establecidas, asociadas alrededor de los productos petrolíferos y del nitrógeno. Con todo, el recinto portuario tiene unas dimensiones reducidas, con una escasa y muy ajustada área de operaciones portuarias.

Asimismo, el puerto está cerca de una importante red viaria, la autopista GC-1, aunque no dispone de una red de carreteras en óptimas condiciones que permita un rápido y seguro acceso a ella.

Indudablemente, el reforzamiento de estas actividades industriales y de otras que en el futuro puedan ubicarse en esta zona se sustenta en la ampliación de las instalaciones y prolongación del dique que posibilite una mayor amplitud en las operaciones portuarias y de atraque o fondeo.

3.2. El puerto de Arguineguín-St^a Águeda.

El puerto de Arguineguín-St^a Águeda se localiza al SSW. de la Isla, en los 27°45' de latitud norte y los 15°40' de longitud oeste, entre la punta del Parchel y la bahía de St^a Águeda (municipio de San Bartolomé de Tirajana), de la que recibe su nombre. Está, asimismo, imbricado en la estructura urbana de Arguineguín (barrio de St^a Águeda).

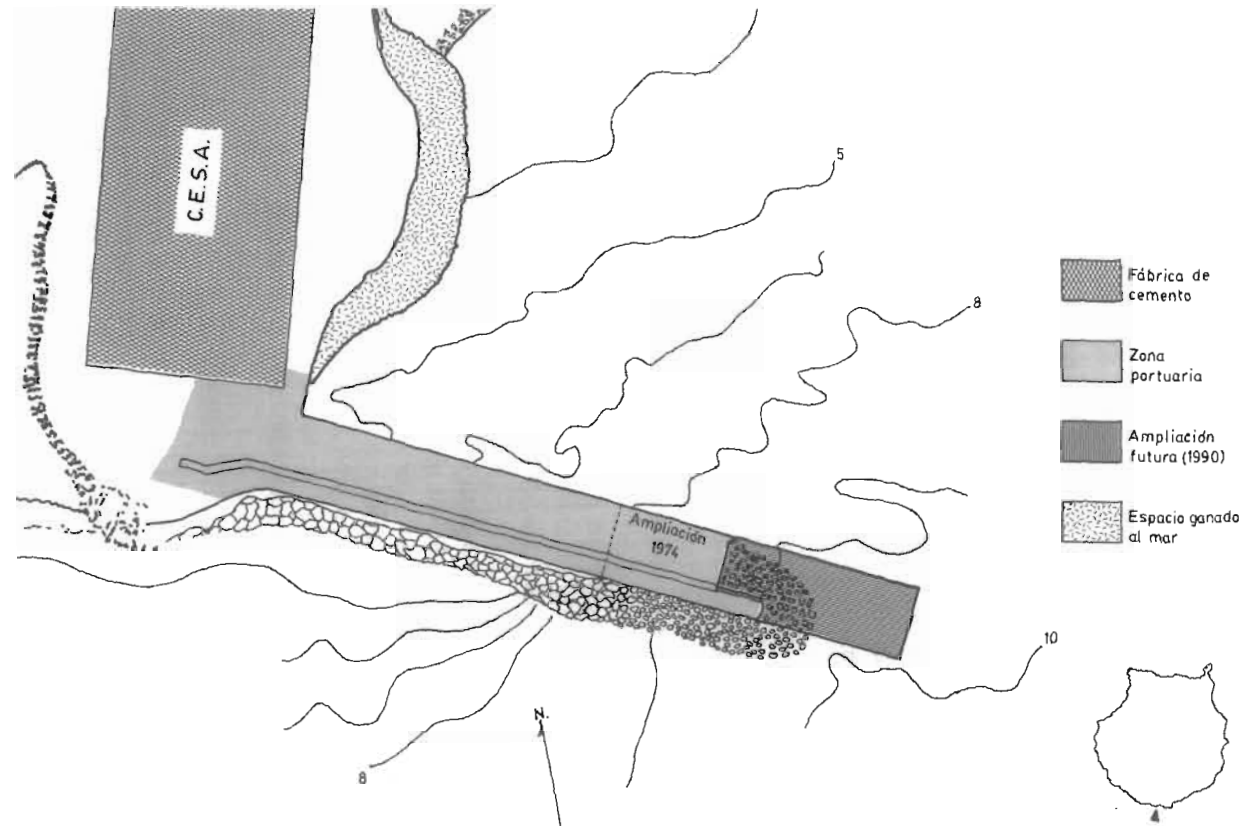


Figura 5. PLANO DE SITUACIÓN DEL PUERTO DE ARGUINEGUÍN - ST^a ÁGUEDA.

La infraestructura portuaria está dotada con un dique-muelle que tiene una línea de atraque de 220 metros y un calado que oscila entre los 4 y 7 metros. Está orientado hacia el E. y, aunque protege una amplia franja de mar de los vientos del SSW., queda algo abierto, sin embargo, a los vientos del SE. y SSE.

Se construyó en 1954 como punto de comunicaciones marítimas de la actividad que efectúa la empresa Cementos Especiales, S.A. (C.E.S.A., del grupo Banesto), vinculada a las extracciones de puzolanas en la cuenca del barranco de Arguineguín y a la producción de cementos. El nivel de la producción anual se sitúa aproximadamente en las 800.000 toneladas. En la actualidad, necesita importar la materia prima para completar el proceso de producción.

En este sentido, el puerto es una infraestructura imprescindible para la recepción de cales (yeso) y clínca, materias primas básicas que proceden del exterior por vía marítima; así como para la redistribución posterior del cemento a granel obtenido en fábrica.

Este puerto fue transferido por la Administración Central a la Comunidad Autónoma en 1985, dependiendo directamente del Servicio de Puertos de la Consejería de Agricultura y Pesca, quien aprueba los proyectos de modificación y ampliación del muelle.

En 1974 el dique-muelle sufre una ampliación de poco más de 70 metros en su línea de atraque. En 1989 fue presentado por C.E.S.A al Servicio de Puertos un nuevo proyecto de ampliación del dique en 119 metros más, lo que acondicionará una mayor superficie de aguas abrigadas para el fondeo o atraque de grandes buques tipo bulks de aproximadamente 20.000 TRB.

Las comunicaciones del puerto con el resto de la Isla es bueno, aunque hay que manifestar que el acceso a la carretera principal (GC-810) tiene un suelo que presenta un deficiente pavimento de asfalto, con un sólo carril inferior a los 5 metros de ancho que limita la circulación paralela de vehículos en ambos sentidos. Evidentemente, tan importante es la ampliación del puerto como las mejoras de las condiciones de la red viaria. Ello agilizará las comunicaciones y el transporte de los productos al resto del territorio insular.

4. CONCLUSIONES.

Hemos detectado a través de este estudio una preocupante dispersión de las funciones, en tanto que una terminada actividad está compartida por

distintos muelles, lo que ocasiona, muchas veces, una obstrucción a la dinámica funcional del transporte marítimo, con frecuentes traslados de atraque para la carga/descarga, el suministro de combustibles, etc. Todo ello va en detrimento de lo que debería ser un proceso activo y dinámico. También en la gestión administrativa del puerto atisbamos una excesiva burocratización, graves errores de facturación (hemos constatado directamente esta circunstancia por medio de una consignataria de este puerto).

El puerto de La Luz es el centro neurálgico de las comunicaciones y del transporte marítimo de la isla de Gran Canaria (su hinterland natural). Extiende, asimismo, su influencia hacia las islas de Fuerteventura y Lanzarote, controlando buena parte del tráfico de sus puertos (Arrecife y Puerto del Rosario. La consolidación exterior del puerto –Europa y África– debe ser acometida de forma inminente por la Junta del Puerto, facilitando el asiento de las actividades comerciales con los puertos de la costa noroccidental africana y la Comunidad Europea.

Sin embargo, no será posible sin que se acometa previamente antiguos compromisos pendientes: a) mejorar y acondicionar algunas instalaciones; b) la armonización y sistematización de los servicios, y c) control de las tarifas portuarias, evitando en lo posible sustanciales subidas que impidan atraer nuevos tráficos, pues parece que éste no es el objetivo inmediato de la Junta del Puerto. Por el contrario, hay un interés creciente en mantener el existente, teniendo en cuenta que un exceso de tráfico en estos momentos podría traer consigo un colapso parcial del puerto.

De la misma forma, apostamos por una más estrecha colaboración entre los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife. Ahora bien, no hay que desestimar una mayor potenciación de los otros puertos insulares. La mejora de sus instalaciones, junto a una coordinación con los puertos citados, tendría consecuencias positivas para el desarrollo de las Islas.

De otra parte, los puertos de Salinetas y Arguineguín-St^a Águeda no reúnen las condiciones adecuadas que faciliten la arribada de los buques, pues los diques se encuentran abiertos a las corrientes del SE. y SSE., imposibilitando el atraque o el fondeo de los mismos cuando se desatan los temporales de esta dirección. Tampoco disponen de unos servicios e instalaciones adecuadas que les permitan sostener un tráfico consistente, con funciones diversas. Evidentemente, al tratarse de puertos mono-específicos el movimiento de buques es bastante irregular en función de la demanda y la producción.

II LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

0. INTRODUCCIÓN.

El término comunicación tiene numerosas acepciones, pero restringido al campo de los transportes adquiere un significado y contenido perfectamente reconocibles. En el contexto de los transportes marítimos, las comunicaciones marítimas estarían constituidas por todas aquellas líneas y servicios que unen un puerto emisor con otro receptor (origen-destino). Estas son el sustento básico de los procesos de intercambio de mercancías y personas entre los distintos niveles de la producción. Más aún, es la propia dinámica de las actividades sociales y productivas la que condiciona la formación de las comunicaciones. En ellas se materializan las interdependencias económicas y espaciales.

Por consiguiente, el estudio de las comunicaciones marítimas constituyen un fin en sí mismo, en cuanto que nos ayuda a comprender la evolución de los tráficos marítimos y su orientación. El conjunto de las líneas marítimas conforman lo que conocemos como red marítima: una malla de comunicaciones definidas por unas mismas características y funciones espaciales. En ella reconocemos la verdadera dimensión de los flujos y de cada uno de los tráficos que exteriorizan el acto de la transportación.

Excluyendo, por tanto, la aleatoriedad de la fijación espacial de las comunicaciones marítimas convendría conocer su estructura y organización en la isla de Gran Canaria, aproximándonos a partir del elemento línea de transporte al conjunto de los tráficos que, en última instancia, configuran su red marítima.

Sería interesante, asimismo, valorar las relaciones de la red de transporte marítimo con otras redes de transporte. El proceso de transportación que tiene lugar dentro del sistema productivo expresa, evidentemente, la interposición de distintos sistemas y, por tanto, de sus

redes, manifestando así los lazos de dependencias que existen entre diferentes modos de transporte.

Como no podía ser de otra manera para el espacio en el que se ubica este estudio (1), la integración y complementariedad entre los diferentes sistemas de transporte denota la subordinación de las actividades sociales y económicas al funcionamiento de aquéllos. El factor insularidad revaloriza sustancialmente el papel de los transportes en Canarias. Por tanto, el desarrollo económico de la región y el acontecer diario de sus relaciones sociales y de producción llevan implícitas la intervención de uno o varios sistemas de transporte.

Finalmente, sería oportuno precisar el concepto de espacio marítimo insular, que en más de una ocasión utilizaremos para evocar aquel espacio sobre el que se implantan las líneas de transporte marítimo. Lejos de considerar el conjunto isla-mar como un ente neutro y carente de valor en sí mismo, entendemos, desde nuestra perspectiva geográfica, que hay inherentes varios contenidos que debemos señalar.

La unidad isla-mar implica una realidad espacial compleja, en la que el transporte marítimo (también el aéreo) participa de forma activa, como instrumento del proceso de producción, en las relaciones que se dan entre las actividades del hombre y el medio físico. La resultante es el establecimiento de líneas de transporte marítimo, dando forma a una auténtica red topológica que materializan los flujos de mercancías y personas. El espacio marítimo es, pues, un todo concreto y complejo susceptible a los cambios del aparato productivo, que sirve de sustento a la circulación de personas, bienes y servicios.

1. ORDENAMIENTO DEL TRÁFICO Y LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

La concurrencia en el mercado del transporte marítimo nacional e internacional está organizada en torno a una serie de relaciones jurídico-contractuales entre los sujetos que son partícipes directos del acto del transporte por mar, es decir, los estados y las navieras.

La libre competencia en un sistema productivo de tipo capitalista exige la normalización, en algunos casos específicos, de los tráficos y de los fletes para asegurar la participación de las flotas locales o nacionales en las líneas marítimas que se desarrollan en el ámbito de sus espacios marítimos. Se

(1) Carmen G. CALERO MARTÍN (1984): *Los transportes marítimos en Canarias (Tenerife, siglos XVI al XVIII)*. Memoria de Licenciatura. Cfr. páginas 13 y 14.

establece un quorum de reserva del tráfico para las flotas nacionales, prevaleciendo el carácter de declaración de interés general y utilidad pública. Tal es el caso de España, que más adelante veremos.

La estructura dominante en el ordenamiento de los tráficos marítimos es la forma de Conferencias Marítimas. En ellas intervienen distintas navieras, nacionales e internacionales, acordando entre ellas la regulación de las líneas y servicios, así como de los fletes que se aplican al usuario. Generalmente, suelen coincidir bajo el sistema de pool naviero, fuertemente consolidado y controlando casi todos los tráficos de un territorio marítimo. En la siguiente cita ESQUEMBRE MENOR (1987, p. 62) nos define con precisión el término de Conferencia Marítima:

“La Conferencia Marítima es una asociación de Navieros encaminada a proporcionar un determinado servicio aportando cada uno parte de la flota conferenciada y llegando a unos acuerdos, vinculantes a cada uno de ellos, en cuanto a niveles de flete, frecuencias de salidas, cuotas de carga e intervalo entre buques conferenciados a un mismo puerto.”

1.1. El tráfico marítimo en España.

El transporte marítimo en España comprende, por una parte, las líneas marítimas que unen todos aquellos puertos situados en los límites del espacio marítimo nacional y, por otra, las líneas que existen más allá de las fronteras marítimas nacionales para adentrarse en las de otro país o países. Las primeras corresponden al tráfico de cabotaje y las segundas al tráfico exterior.

A continuación, estudiamos la participación de la flota nacional en estos dos tráficos.

1.1.1. *La reserva del tráfico de cabotaje en España.*

La regulación del tráfico de cabotaje tiene un punto de referencia: la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909. Aunque, de hecho, éste hacía mucho tiempo atrás que estaba restringido a buques de pabellón nacional, sin que ello mermara la penetración extranjera en este tráfico.

La Ley de Protección y Renovación de la Flota precisa esta situación:

“El tráfico de mercancías y pasajeros en navegación de cabotaje nacional y los servicios de puertos quedan reservados exclusivamente para los buques y artefactos navales de bandera y construcción nacionales.” (2)

Se reafirma la exclusividad del tráfico y el carácter del buque, en cuanto que éste ha de ser de construcción nacional, lo que nos indica, al mismo

(2) Ley de 12 de mayo de 1956 sobre «Protección y Renovación de la Flota», artículo 10.

tiempo, la entrega a los astilleros nacionales del monopolio de la construcción de buques para el cabotaje.

En el artículo 3 de la Ley se enumeran tres categorías de buques considerados de construcción nacional y autorizados, por tanto, a efectuar la navegación de cabotaje:

- a) Los de construcción en astilleros españoles.
- b) Los asimilados a los de construcción nacional.
- c) Los que proceden de otros países y son abanderados en España.

Con esta actuación subsidiaria, el Estado trata de asistir en aquellos servicios que considera proteger por su interés específico en el ámbito del comercio interior.

Hasta el presente, esta consideración del tráfico de cabotaje no ha variado sustancialmente en los puertos del litoral español, pese a que las distintas directivas de la C.E. tratan de romper con esta situación de monopolio. De igual manera, éste es el comportamiento en los puertos canarios. La existencia de una Conferencia de Transporte Marítimo para los tráficos de cabotaje entre las Islas y la Península es una buena muestra de lo que aquí hemos considerado. La potenciación y explotación de unos servicios de gran relieve por parte de navieras nacionales manifiesta claramente el carácter reservado de este tráfico.

Para el caso canario, la Conferencia del Transporte Marítimo Península-Canarias (CO. PE. CAN.) acude al mercado de fletes en condiciones de clara ventaja sobre cualquier otra naviera que lo haga individualmente (3). Conforman un bloque compacto en el que cooperan navieras públicas (Compañía Trasmediterránea) y privadas (Hespérides, Antonio Armas). Determinan, asimismo, las líneas, los servicios y los fletes de todo el tráfico de cabotaje entre los puertos canarios y los puertos de la Península. Establecen, en definitiva, una fuerte competencia.

1.1.2. *Los tráficos exteriores reservados a buques nacionales.*

De forma semejante que para el caso del transporte de cabotaje, determinados servicios que se realizan por el tráfico exterior están reservados para buques de pabellón nacional. Son las denominadas "importaciones en régimen de estado". Es aquél tráfico comercial que se

(3) La Conferencia de Fletes Península-Canarias está formada por las siguientes navieras: Compañía Trasmediterránea, S.A.; Contenemar, S.A.; Frigo Lines, S.A.; Navicar, S.A. y Naviera Pinillos, S.A.

reserva el Estado, excluyendo o sustituyendo la intervención de particulares (4).

El sector público, como intermediario, regula y reserva para sí ciertos tráficos de mercancías en régimen exterior. Los barcos nacionales tienen asignados el privilegio del transporte exterior, eliminando cualquier tipo de competencia por buques extranjeros. Asimismo, la administración fija los precios y tarifas de los fletes. Encontramos normalizado este sector del transporte marítimo en la orden de 24/febrero de 1977 con el título "Protección a líneas exteriores regulares de bandera nacional". La importación de petróleo, por ejemplo, ha estado sometida a este proteccionismo público hasta 1986, fecha a partir de la que se ha liberalizado el transporte de mercancías a granel.

Por otra parte, la misma Ley de Protección y Renovación de la Flota diferencia las líneas exteriores de pasaje y de carga. Para ambas tiene previsto actuaciones administrativas dispares. Las primeras disponen de incentivos a través de subvenciones y primas a la navegación. En las líneas de carga, por el contrario, tienen que concurrir circunstancias extremas de orden político o económico para asistir dichos servicios (5).

1.2. El sistema de Conferencias Marítimas.

El llamado Código de Conducta de las Conferencias Marítimas sienta sus raíces en 1970. En ese año se reúne en Ginebra el Comité de Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (U.N.C.T.A.D.), en cuyo seno se debatió el excesivo protagonismo de los países más desarrollados, fundamentalmente de aquéllos que estaban integrados en la O.C.D.E. La política proteccionista de éstos mermaban las posibilidades de expansión de las otras flotas internacionales, evidentemente con un menor número de unidades y tonelaje.

De nuevo, en 1972, la UNCTAD se reúne en Chile y acuerda establecer el derecho que asiste a los países en desarrollo para promover y proteger sus flotas. A partir de esta consideración, surgen las bases que permitieron crear en abril de 1974 el Código de Conducta, en la Conferencia de

(4) Juan M. DE LA CUÉTARA MARTÍNEZ (1982): *Las comunicaciones marítimas en España*. Cfr. páginas 292 a 298. También podemos consultar, Juan ARENCIBIA ROCHA (1973): "Comercio de estado". *Información Comercial Española*. N.º 479/80. página 59.

(5) Véase Ley de Protección y Renovación de la Flota.

Plenipotenciarios de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra.

En líneas generales, el Código declara como objetivos globales la expansión ordenada del comercio marítimo mundial, promover los servicios marítimos regulares y garantizar el equilibrio entre los intereses de las líneas y de los usuarios.

Se adopta el baremo 40/40/20 para la regularización de los tráficos. De esta manera, el país importador se reserva el 40% para el país exportador y el 20% que queda a disposición de países terceros. Los fletes se conciertan y fijan entre ellos.

Sin embargo, pese a que se trata de un acuerdo internacional, algunas partes, sobre todo los países de la O.C.D.E., incumplen el mismo, repartiéndose el tráfico conforme a un 50/50, propio de acuerdos bilaterales mucho más agresivos. España se encuentra en una posición intermedia (6).

En la VI reunión de la U.N.C.T.A.D., que tuvo lugar en junio de 1983 en la ciudad de Belgrado, se renueva la idea de que hay grandes impedimentos para el avance de los países en desarrollo. Así, expresan que:

"The high concentration of fleet ownership in the hands of the traditional maritime countries has impaired the ability of developing countries to compete and increase their participation in shipping operations." (7)

Estos países manifiestan, además, el deseo de incrementar la participación en el tráfico internacional, que hacen constar en los documentos del Comité de Tráfico Marítimo, pero que no se convierten en resoluciones concretas y prácticas (8).

Lejos de ser una situación coyuntural, es cada vez más un fenómeno cíclico. Mientras que los países desarrollados tienen, en el último decenio, un crecimiento al alza de su P.I.B., los países en la periferia –menos desarrollados– no consiguen avanzar, siendo cada vez más dependientes y, por tanto, con una deuda exterior más voluminosa.

En el marco del transporte marítimo, la competencia que ejercen los países desarrollados se manifiesta en el exceso de tonelaje ofertado, que supera con mucho las necesidades del mercado. Este overtonnaging compite

(6) Salvador BUHIGAS (1978): "Los servicios marítimos occidentales en crisis". *Información Comercial Española*. N.º 523. Cfr. páginas 53 a 66.

(7) Banco Exterior de España. "UNCTAD activities in the field of shipping". VI U.N.C.T.A.D. página 409. Traducción de la cita: "La elevada concentración de fletes en manos de los países tradicionalmente marítimos ha perjudicado la capacidad de los países en desarrollo para competir e incrementar su participación en las operaciones marítimas".

(8) *Ibidem*, página 410. También del mismo documento, la resolución 35/56 de la Asamblea General de las Naciones Unidas (Tercer Decenio) sobre el derecho que asiste a los países en desarrollo de proteger sus flotas e incrementar su participación en el tráfico mundial de fletes marítimos.

con precios más bajos, mayor capacidad y autonomía en buques más modernos.

La industria de la construcción naval ha generado en los últimos años, después de un receso entre 1975 y 1980 (9), un aumento en la tasa de construcción y, por consiguiente, en el tonelaje producido. La sesión de la UNCTAD de 1983 recoge con las siguientes palabras el desajuste que se detecta en este sector de los transportes, que conduce a largo plazo a un proceso crítico sin posibilidad de soluciones inmediatas:

"However, while developing countries have managed to make some progress, their problems are compounded by the current overtonnaging crisis in the shipping industry. This situation can no longer be dismissed as a cyclical phenomenon and is gravely affecting the long-term interests of both developing and developed countries" (10)

1.2.1. Las navieras nacionales en las Conferencias Marítimas exteriores.

En 1989 destacaban tres navieras (Ybarra, Trasatlántica y García Miñaur), por su volumen y grado de participación en las líneas, en las catorce Conferencias Marítimas exteriores de líneas regulares que afectaban a puertos españoles. Estas tienen una amplia cartera de servicios que cubren con buques cargueros y portacontenedores puros.

Desde el Brasil a la India, las navieras están integradas en catorce conferencias distintas tal y como relacionamos a continuación:

1. Brazil/Europe/Brazil Freight Conference	Ybarra y Cía.
2. Brazil/Mediterranean/ " "	" "
3. Conferencia Fletes Italo-franco-española (COFIFE.)	" "
4. Conferencia España-Caribe-CentroAmérica (CONECA.)	Trasatlántica
5. Conferencia CentroAmérica (CONCA.)	" "
6. Conferencia Mercí-Messico (CMM.)	" "
7. Europe/East Africa Conference	García Miñaur
8. Europe/River Plate Conference	Ybarra y Cía.
9. Europe/South and Southeast Africa Conference	García Miñaur
10. Mediterranean Europe West Africa Conference	" "
11. River Plate/Mediterranean Freight Conference	Ybarra y Cía
12. South Europe/U.S.A. Conference	Trasatlántica

(9) Luis PORTILLO (1981): "La construcción naval española en el contexto de la crisis mundial del sector". *Información Comercial Española*. N.º 577. Cfr. páginas 111 a 135.

(10) Banco Exterior de España, *op.cit.*, página 411.

- | | |
|---|---------------|
| 13. The Association of West India Trasatlantic Steam Ship | “ |
| 14. United Kingdom/Spain Freight Association | García Miñaur |
-

Fuente: Asociación de Navieros Españoles, 1989.

Las líneas que desarrollan la ruta por el Atlántico Meridional en dirección a África o América pasan por Canarias, por los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife. Algunos de los buques de esas navieras arriban al puerto de La Luz para dejar carga y/o avituallarse en la escala. Por este motivo, el tráfico exterior de carga seca que tiene como punto de paso el puerto de La Luz, puede adquirir mayor significación que la que ha tenido hasta ahora. El tráfico marítimo hacia los puertos de los continentes está todavía en explotación, en cuanto que el comercio en los países africanos y americanos se encuentra en fase de expansión. El seguimiento de estos tráficos podría aproximarnos a las posibilidades futuras del puerto.

2. ESTRUCTURA DE LA RED MARÍTIMA.

Podemos seguir la trayectoria de las diferentes líneas de transporte marítimo conociendo previamente cuáles son los puertos de origen, destino y de escala. Sólo así las vías o caminos imaginarios que hacen los buques en su desplazamiento por el mar podrían trazarse en un mapa de líneas y flujos (SEGUÍ PONS y PETRUS BEY, 1991, p. 184). Porque, en definitiva, las líneas o rutas marítimas no son sino itinerarios más o menos regulares en función de unos servicios y de unos fletes concertados entre el usuario y el propietario del buque.

El conjunto de estas líneas, que constituye una verdadera maya de comunicaciones, conforma lo que denominamos **red marítima**. Las líneas marítimas se corresponden con los flujos de mercancías y personas entre distintos y distantes espacios de producción y consumo. Por tanto, en la **red marítima** hallamos la confluencia de flujos que existe en un espacio concreto y que identificamos en las líneas. El concepto de red define así un grupo homogéneo de líneas regulares de transporte caracterizadas por su relación con el espacio y por el tráfico al que pertenecen. M. WOLKOWITSCH (1973, p. 65) entiende así este término:

“La notion de réseau repose ici sur l'existence d'itinéraires régulièrement suivis et non plus de voies tracées.”

Pero, el concepto de red se completa con las ideas de punto y nudo. M.

POTRYKOWSKI y Z. TAYLOR (1984, p. 12) amplían este significado:

"El conjunto de vías y líneas por una parte, y de puntos y nudos, por otra, forma la red de transporte."

Los puntos son las infraestructuras terminales (puertos) y los nudos son aquellos puntos que reciben o son capaces de generar un alto número de líneas, de tráficos y de volúmenes transportados. Para MARCO BORDETA (1977, p. 21), los nudos no son sino puntos localizados en el territorio cuyo nexo lo constituyen los transportes:

"(...) el transporte es un sistema de flujos que unen diferentes nudos localizados en puntos territoriales concretos."

La red identifica líneas y rutas, pero, a su vez, nos muestra cuáles son las relaciones de producción e intercambio de bienes y servicios y su distribución espacial, así como los flujos de personas.

La noción de **red marítima** se sustenta básicamente en los términos que aquí hemos expresado. La **red marítima insular** es, en consecuencia, el resultado de las líneas que los diferentes tráficos mantienen entre los puertos insulares estudiados, los demás puertos del Archipiélago y los puertos del exterior. Estos tráficos son un verdadero sistema de flujos que dan lugar a una compleja **red marítima**. Ésta se estructura, para el puerto de La Luz, en: a) líneas marítimas intransulares, y b) líneas marítimas extrainsulares.

El ámbito de cada una coincide con el espacio que delimita el desarrollo de las mismas, teniendo como punto de referencia el Archipiélago. Así, todas las líneas que tienen como origen y destino los puertos insulares estarían incluidas en el primer grupo y el resto en el segundo (con la Península y el exterior). Tal es el caso del tráfico de cabotaje entre los puertos de la Península y el puerto de La Luz.

En este estudio consideramos, asimismo, otros parámetros para discernir los tráficos que constituyen las redes del transporte marítimo. Junto a los criterios espaciales que rigen la anterior clasificación, debemos admitir razones de naturaleza jurídico-política que ayudan a delimitar cada uno de los tráficos. Estamos seguros que en ambos casos hallaremos los contenidos precisos para su determinación.

2.1. Las comunicaciones con los puertos nacionales: el tráfico de cabotaje.

El término cabotaje expresa un modo específico de las comunicaciones marítimas. Compartimos la puntualización que respecto al cabotaje hace DE LA CUÉTARA MARTÍNEZ (1982, pp. 263 y 264):

“El cabotaje, en cuanto sistema de comunicaciones nacionales debe, por su propia naturaleza, considerarse como una única estructura a través de la que sea posible enlazar todos y cada uno de los puertos de un país. El hecho de utilizar el mar libre o el derecho de paso inocente por aguas jurisdiccionales ajenas, en nada afecta al contenido último de dicho sistema. El ius communicationis entre las distintas partes de un Estado es la premisa de la que se deriva esta concepción que, por lo demás, es universalmente admitida”

En este contexto se enmarca el tráfico de cabotaje en Canarias. El tráfico marítimo con los puertos de la Península se adentra en aguas jurídicamente internacionales como consecuencia de la distancia que separa ambos territorios, mediado por mares de distinta naturaleza jurídica. No obstante, este fraccionamiento físico de un Estado no presupone un concepto diferente al de cabotaje y, por tanto, con comunicaciones de otra índole.

En Canarias y, concretamente, para el puerto de La Luz distinguimos dos tipos de tráfico de cabotaje, que se corresponde con otras dos formas de actuación del transporte marítimo en respuesta a la lejanía del resto del territorio del Estado y a la propia condición archipelágica. Especialmente la podemos reconocer como cabotaje interinsular y cabotaje extrainsular. El primero estaría constituido por las líneas marítimas que enlazan entre sí los puertos ubicados en el Archipiélago; el segundo, en cambio, lo conforman las líneas que unen los puertos de las Islas con los puertos de la Península. Cada uno de los tráficos de cabotaje se concretan espacialmente en redes individualizadas y perfectamente caracterizadas.

2.1.1. El cabotaje interinsular.

El tráfico de cabotaje interinsular es aquél que se realiza entre los puertos insulares, configurando una red perfectamente encadenada que tiene como origen-destino los puertos de Gran Canaria, extendiéndose a todos los puertos insulares, si bien es el puerto de La Luz el que articula dicha red. Descubrimos, asimismo, la condición de nudo de comunicaciones del puerto por la alta densidad de líneas marítimas que concentra, comportándose como centro neurálgico de las comunicaciones del Archipiélago, conjuntamente con el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

La formación de la red marítima del puerto de La Luz no es un hecho reciente (11), sino que obedece a un proceso que se remonta a sus

(11) El 24 de febrero de 1911 se publica por Real Decreto un concurso para la adjudicación de los servicios marítimos interinsulares de Canarias. Estos fueron concedidos a la compañía Elder Dempster, realizando estos servicios hasta 1929 con diversos buques construidos en astilleros ingleses. En esa fecha se hace cargo de la concesión la Compañía Trasmediterránea, que adquiere, asimismo, la flotilla de vapores de Elder.

comienzos, aunque la red actual se ha perfilado en los dos últimos decenios. Simultáneamente a la densificación de las rutas, se produjo la renovación en la flota que estaba adscrita a estas líneas. El incremento de la demanda y la modernización de los buques ha ido en paralelo. Desde las primeras líneas regulares que hacían los históricos vapores Viera y Clavijo, La Palma y León y Castillo, pasando por los buques mixtos –pasaje y carga– como los St^a M^a de las Nieves, Isla de Menorca, Ciudad de Teruel y Ciudad de Huesca entre otros, hasta los buques tipo ro-ro como el Ciudad de La Laguna y Villa de Agaete han transcurrido casi ochenta años. En este tiempo se ha impuesto la renovación como consecuencia de la alta cota de crecimiento que ha alcanzado el comercio marítimo y, también, por la dinámica de las relaciones sociales y de producción.

De la misma forma, las diversas compañías de navegación marítima asentadas en el puerto han estado sujetas a estos cambios. Son éstas, en cierta medida, las que han dejado huella en el puerto, inscribiéndose en las páginas de su breve, pero dilatada historia. Primeramente fue la “Compañía de Vapores Interinsulares Canarios” de Elder Dempster Co., después la Compañía Trasmediterránea (12) y ya hoy ésta comparte con otras navieras el tráfico interinsular de mercancías, manteniendo en exclusiva el tráfico de pasajeros de Gran Canaria.

La red queda estructurada de la forma que sigue, considerando que la línea representa la trayectoria o ruta que une varios puertos entre sí.

2.1.1.1. Líneas del tráfico de mercancías.

Debemos abordar el análisis considerando preferentemente la proximidad entre los puertos y su área de influencia o *foreland* (13), con líneas de doble sentido.

a) Puerto de La Luz-Puerto del Rosario:

Las navieras que participan en este itinerario son Trasmediterránea, Antonio Armas y Líneas Marítimas Hespérides. Las líneas de la primera tienen una frecuencia diaria con buques roll-on/pasaje y las otras tres

(12) Juan M. DE LA CUÉTARA MARTÍNEZ (1982): *op. cit.* Para mayor información acerca de la Compañía Trasmediterránea, este autor le dedica un capítulo que nos parece acertado. Cfr. páginas 358 a 410.

13) El *foreland* se constituye, en líneas generales, en el área de influencia que posee un puerto respecto a otros puertos (de su misma zona o de otras) medida por la intensidad de los flujos y su dirección (SEGUÍ PONS y PETRUS BEY, 1991). Ésta se materializa en una red compleja de líneas de transporte y revela la existencia de al menos un núcleo portuario potencialmente dominante.

servicios semanales con buques roll-on y portacontenedores. El tráfico hacia este puerto genera importantes flujos, donde son dominantes las importaciones o entradas. Puerto del Rosario se halla situado en un espacio estrechamente dependiente de Gran Canaria y su puerto (14).

b) Puerto de La Luz-Gran Tarajal:

Las líneas con Gran Tarajal están cubiertas con buques roll-on y portacontenedores por las navieras Antonio Armas Curbelo y L. M. Hespérides. Es un tráfico con un marcado ritmo estacional, pues incrementa su presencia entre los meses de diciembre y abril. Estos servicios están asociados a la exportación de tomates del sur de Fuerteventura, que luego se reexpiden desde el puerto de La Luz hacia los puertos de la España peninsular y de la Comunidad Europea.

Pensamos que este tráfico debería potenciarse, dotando de mejores medios y superficie de atraque para las operaciones de los buques en las instalaciones. El sur de la isla de Fuerteventura demanda urgentemente un puerto con posibilidades de acoger un tráfico que no esté exclusivamente polarizado hacia el transporte de tomates y otros productos hortofrutícolas (15).

c) Puerto de La Luz-Puerto de Arrecife:

Igualmente que en la línea anterior, las navieras Antonio Armas, Trasmediterránea y L. M. Hespérides toman parte en el desarrollo de estas líneas. La naviera Armas hace este trayecto aportando tres líneas semanales, con buques tipo ro-ro y un porte inferior a las 1.000 TRB. Trasmediterránea tiene, por su parte, una oferta diaria, cuyos buques roll-on/pasaje hacen escala previa en Puerto del Rosario. La naviera Hespérides tiene tres líneas semanales, una de ellas a través de Puerto del Rosario, con buques roll-on y portacontenedores.

d) Puerto de La Luz-Puerto de Santa Cruz de Tenerife:

Es, con mucho, la línea más densamente ocupada del Archipiélago. Entre los dos puertos hay un tráfico compuesto de numerosos servicios que ofertan las compañías Trasmediterránea, Antonio Armas, Líneas Marítimas Hespérides y Agrumar. La frecuencia es diaria para casi todas, exceptuando la naviera L.M. Hespérides que hace cuatro salidas semanales. El tipo de

(14) Para una más completa información sobre el transporte marítimo en Puerto del Rosario, véase de Alejandro GONZÁLEZ MORALES y Gerardo DELGADO AGUIAR (1991): "El transporte marítimo en Fuerteventura". *Revista de Geografía Canaria*. N.º 3.

(15) Sobre el puerto de Gran Tarajal en Fuerteventura, recomendamos la lectura de la revista *Latitud* 28, N.º 18, 1981. Cfr. páginas 1 a 40.

buque más utilizado es el roll-on, que permite la rápida disposición sobre los muelles de planchas y contenedores.

Representa el núcleo principal del sistema de comunicaciones marítimas de Canarias, vertebrando el tráfico de los demás puertos insulares (16).

e) Puerto de La Luz-Puerto de Santa Cruz de La Palma:

Las navieras que realizan esta vía directa con La Palma son Trasmediterránea, A. Armas y L.M. Hespérides, que disponen de buques roll-on y portacontenedores para ese tráfico. La frecuencia oscila entre una y tres veces por semana (17).

En algunos casos, las líneas alternan con otros puertos como es el caso de los trayectos siguientes, donde el puerto de Santa Cruz de Tenerife cumple una doble función, como puerto de descarga (de destino de algunas mercancías que proceden de Gran Canaria) y como puerto de tránsito hacia otros puertos más occidentales: a) puerto del Rosario y puerto de Arrecife; b) puerto de Santa Cruz de Tenerife y puerto de San Sebastián (La Gomera); c) puerto de Santa Cruz de Tenerife y puerto de Santa Cruz de La Palma, y d) puerto de Santa Cruz de Tenerife y puerto de La Estaca (El Hierro).

f) Puerto de Arguineguín - Santa Águeda - Archipiélago:

Las líneas que reconocemos en este puerto se extienden a los puertos de Arrecife, Puerto del Rosario y Sta. Cruz de La Palma. Hacia ellos exporta cementos para la construcción. Sin embargo, el puerto apenas recibe productos del tráfico interinsular, por lo que no hay establecido un circuito de líneas para este tráfico.

2.1.1.2. Líneas del tráfico de pasaje.

El transporte de pasajeros en el puerto de La Luz está restringido a los servicios de la Compañía Trasmediterránea, que tiene el monopolio de este tráfico. La red presenta este perfil:

(16) Gerardo DELGADO AGUIAR (1985): "Los transportes marítimos en Tenerife", *Revista de Geografía Canaria*. N.º 1. Cfr. páginas 151 a 153. También podemos consultar, por tratarse de un estudio geográfico e histórico sobre dicho puerto, la obra de Emilio MURCIA NAVARRO (1975): *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de Geografía Urbana*. Cfr. páginas 54 a 96.

(17) Acerca del transporte marítimo en la isla de La Palma y su puerto, véase J.A. HERNÁNDEZ LUIS (1991): *El transporte extrainsular en La Palma (1965-1990)*.

a) Puerto de La Luz - puerto de Santa Cruz de Tenerife:

Al igual que para el transporte de mercancías, este tráfico concentra un alto porcentaje del pasaje en movimiento por los puertos insulares. Entre estos dos puertos la Compañía Trasmediterránea oferta unos servicios múltiples que sostienen este puente marítimo. Así, los contactos entre las dos islas suponen, con los Jet-Foil, hasta ocho salidas diarias desde cada puerto, uniéndose diariamente al servicio buques tipo roll-on, que transportan pasajeros y vehículos.

Sin embargo, la importancia de esta línea no tiene correspondencia similar con un servicio que se ajuste a la demanda. Por el contrario, éstos han disminuido en calidad y regularidad, con frecuentes alteraciones e interrupciones en los itinerarios, desplazándose parte de este sector hacia el transporte aéreo. Los actuales buques Villa de Agaete y Ciudad de La Laguna están obsoletos (superan los veinte años), en la medida en que se espera una mayor rapidez y calidad por parte del usuario.

La Compañía Trasmediterránea adquirió una nueva unidad de Jet-foil en 1989, que entró en servicio en 1990 (Princesa Dacil) y en 1991 se incorporó otra unidad (Princesa Teguisse) sustituyendo a las dos unidades anteriores. Quizás el reforzamiento de la flota sea la solución a los problemas de transporte que viene soportando día a día la población de las Islas. Ciertamente, los resultados que se esperan no serán positivos, a menos que se acometa un plan de comunicaciones interinsular, que abarate los costes y las tarifas del transporte, mejore el servicio y aumente la frecuencia del mismo.

b) Puerto de La Luz - puerto del Rosario - puerto de Arrecife:

El pasaje con origen o destino en el puerto de La Luz, procedente de Lanzarote y Fuerteventura en buques de Trasmediterránea, efectúa el recorrido que enlaza a estas Islas a partir de sus puertos respectivos. Es una línea que tiene una frecuencia diaria y que se sustenta básicamente en el transporte de contenedores, camiones y otros vehículos como automóviles que generalmente llevan consigo los usuarios.

c) Puerto de La Luz - Morro Jable:

Se trata de un puente marítimo para el transporte de pasajeros. Ubicado en el sur de Fuerteventura y próximo a las áreas turísticas en crecimiento de Jandía y Morro Jable, este servicio marítimo con Jet-foil comenzó en junio de 1987. La temporada alta corresponde a los meses de primavera y verano, coincidiendo con un aumento de la demanda turística de la población insular. La frecuencia es de tres veces por semana con salida en cada puerto. Hay que hacer constar las dificultades que existen en el puerto de Morro

Jable para las maniobras del Jet-foil, pues la superficie de abrigo es reducida, con un escaso calado y un inadecuado puerto de atraque (18).

Debemos resaltar, asimismo, que esta línea se completa con la incorporación del puerto de Santa Cruz de Tenerife, y el mismo número de salidas semanales que los anteriores.

2.1.2. El cabotaje con los puertos de la Península.

En este tráfico se ha detectado una tendencia definida por el predominio de las líneas con los puertos del área Mediterránea y del Atlántico sur. La cercanía de esos puertos al Archipiélago y a los centros de producción y consumo del territorio peninsular ha generado una red densa dispuesta por un número significativo de servicios, que son efectuados por diversas navieras (algunas bajo el sistema de Conferencia) que articulan los tráficos. La red con los puertos del norte no se puede desdeñar, aunque ciertamente no tiene la misma concentración que aquéllos puertos meridionales.

Desde finales de los años cincuenta se ha ido consolidando el tráfico con los puertos de la Península. Ya entonces, una serie de líneas unían los puertos canarios con los puertos de Pasajes, Bilbao, Cádiz, Sevilla y Barcelona. Estos trayectos fueron realizados con buques de la Compañía Trasmediterránea, entre los que debemos señalar el Ciudad de Pamplona y el Ciudad de Alcira. La frecuencia era semanal y establecía un circuito que integraban los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife.

Por entonces, la Cámara de Comercio de Las Palmas expresó en numerosas ocasiones la necesidad de mejorar determinados servicios y sustituir algunos buques ya caducos. La renovación de la flota y el incremento de las líneas se convirtieron en los años sucesivos en necesidades inmediatas. Así se manifestaba el presidente de la Cámara de Comercio de Las Palmas en 1971 respecto al servicio Cantábrico-Canarias en un escrito remitido al Gobernador Civil de la Provincia, que insertamos a continuación como muestra de las preocupaciones de esos años para mantener unas buenas comunicaciones con el exterior:

"Repetidamente esta Cámara ha venido insistiendo en el mantenimiento del servicio semanal y la adscripción al mismo de buques más modernos que los que han venido sirviendo esta línea, la que, según nuestros informes, mueve la mayor cantidad de carga entre la Península y Canarias. (...) La Cámara ve con gran satisfacción el mantenimiento del servicio

(18) En la revista *Latitud* 28, n.º 18 de 1981, se publica un informe interesante sobre el puerto de Morro Jable.

semanal y confía en que tan pronto se disponga de un tercer buque de más tonelaje y velocidad que el Ciudad de Alcira se proceda a su sustitución.” (19)

En 1967 el puerto de La Luz enlazaba directamente con el puerto de Barcelona todas las semanas y, también, desde Cádiz, Sevilla y Málaga. En 1971 la ruta del Mediterráneo conservaba el interés y la importancia para el transporte de pasaje y mercancía. Con Cádiz y Barcelona habían tres salidas cada dos semanas, mientras que para Bilbao y Pasajes la frecuencia era menor, cada veintiún días. En verano se incrementaban los servicios en el sector de las líneas de pasaje.

En la actualidad, el transporte marítimo con la Península presenta una red diversificada y ampliamente desplegada por un sinfín de líneas ofertadas por otras tantas navieras. Estos circuitos están en su mayor parte –sólo para el transporte de mercancías–, sin embargo, monopolizados por la Conferencia (de fletes) Península-Canarias (Co. Pe. Can.), en la que, como ya hemos comentado en anteriores páginas, están asociadas Trasmediterránea, Contenemar, Frigo Lines, Navicar y la Naviera Pinillos. Todas ellas despliegan sus flotas desde el puerto de La Luz por los principales puertos del litoral español y viceversa.

En lo que respecta al transporte de personas, éste lo realiza en exclusiva Trasmediterránea, enlazando el itinerario puerto de La Luz - Puerto de Cádiz. Las largas travesías del Mediterráneo, que en su momento fueron muy frecuentadas, han desaparecido.

La red nos indica, por consiguiente, los flujos de mercancías y de personas, de la que resultan las distintas líneas y servicios que a continuación vamos a delimitar.

2.1.2.1. Las líneas del tráfico de mercancías.

Las rutas no son siempre las mismas para todas las navieras. Por el contrario, cada una tiene sus circuitos que, a veces, pueden ser similares. Nuestro estudio tomará como referencia áreas espaciales con características semejantes que, como veremos, se corresponden con la disposición de los puertos en el territorio peninsular e insular. Éstas se agrupan en:

A. Líneas marítimas con los puertos de la cornisa Cantábrica y de la costa Atlántica del norte:

Los puertos que enlazan estos servicios con origen o destino en el puerto de La Luz son por el porcentaje de participación en los flujos: Bilbao, La

(19) Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas. Legajo 202, asunto 2.4.19, de 1957 a 1972.

Coruña, Vigo, Gijón, Pontevedra, Santander, VillaGarcía, Pasajes y El Ferrol. Los buques que hacen estos recorridos semanalmente son del tipo portacontenedor y roll-on, de las navieras del grupo de la Conferencia y otras como Castañer & Ortiz y Guadiaro.

B. Líneas marítimas con los puertos de la costa atlántica y mediterránea de Andalucía, Ceuta y Melilla:

Sobresalen los intercambios efectuados entre el puerto de La Luz y los puertos del área del Estrecho de Gibraltar como Sevilla, Cádiz, Ceuta, Algeciras, Málaga, Huelva y Melilla. Aquí están presentes las mismas navieras y tipos de buques que para el caso anterior, incluyéndose la naviera Contenedores del Mediterráneo con un servicio semanal y buques portacontenedores. Y otros puertos como Almería y Motril (20).

C. Líneas marítimas con los puertos del Levante, Cataluña e Islas Baleares:

Finalmente, este tercer grupo supera con creces la densidad de tráfico que registran los demás. La diversidad de líneas desarrolladas unen al puerto grancanario con los puertos de mayor actividad del Mediterráneo y, en algún caso, del Estado.

Entre ellos destacan los puertos de Barcelona (21), Valencia, Alicante, Tarragona y Cartagena. Pero, asimismo, hay enlaces con los puertos de Castellón, Palma de Mallorca y Torrevieja. Junto a las navieras de la Conferencia participan la Naviera del Atlántico con una frecuencia quincenal y buques frigoríficos, Guadiaro con idéntica frecuencia y buques portacontenedores y Transportes Marítimos del Sur semanalmente con buques roll-on.

Todas estas líneas conforman un sistema funcionalmente imbricado, con una evidente interrelación entre las líneas de las diferentes áreas geográficas.

2.1.2.2. Las líneas del tráfico de pasajeros.

El transporte de pasajeros entre la Península y Canarias es exclusivo de la Compañía Trasmediterránea. El servicio tiene el itinerario: puerto de La Luz - puerto de Santa Cruz de Tenerife - puerto de Cádiz, con escala en el

(20) Véase Gerardo DELGADO AGUIAR (1990): "Las comunicaciones marítimas Canarias-Estrecho de Gibraltar", en *II Congreso Internacional Estrecho de Gibraltar*. Ceuta.

(21) Véase Julia LÓPEZ GÓMEZ (1973): "El puerto de Barcelona". *Estudios Geográficos*, n.º 131. páginas 429 a 438.

puerto de Arrecife. Desde cada puerto hay dos salidas semanales con los buques tipo roll-on Manuel Soto y J.J. Sister.

Es una línea importante que, sin embargo, tiene grandes dificultades, con una calidad inferior a la que sería deseable. Las interrupciones son, asimismo, frecuentes, con cancelaciones que determinan una reducción de las salidas. La fuerte demanda exige la inclusión de otro buque al servicio y que éste extienda la línea a la isla de La Palma. Reiteradamente los sectores sociales y económicos de esa Isla han expresado esta necesidad.

2.2. Las comunicaciones marítimas con el exterior.

Las comunicaciones marítimas exteriores abarcan todas las líneas marítimas que enlazan el puerto de La Luz con los puertos de otros países. Puede considerarse que el puerto es receptor y emisor de tráficos exteriores e, incluso, interviene en algunos tráficos en tránsito por el espacio marítimo de Canarias. Diferenciamos, por tanto, dos tipos de comunicaciones que corresponden a:

a) Líneas del tráfico marítimo exterior.

Las relaciones marítimas exteriores de Canarias están ligadas a una infinidad de líneas que incluyen al puerto de La Luz, bien para tomar o dejar algún cargamento o bien para hacer escala y avituallarse. Éstas cubren casi todos los puertos más importantes del planeta, relacionando al puerto de La Luz con el comercio internacional. El tráfico exterior es, sobre todo, de mercancías, aunque hasta 1989 estuvo en funcionamiento una línea con el puerto de Agadir para el transporte de pasajeros, con un buque (El Rif) que realizaba dos salidas semanales. Este crucero ya ha desaparecido como consecuencia de su escasa proyección comercial y los graves problemas que generó la entrada de inmigrantes marroquíes, semejante al caso de Algeciras.

Respecto a las navieras que acometen estos itinerarios hay que diferenciar las nacionales y las extranjeras, más numerosas las últimas por razones obvias en razón a la naturaleza del tráfico. Las primeras hacen unos servicios de recorrido extenso por la duración de la travesía y la distancia de ésta, en los que incluyen los puertos de Barcelona, Bilbao, Gijón, Alicante, Málaga, Vigo y Santander. Como ya explicamos con anterioridad, las navieras españolas participan en el tráfico marítimo internacional mediante el sistema de Conferencias, destacando las navieras Ybarra, García Miñaur y Trasatlántica.

Las navieras extranjeras, algunas de ellas establecidas en la Isla, ofertan

líneas para los puertos de mayor interés comercial como son los de la Comunidad Europea y África. Destacan Transcanary, Fred Olsen Lines, y Nissui Tokyo, que efectúan los envíos de productos hortofrutícolas a la Comunidad Europea en buques frigoríficos y portacontenedores en servicios contratados por FEDEX (Federación de Exportadores de Productos Hortofrutícolas de Las Palmas). Para el tráfico con la costa noroccidental africana (con Senegal y Mauritania principalmente) se reparten estos servicios las navieras Antonio Armas, Líneas Marítimas Hespérides, Wec Lines y Mac. Lines, con buques roll-on y portacontenedores con una frecuencia variable que oscila de dos a cuatro salidas al mes.

b) Líneas del tráfico en tránsito.

El tráfico en tránsito es de escala y avituallamiento. Conviene decir que estas líneas están sometidas a las fluctuaciones espaciales del sistema productivo y del comercio mundial. De otra parte, los cruceros turísticos incluyen el puerto de La Luz como puerto de escala en los programas. En los años sesenta y setenta tuvo gran impacto en el puerto, pero ha pasado a ser un tráfico muy irregular y restringido a un turismo de lujo europeo y norteamericano.

También hay que señalar que existió hasta abril de 1990 un crucero turístico que partía desde el puerto de La Luz hacia Marruecos y Madeira, recorriendo otras islas del Archipiélago, ofertado por la naviera Fred Olsen Lines a bordo del buque Black Prince.

2.2.1. Líneas del tráfico marítimo exterior.

De forma general, reconocemos la red organizada en torno a cinco áreas geográficas específicas, aunque está conectada, de forma indirecta, con otros países de América, África y Asia:

A. Las líneas marítimas con los puertos de países de la Comunidad Europea.

Es una red densa y con una notable incidencia de los tráficos de exportación de productos hortofrutícolas. Destacan las líneas que semanalmente une el puerto de La Luz con Rotterdam, Liverpool, Bremen y Hamburgo. Hay, asimismo, una línea desde el puerto irlandés de Greenoke del que importamos papa, ofertada por la naviera RHI Hall Irish Shipping, cada veinte días, con buques portacontenedores.

También, hay que destacar el tráfico con los puertos italianos y del sur de Francia, con los puertos de Génova, Livorno, Nápoles y Marsella. Este

tráfico enlaza, de la misma forma, los puertos de Barcelona y Valencia. No es un tráfico directo, sino que deriva de otras líneas principales. Con Portugal las líneas son directas y enlazan los puertos de Leixoes y Lisboa con el puerto de La Luz.

B. *Las líneas marítimas con los puertos de países del resto de Europa.*

Debemos resaltar las líneas con Polonia y Finlandia. Éstas son de largo recorrido, incorporando numerosas escalas de puertos de países de áreas geográficas distintas. La ruta Polonia-Norte de Europa-Estados Unidos-Méjico-Canarias la organiza la naviera Polish Ocean Lines, con una frecuencia mensual y buques portacontenedores.

C. *Las líneas marítimas con los puertos de la costa noroccidental africana.*

Casi todas las líneas de interés con el continente africano están circunscritas a un espacio geográfico muy reducido, la costa noroccidental africana. Este sector representa una línea litoral de más de seis mil kilómetros en la que se ubican los puertos con los que existen intercambios comerciales en fase de consolidación y expansión. Basta señalar los servicios con los puertos de Nouadhibou, Dákar, Abidjan, Bata, Lagos y Lobito. A estas líneas prestan sus flotas de buques frigoríficos, roll-on y portacontenedores las navieras Antonio Armas, Mac Lines, Wec. Lines, García Miñaur, Moloud-Kouerina y Líneas Marítimas Hespérides entre otras.

D. *Las líneas marítimas con los puertos de la costa atlántica de América.*

La red resultante no es muy significativa y tan sólo son destacables las líneas con Brasil (Ilhéus, Río de Janeiro, Santos), Argentina (Buenos Aires) y Uruguay (Montevideo) que sigue con buques portacontenedores la naviera Marítima del Norte; la línea con los puertos de El Salvador, Antillas, Panamá, Honduras y República Dominicana de las navieras Ybarra y Trasatlántica; y la línea con México (Veracruz), Estados Unidos (Miami, Houston, Nueva York) y Canadá (Vancouver) de las navieras Trasatlántica y Sea Land Service.

E. *Las líneas marítimas con los puertos de los países asiáticos.*

Esta red presenta una marcada trayectoria con los puertos de Japón. Todos los servicios marítimos tienen una frecuencia mensual y la mayor parte de las navieras son niponas. La línea que enlaza desde el Japón con Europa pasa por Canarias, efectuando un largo recorrido con escalas en puertos del océano Índico y de África. El itinerario más usual es Japón-Hongkong-Singapur-SurÁfrica-Canarias-Europa, realizando el viaje de

retorno a través del Canal de Suez. Los buques que hacen estas travesías son portacontenedores y carriers (transporte de automóviles).

2.2.2. *Líneas del tráfico en tránsito.*

Es, como ya conocemos, un tráfico de escala, donde el puerto de La Luz pasa a ser un eslabón en la navegación de los buques hacia sus puertos de destino. Al puerto arriban aquellos navíos que necesitan avituallarse de combustible, agua, víveres y repuestos, reparar o efectuar limpieza de casco. Generalmente están integrados en largas travesías hacia el norte o hacia el sur. Es decir, hacia Europa, África y América.

Es un tipo de tráfico que ha marcado la historia del puerto de La Luz, destacando sobre todo por la función que ha desempeñado como puerto de escala y avituallamiento. Ya hemos valorado la incidencia que tuvo para el puerto este tipo de tráfico después del cierre del Canal de Suez en 1967 y 1973. En la actualidad, el Canal es transitable y el tráfico por nuestro puerto ha disminuido.

La Guerra del Golfo Pérsico (enero-marzo de 1991) apenas incidió sobre el puerto como en algunos medios de información local se llegó a aventurar, pues pocas navieras recurrieron a la travesía del sur pasando por Capetown y Canarias. Ello se debió a que el Canal fue transitable en todo momento debido a la seguridad que ofrecía la presencia de navíos de guerra norteamericanos y europeos, así como por el escaso alcance de las acciones bélicas iraquíes. Pese a que el tráfico disminuyó no supuso un recorte sustancial en el número y el tonelaje que habitualmente utiliza el Canal.

No obstante, un estudio de proyección de la Compañía Española de Petróleos (C.E.P.S.A.) afirma que el tráfico aumentará como consecuencia de los altos costes de utilización del Canal, de los dudosos planes de desarrollo y la conflictividad en la zona. Estima que el tráfico que realice la ruta sur es susceptible de ser absorbido por los puertos canarios (22).

Pensamos, en cambio, que en los próximos años no habrá un incremento significativo de este tráfico, al margen de que algún acontecimiento coyuntural determine una variación en el derrotero de los buques. Por el contrario, el puerto tiene que ofrecer condiciones aceptables para la recepción de un numeroso tráfico que circula por las cercanías del puerto y que no arriba a él. La estrategia tendrá que conducir a una oferta

(22) J.I. GAFO FERNÁNDEZ y M. LAGAREJOS GARCÍA (1980): *Situación y perspectivas de los puertos canarios*. pp. 11 y 12.

exterior del puerto, con tarifas competitivas, mayor rapidez, calidad y servicios profesionalizados que reduzcan el tiempo de estancia en el puerto, que no repercuta, en definitiva, de forma negativa en el coste de transporte.

2.2.3. Líneas del tráfico de cruceros turísticos.

Finalmente, otro tipo de tráfico de escala es el de cruceros turísticos: el puerto de La Luz aparece como una etapa más en las rutas. Raramente las escalas superan las 24 horas y la estancia suele estar dedicada a efectuar excursiones hacia el interior de Gran Canaria. Ya no es un tráfico de gran envergadura como antaño, siendo escasos los cruceros, restringidos a la temporada de primavera.

Un caso aparte es el de los cruceros turísticos con origen en el puerto de La Luz. Este tráfico tuvo como protagonista entre 1988 y 1990 a la naviera Fred Olsen Lines con el buque de bandera filipina Black Prince (hasta entonces buque frutero para la travesía Canarias-Europa). En esos años desarrolló la línea turística con escalas en los puertos de Playa Blanca (Lanzarote), Agadir, Madeira, San Sebastián (Gomera) y Los Cristianos (Tenerife), con una frecuencia estacional en función de la época del año a la que correspondía, generalmente en los meses otoñales. Fue un turismo de tipo medio, accesible a muchas personas por un coste, situado en torno a las 170.000 pesetas en la temporada alta y 99.000 pesetas en la baja (según tarifas de 1988 y 1989).

En la actualidad, este tipo de crucero lo gestiona la agencia Ataman Tours (Europe Cruise Line) con el buque Eurosun y cubriendo, en gran medida, la ausencia del anterior.

3. COMPLEMENTARIEDAD CON OTRAS REDES DE TRANSPORTE.

El transporte marítimo se conforma como un sistema orgánico y armonizado que permite la acción práctica del acto de transportación. Como tal no puede asimilarse desligado del sistema territorial en el que se localiza. Y aún menos teniendo como referencia el espacio que consideramos objeto de estudio.

Por consiguiente, un sistema de transporte se halla en correspondencia directa con la organización territorial e intrínsecamente condicionado por el sistema socio-económico. Esta correlación evidencia la dinámica del aparato

productivo y la articulación de los diferentes niveles de producción (23).

Sin embargo, el proceso aquí descrito no sería posible sin una cohesión entre los diversos modos de transporte. Necesariamente, para que la acción transporte alcance su grado optimum de desarrollo tiene que darse especialmente el concurso de más de un modo de transporte. En consecuencia, parece obvio decir que cualquier deficiencia estructural observada en uno de los sistemas de transporte partícipes en la transportación lleva aparejado un desequilibrio de todo el conjunto, produciendo un desajuste que repercute negativamente en el crecimiento económico del sistema territorial.

El espacio marítimo-terrestre que sustenta las actividades del transporte marítimo requiere de la intervención del sistema de transporte terrestre para que lo que conocemos como transportación sea efectiva. El acceso de las personas y las mercancías a los medios de transporte. El transporte marítimo se integra en un espacio en el que otros sistemas engranan una amplia malla de comunicaciones que organizan y estructuran el espacio y las actividades sociales y económicas que en éste tienen lugar.

El puerto de La Luz es un elemento más del sistema territorial de Gran Canaria. Pero consideramos que su contribución al sistema de transportes y comunicaciones de la Isla es decisiva, por cuanto que, junto al transporte aéreo, permite el acceso de un territorio concreto e individualizado a otros subsistemas territoriales y complementarse con sus modos de transporte.

La red marítima, sin embargo, es operativa, se convierte en una realidad funcional a partir del momento en que se establece un puente con la participación del sistema de transporte terrestre, subordinando las limitaciones iniciales del medio al devenir del sistema de producción capitalista.

En Gran Canaria hay tres modos de transporte que articulan todas las actividades económicas y sociales de la población. Nuestro estudio se ciñe a las relaciones que mantiene el transporte marítimo con los otros dos modos, a saber: el terrestre y el aéreo.

Mientras que el primero comunica interiormente el puerto de La Luz con el territorio insular (su área de influencia), complementándose en las funciones; con el transporte aéreo, en cambio, puede darse esa complementariedad y, asimismo, una cierta competencia en el campo de los servicios, en el sector del transporte de pasajeros y de algunos productos muy específicos.

(23) L. BIANCO y A. LA BELLA (1987): *La pianificazione dei sistemi di trasporto*. Cfr. páginas 9 a 16.

En las siguientes páginas trataremos de deslindar el campo operativo de cada modo de transporte. Por un lado, evaluaremos las infraestructuras y, por otro, la estructura reticular de éstos y, por último, la jerarquización entre ellos.

3.1. Diferenciación del sistema de comunicaciones insular.

Las comunicaciones en Gran Canaria están estructuradas en dos niveles: intrainsular y extrainsular. Cada uno corresponde a formas distintas de comunicaciones en función del sistema de transporte que intervenga. De esta forma, por comunicaciones intrainsulares consideramos todas aquellas que se realizan dentro de los límites del territorio insular y, en tal caso, estas funciones están reservadas al transporte terrestre por carretera. De otro lado, las comunicaciones extrainsulares son las que se llevan a cabo fuera de los límites insulares, independientemente del sistema de transporte. Éste está definido por los transportes marítimo y aéreo.

Por tanto, en Gran Canaria hallamos un sistema singular de comunicaciones, diferenciado y con características propias que conviene analizar brevemente a continuación.

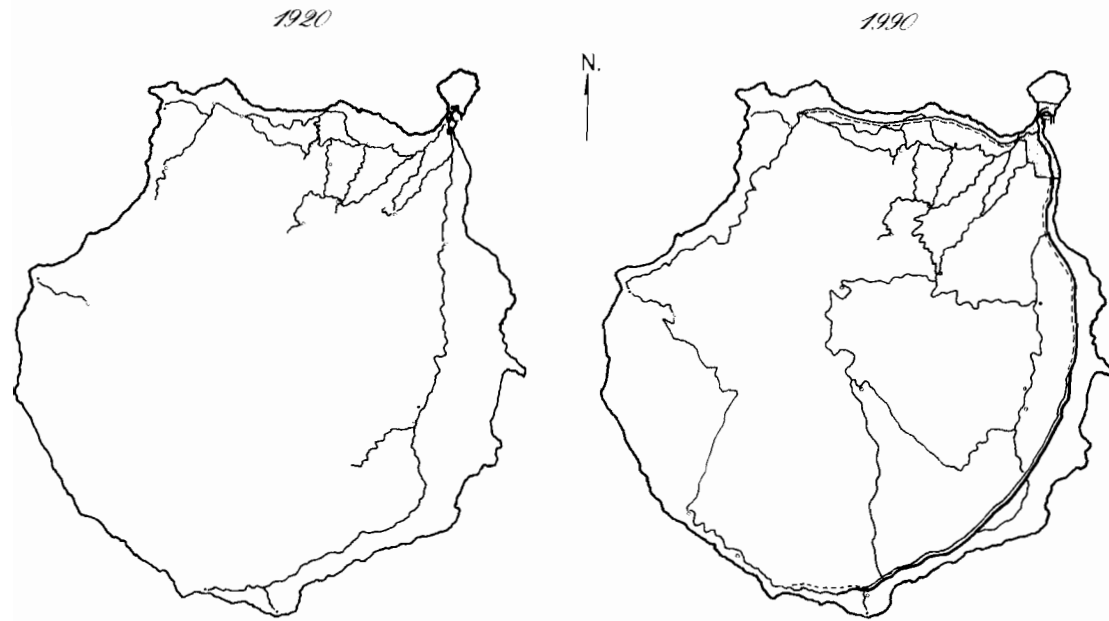
3.1.1. *Las comunicaciones terrestres.*

En líneas generales, las comunicaciones terrestres están vertebradas en torno a tres ejes principales que tienen como punto de partida la ciudad de Las Palmas, que constituye, sin duda, el centro neurálgico de las comunicaciones. Por eso, se le dedica un apartado, pues tiene una significación especial para el puerto de La Luz.

Desde aquí hacia la comarca noroeste (hasta el municipio de Guía) se extiende la carretera C-810. Este eje atraviesa una zona de importante producción platanera y con un fuerte peso demográfico. En los últimos años se ha ido configurando como un área residencial: un sector de la población se desplaza a los distintos centros de trabajo del centro económico de la capital. Registra, en consecuencia, una alta densidad de tráfico. El pavimento del firme y la anchura es desigual, si bien es aceptable, mejorando algo con las últimas reformas en la entrada a Las Palmas. Sin embargo, hay que censurar la labor de los diferentes organismos públicos, que no han hecho posible aún la extensión de esta red hacia Gáldar y Agaete.

Por el sur, las comunicaciones hacia las comarcas turísticas del sureste y

Figura 6. RED VIARIA DE GRAN CANARIA.



suroeste se articulan en función de la autopista GC-1. Este importante eje de comunicaciones finaliza en Pasito Blanco, una vez concluida la prolongación de la misma desde Tarajalillo, continuando las comunicaciones por la carretera C-812 hasta Puerto Rico y Mogán. Es un extenso territorio por el que se derraman las explotaciones de tomates más interesantes de Canarias. Y, también, los espacios de ocio más representativos. El estado de conservación de esta vía es aceptable. Hay que manifestar, no obstante, el envejecimiento progresivo del pavimentado de la autopista, en contraposición a la nueva autovía que marca el final de aquélla. La antigua carretera ha sido totalmente reformada y las obras de la autopista GC-1 continúan hasta Puerto Rico (24).

Finalmente, para acceder al interior hay numerosas vías, aunque la principal es la carretera C-811. El estado de la misma es aceptable hasta las inmediaciones del jardín botánico Viera y Clavijo. A partir de aquí entramos en una carretera serpenteante, con tramos de escasos metros de ancho que dificultan el paso de vehículos. Cubre un espacio escalonado que va desde una zona residencial (Tafira-El Monte-Santa Brígida) hasta otra de cultivos de medianías (San Mateo).

Las demás vías del interior tienen idénticas características que la anterior, con un asfalto algo deteriorado en algunos tramos.

CUADRO 2.1.
CARACTERÍSTICA DE LA RED DE
CARRETERAS DE GRAN CANARIA EN 1989.

Ancho de la calzada:		Mts.
	de 3 a 6 mts.	109.3
	de 6 a 7 mts.	310.1
	de 7 a 9 mts.	96.0
	de 9 a 10.5 mts.	69.5
Firme en Kms.:	Ordinario	10.8
	Asfáltico	124.7
	Hormigón asfáltico	447.6

Fuente: Dirección General de Obras Públicas. Gobierno de Canarias.

(24) En 1987 se iniciaron, con ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (F.E.D.E.R.), las obras de ampliación de la autopista GC-1 desde San Agustín hasta Pasito Blanco. Con esta obra la autopista de Gran Canaria pasa a tener más de treinta kilómetros de longitud. En el primer año de obras las subvenciones fueron de 690.748.919 pesetas, en 1988 alcanzó la estimable cantidad de 2.618.531.950 pesetas y en 1989 se redujo en algo la cifra del año anterior con 1.826.450.000 pesetas.

El ancho medio de las carreteras en la Isla oscila entre los 6 y 7 metros con un firme predominante de hormigón asfáltico. En tanto que la red de carreteras que se ramifica hacia el interior es mayoritariamente del Cabildo Insular, la titularidad de las vías principales, autopistas y autovías, recae en la administración autonómica.

3.1.2. Las comunicaciones aéreas.

El transporte aéreo se apoya en las infraestructuras aeroportuarias, aunque depende potencialmente de la red de comunicaciones terrestres para mantener relaciones interactivas con el territorio en el que se localizan.

Podríamos afirmar que tienen las mismas funciones que pueden tener los puertos. Singularmente, el tráfico no se realiza por vías físicamente reconocibles, sino que como ocurre con el transporte marítimo, debemos seguir los itinerarios (líneas de servicio regulares y *charter*) desde un punto de origen a otro de destino. No obstante, el aeropuerto canaliza su tráfico aéreo a través de zonas denominadas Región de Información de Vuelo (F.I.R.), cuya función es la de actuar como aerovías para la organización del espacio aéreo.

CUADRO 2.2
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

Pistas de vuelo (metros) Long. x Anch.	Horario de servicio	Radioayudas a la navegación (1)	Ayudas de aproximación visual (2)	Iluminación del campo de vuelo
Dos pistas de 3.100 x 45	24 H.	VOR. NDB. DME.	VASIS.	Luces de eje borde y aproximación

(1) V.O.R.– Radioaficionado omnidireccional de VHF.

D.M.E.– Equipo medidor de distancia.

N.D.B.– Radiofaro no direccional.

(2) V.A.S.I.S. – Sistema visual indicador de pendiente de aproximación.

Fuente: Dirección del Aeropuerto de Gran Canaria. *Elaboración propia*.

La isla de Gran Canaria está dotada de un aeropuerto de categoría internacional, por el volumen de su tráfico y la naturaleza de éste (25). Sus comunicaciones están articuladas en doble vertiente: interinsular y exterior. Las primeras desarrollan un puente aéreo con los demás aeropuertos insulares y las segundas con el resto del territorio nacional y aeropuertos internacionales. La función principal del aeropuerto es la de pasaje, con un fuerte peso del tráfico regular interinsular, seguido del nacional. También tiene gran incidencia el tráfico no regular de líneas *charter*, que canaliza los flujos del turismo internacional de origen europeo, especialmente centroeuropeo y nórdico. Menos importante es el tráfico de mercancías, siendo tan sólo de interés el transporte de flores y plantas ornamentales hacia los mercados de la Comunidad Europea. Y, por último, tiene una destacada función militar, puesto que es la base de apoyo logístico del Mando Aéreo de Canarias, operando con una de las pistas de vuelo del aeropuerto (26).

Esta infraestructura posee dos pistas de aterrizaje y dos de rodaje. Es operativo las veinticuatro horas del día y técnicamente cualificado para absorber una alta densidad de tráfico sin que afecte sustancialmente a la seguridad del mismo. En la actualidad las instalaciones terminales se hallan en un proceso de ampliación y mejoras generales que afectaran fundamentalmente a la recepción de los viajeros.

3.2. Jerarquización de las comunicaciones.

Concluido el repaso condensado, pero necesario, del sistema de comunicaciones insular, nos queda por conocer cómo se jerarquizan las comunicaciones entre los distintos modos de transporte que se practican en Gran Canaria. Evidentemente, ello nos permite mostrar cuáles son los circuitos de la producción, los intercambios comerciales y los procesos sociales.

Cada uno de los modos tiene inscrito espacialmente una compleja red de comunicaciones que trata de ser el nexo del sistema social y económico con el territorio. Es, como ya hemos afirmado en otras ocasiones, la vía

(25) El aeropuerto de Gran Canaria empieza a recibir las primeras líneas regulares en abril de 1930 y líneas de vuelos *charter* en 1957, al comienzo de la fase de despegue del turismo de masas en Canarias.

(26) Los aeropuertos canarios tienen, también, una función militar. Algunas de las partidas presupuestadas para ampliaciones y mejoras de las instalaciones tienen como fin el acondicionamiento de unas infraestructuras que deben ser operativas como bases militares. No es puramente circunstancial que el Mando Aéreo de Canarias tenga su sede en el Aeropuerto de Gran Canaria, así como que una de sus pistas esté reservada para el despegue y aterrizaje de aviones militares nacionales y extranjeros.

entre los espacios de producción y consumo. El sistema de producción capitalista ha concebido una organización espacial de las comunicaciones de manera articulada, otorgándoles funciones reservadas que dinamizan los procesos de producción territorial. El efecto estructurante de las relaciones sociales y de producción se consigue a través de la singular apropiación de unos sistemas de transporte y comunicaciones, instrumentos para lograr alcanzar el máximo de dominio sobre el espacio social y económico.

No están, por tanto, los distintos sistemas de transporte exentos de contenido. La jerarquización, la complementariedad entre ellos es producto de la lógica de las relaciones sociales de producción dominantes y de su nivel de desarrollo.

En buena medida, la jerarquización que observamos en el espacio insular responde a la evidente disposición y sujeción de los modos de transporte al sistema social y económico de Gran Canaria y, por supuesto, del Archipiélago. Esta relación apareja una serie de servicios y comunicaciones con funciones perfectamente identificables. Si bien es cierto que en cada modo de transporte encontramos distintas funciones, no lo es menos el hecho de que una de ellas se superponga a las demás. Así es, esquemáticamente, el sistema de transporte de Gran Canaria:

a) El transporte marítimo, que se genera, en su mayor parte, desde el puerto de La Luz, tiene una función comercial principal. En segundo término, una función de pasaje.

b) El transporte aéreo, con origen en el Aeropuerto de Gran Canaria, ejerce primordialmente una función de pasaje. Secundariamente, realiza una función comercial menos marcada.

c) El transporte terrestre por carretera tiene en la Isla una función muy particular. Es el lazo de unión entre los dos anteriores y el sistema territorial al que se encuentran adscritos. Permite, asimismo, la movilidad espacial de la población en el interior de Gran Canaria, configurándose desde el pasado como uno de los componentes primarios en la localización espacial de las actividades del hombre.

Este esquema revela una clara disposición en bisagra de las funciones, respondiendo a las necesidades de las actividades sociales y de un sistema de producción de carácter capitalista. Asimismo, nos descubre el condicionamiento de las actividades al medio físico, entendido como unidad insular con rasgos delimitados y precisos. Las fronteras con el exterior, el encuentro con otros espacios –económicos y sociales– se concretan en el puerto de La Luz y en el aeropuerto de Gran Canaria. Ellos posibilitan la cristalización de los flujos e intercambios entre los diferentes niveles de la

producción. Casi determinadamente la red arterial de carreteras contribuye, en consecuencia, a la imbricación de la estructura reticular de las comunicaciones, generando un circuito abierto e interactivo.

El sistema de transportes y las comunicaciones de Gran Canaria es, por tanto, jerarquizado y sus modos respectivos son complementarios. Dicha complementariedad debe ser entendida como el grado de dependencia de uno respecto de otro, que no presupone, en ningún caso, el desplazamiento y la sustitución en las funciones que les reconocemos.

CUADRO 2.3
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN GRAN CANARIA
SEGÚN MODO DE TRANSPORTE EN 1987.

TERMINAL DE TRANSPORTE	IMPORTACIONES	%	EXPORTACIONES	%
Puerto de La Luz	1.381.063 Tns.	99.8	204.692 Tns.	95.9
Aeropuerto de Gran Canaria	2.113 Tns.	0.2	8.741 Tns.	4.1
Total Gran Canaria	1.383.176 "	100.0	213.433 "	100.0
Total provincial	1.422.271 "	224.792	"	"

Fuente: Estadísticas del Comercio Exterior de Las Palmas. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas. *Elaboración propia*.

No obstante, detectamos ciertas interferencias entre el transporte marítimo y el transporte aéreo en lo que respecta al tráfico de pasajeros. Los dos ofertan servicios hacia todas las Islas (excepto el aéreo para La Gomera), compitiendo en condiciones ostensiblemente mejores el transporte aéreo, generalmente de mejor calidad y con menos tiempo total invertido en los desplazamientos. Exceptuamos el caso de las líneas entre Gran Canaria y Tenerife, que para el trayecto puerto de La Luz - puerto de Santa Cruz en Ferry y en Jet-foil tiene una mayor demanda que la línea aérea aeropuerto de Gran Canaria-Aeropuerto de Los Rodeos (Tenerife Norte).

En este caso, el transporte marítimo acapara alrededor del 60% del tráfico de pasajeros entre las dos islas. Indudablemente, el peso específico del Jet-foil marca la diferencia entre ambos medios de transporte. Para el resto de las líneas, la relación oferta-demanda-ocupación indica el imperio del transporte aéreo en los tráficos de pasaje.

El camino a seguir por estos modos no es el que rige en estos momentos dichas relaciones. Al contrario, debería considerarse un ajuste en los tráficos, complementando las ofertas, mejorando la calidad y resolviendo una política tarifaria que evite en lo posible el desnivel existente entre el avión y el barco. El transporte de pasajeros por mar no ha de ser suplantado por el aéreo, ya que consideramos que posee su particular interés que radica, en muchos casos, en la posibilidad de trasladar automóviles (27).

4. CONCLUSIONES.

El presente capítulo trata de mostrar el entramado que presentan las comunicaciones marítimas de Gran Canaria, que nos permitirá analizar, en la tercera parte de este estudio, los flujos de mercancías y personas, así como su inscripción espacial e implicaciones territoriales.

Por una parte, hemos revelado el proceso de ordenamiento de los tráficos en lo que concierne al ámbito normativo-jurídico. Y, de otro lado, se ha desvelado la organización espacial de la red marítima de la Isla.

Finalmente, diferenciamos la estructura de los sistemas de comunicaciones que intervienen y la jerarquización y complementariedad que se manifiesta entre los distintos modos analizados y el transporte marítimo.

Nos hallamos, en definitiva, ante un complejo sistema de transportes y comunicaciones jerarquizado y complementario. Tal es el caso del tráfico de personas, que se ha convertido en un sector dominado por el transporte aéreo y en competencia con el transporte marítimo, pese a que éste polarizó hasta hace bien poco una función que tradicionalmente ejercía. Para determinados trayectos, el transporte aéreo ha suplantado al transporte marítimo, con la excepción de las líneas que enlazan Gran Canaria y Tenerife. En éstas el transporte marítimo mantiene su hegemonía, aunque ya no alcanza los porcentajes de antaño, cediendo sus funciones al transporte aéreo que irrumpe con fuerza en los últimos años.

(27) J.L. GARCÍA GORDILLO (1983): "Competencia y complementariedad del transporte aéreo y marítimo en Canarias", *El transporte regional en Canarias*. Cfr. páginas 223 a 234.

SEGUNDA PARTE
ESTUDIO DE LOS ELEMENTOS ECONÓMICOS

III EL COSTE ENERGÉTICO: EL CONSUMO DE COMBUSTIBLES

0. INTRODUCCIÓN.

Uno de los componentes más determinantes en la formación de los precios del transporte es el coste por consumo de combustibles. No cabe duda que el gasto energético por desplazamientos de un punto a otro se incorpora como valor añadido a los costes generales que generan los transportes, incidiendo sobre los precios del mercado.

Al tratarse, pues, de un elemento –el combustible– del que dependen directamente los transportes –los medios– para su funcionamiento, una variación en el consumo y en la práctica de los precios de aquél marcará el comportamiento de éstos. Esta mutua relación nos obliga a estudiar conjuntamente los transportes y los costes originados por el consumo de combustibles.

Nos hallamos ante un medio en el que no existen yacimientos de petróleo, ni de carbón, ni de gas natural y, por consiguiente, la dependencia energética del exterior es más patente. En este estado de cosas, el transporte marítimo en las Islas y, por tanto, en Gran Canaria, está sujeto considerablemente al factor energía. Junto a esta singular condición del Archipiélago, debemos destacar la representada por las distancias. La lejanía de los principales espacios de producción y consumo repercute negativamente sobre los trayectos e itinerarios. Como señalan M. POTRYKOWSKI y Z. TAYLOR (1984, p. 47):

“Cuanta más energía precisa un medio de transporte para desplazarse, tanto más grande es el coste de transporte por unidad.”

A una distancia “x” del ciclo del transporte los costes varían. Para el caso del transporte marítimo, en las largas travesías la rentabilización del servicio aumentará al disminuir los costes variables (1).

No obstante, la formación de los precios y el aumento o disminución de la rentabilidad en un determinado trayecto está en directa relación con los

(1) Los costes de un buque son fundamentalmente: a) costes fijos de capital que incluyen la amortización, los gastos e intereses de financiación; b) costes fijos corrientes como el mantenimiento, los seguros y nóminas del personal; c) costes variables susceptibles a la producción y a la distancia de los trayectos; d) otros costes derivados de su clase, características técnicas y mecánicas y la antigüedad.

porcentajes de ocupación de las unidades que hacen los servicios de una línea. Un buque que no alcance a transportar más allá del 50% de su capacidad y con retornos sin carga, en vacío, no será posible que reduzca los costes asociados y, fundamentalmente, el coste del combustible. El precio del servicio, en ese supuesto, provocará ineludiblemente una elevación de los costes de las unidades transportadas. En palabras de M. POTRYKOWSKI y Z. TAYLOR (1984, p. 48)”

“(...) el coste de recorridos vacíos siempre aumenta el coste por unidad de la carga realmente transportada.”

Las crisis económicas y energéticas han conducido inevitablemente a ajustar los distintos servicios con buques de diseño más renovado, que permitiese disminuir el consumo de fuel y aceites. En este sentido, los buques han seguido una especialización y una mejor dotación técnica. La construcción naval ha respondido a las nuevas orientaciones del mercado y ahora los buques presentan las siguientes características: a) casco con bulbos de proa y popa; b) adecuación de hélices de paso variable; c) aligeramiento del peso; d) uso de pinturas antiincrustantes; e) motores de nueva generación (120-130 g/CV hora) (2).

Los costes del combustible repercuten en distintos sectores del transporte marítimo, desde la carga hasta el propio buque. Todas las medidas están dirigidas a una reducción sensible de este factor en la composición final de los precios y costes del transporte.

Nuestro estudio intenta valorar la incidencia que tiene el coste de los combustibles en el transporte marítimo de la Isla, analizando las características del consumo de combustibles en Gran Canaria y por extensión del Archipiélago. Pretendemos con ello acercarnos a una mejor comprensión de la condición particular del transporte marítimo en Canarias.

1. RASGOS PECULIARES DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLES EN CANARIAS.

El consumo de combustibles en Canarias tiene unas especiales condiciones que hemos diferenciado en dos rasgos principales. A saber:

- a) La insularidad.
- b) La dependencia exterior.

El primero marca sensiblemente al segundo. Ya hemos dejado entrever, en cierto modo, de qué forma afecta en la configuración de los precios del

(2) Seminario Cívico Militar. Ciclo IV. 1983. Ponencia: "Ahorro energético". Cfr. páginas 336 a 372.

combustible y en la formación de los costes del transporte la insularidad.

Sin embargo, precisemos que los factores de esta índole no están exentos de la actuación política y económica de las instituciones públicas y privadas. La toma de decisiones de éstos en uno u otro sentido, apoyando con subvenciones o desligándose de cualquier compromiso, pueden coadyuvar a superar las limitaciones del medio (archipelágico, distante, ...) y, por supuesto, a mitigar los efectos negativos de esa dependencia exterior que determina, en buena parte, el consumo y la caracterización final de los precios en el mercado canario.

La comercialización de crudos y el consumo de combustibles se ajusta a la dinámica de las normas que imponen el sistema de producción capitalista, que articula internacionalmente la producción y los precios del petróleo. Por consiguiente, el consumo de combustibles en Canarias se halla condicionado a este proceso y los precios que aquí se impongan se adecúan a las tendencias del mercado internacional.

1.1. Insularidad.

La insularidad es un factor condicionante en la estructura y dinámica socioeconómica de Canarias. En efecto, la conformación archipelágica predetermina los avatares socioeconómicos de la región. Y, sin duda, la orientación del consumo de combustibles y de los precios. Como hemos venido afirmando, las Islas articulan toda su actividad en función de diferentes modos de transporte. La barrera de la dimensión isla, como sustento básico de las actividades sociales y económicas, se desvanece con la creación, a partir de esos modos, de una extensa red de comunicaciones.

La necesidad de dotarse de unos sistemas de transporte y organizar en su entorno una malla de comunicaciones, evidencia la conformación archipelágica, la disgregación y, por tanto, las dificultades para sostener unos circuitos que permitan una mayor fluidez espacial entre los distintos niveles de la producción. El distanciamiento acentúa aún más el carácter insular.

Esta realidad tiene su particular influencia en el consumo de combustibles. Si a la inexistencia de recursos energéticos, le agregamos la componente insularidad de la que hemos hablado, tenemos como resultado la subyugación de Canarias, no sólo al territorio nacional, sino, sobre todo, a los mercados y espacios productivos desarrollados de los que dimanar las estrategias políticas y económicas internacionales.

1.2. Dependencia exterior.

Acudir al exterior para importar productos petrolíferos no es una cualidad que deba soslayarse como favorecedora para las economías insulares. Al contrario, esta dependencia dificulta el desarrollo de la región y, especialmente, de los transportes y las comunicaciones, que revierte negativamente en los diversos sectores económicos y sociales del Archipiélago. Las cifras son concluyentes: las importaciones de combustibles suponen en Gran Canaria el 50.8% del volumen total: el 28.6% del tráfico de cabotaje y el 22.2% del tráfico exterior.

CUADRO 3.1
IMPORTACIONES DE PETRÓLEOS Y SUS DERIVADOS POR EL
PUERTO DE LA LUZ EN 1989 (en toneladas)

PRODUCTOS	CABOTAJE	%	EXTERIOR	%	TOTAL	%(1)
Fuel-oil	636.228	64.0	357.631	36.0	993.859	19.7
Gas-oil	330.187	30.7	745.459	69.3	1.075.646	21.3
Gasolina	448.410	98.8	5.294	1.2	453.704	9.0
Lubricantes y otros	0	0.0	13.197	100.0	13.197	0.3
Ácidos	0	0.0	1.776	100.0	1.776	0.0
Gases licuados	28.958	100.0	0	0.0	28.958	0.6
	%s/Imp.		%s/Imp.		%s/Imp.	
TOTAL PRODUCTOS	1.443.783	28.6	1.123.357	22.2	2.567.140	50.8
TOTAL IMPORTACIONES	2.935.706	58.1	2.116.975	41.9	5.052.681	100.0

(1) Porcentaje respecto al total de las importaciones.

Fuente: Memoria de la Junta del puerto de La Luz y Las Palmas, año 1989.
Elaboración propia.

El sector del transporte (marítimo, aéreo y terrestre) tiene los registros de mayor consumo de combustibles. Es el recurso más básico para el normal funcionamiento de los mismos y, como tal, son susceptibles a cualquier sobresalto que se produzca en el mercado y en los precios del petróleo.

El binomio falta de recursos-dependencia exterior ha sido una constante invariable en la economía de las Islas. Primeramente, la fuente energética dominante era el carbón. Por los puertos insulares entraban ingentes

cantidades de carbón que servían para el consumo interno y principalmente para avituallar la flota de vapores ingleses que hacían el derrotero hacia las colonias. En el pasado quedaron las instalaciones de Elder Dempster con la Gran Canary Coaling y Tenerife Coaling (3). Pero, desde el final de la Segunda Guerra Mundial, el consumo de productos derivados del petróleo como fuente energética ha ido en constante aumento, sustituyendo al carbón. E incluso, nos atreveríamos a afirmar que ha fomentado la agudización de las diferenciaciones espaciales y de las contradicciones sociales y económicas.

El Archipiélago no cuenta con producción alguna de petróleo. Es una región dependiente de las grandes regiones productoras, lo que determina la subordinación a los vaivenes del mercado de producción y consumo. Un elemento energético tan básico puede llegar a constituir un auténtico yugo para el desarrollo insular. Una diversificación en las fuentes de energía sería el acicate para una evolución positiva general, incidiendo en la reducción de determinados costes.

Por lo dicho, las Islas son importadoras de productos petrolíferos. El 59% de estos productos desembarcados por el puerto de la Luz proceden del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Se trata de productos que han sido procesados en la refinería que posee la Compañía Española de Petróleos (C.E.P.S.A.) en Santa Cruz. Estos refinados, fundamentalmente gasolinas, gas-oil, fuel-oil, diesel-oil, keroseno, lubricantes, asfaltos, naftas y aceites de uso industrial, van destinados a los sectores industrial (Central Eléctrica de U.N.E.L.C.O., Potabilizadoras), de navegación marítima, aérea y transporte terrestre (automoción) entre otros. Los gases como el butano se descargan por el puerto de Salinetas y su uso es, principalmente, doméstico.

Todos estos subproductos los redistribuyen por el territorio una serie de compañías establecidas en el puerto de La Luz y Salinetas. En el primero tenemos las empresas Cory, Esso, Mobil, Texaco, Shell, B.P. y Ducar; en el segundo a D.I.S.A. (gas butano y propano) y C.I.N.S.A. (comercialización de nitrógeno).

2. ESTADO DEL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES A BUQUES.

Para completar este capítulo hemos incluido un apartado dedicado exclusivamente al tratamiento de los combustibles en su relación con los

(3) Francisco QUINTANA NAVARRO (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el puerto de La Luz (1883 - 1913)*. Cfr. páginas 51 a 68.

transportes por mar, porque pensamos que el estudio así lo requería. Este sector de consumo de combustibles debe considerarse como consumo interior de Canarias. El suministro abarca tanto los buques de pequeño porte, generalmente nacionales, como los grandes buques de más de 25.000 TRB. que corresponden habitualmente a buques de bandera extranjera en tráfico exterior. También, comprende los buques en tránsito por el espacio marítimo de Canarias.

En primer lugar, analizamos cuál ha sido la línea de suministro de combustibles en el puerto de La Luz, según los datos que nos proporcionan la Junta del Puerto. Y, asimismo, contrastamos los datos con los suministros realizados por los agentes mayoristas instalados en la Isla. Y, finalmente, estudiamos el comportamiento de los precios.

2.1. Demanda y consumo de combustible de navegación.

Las estadísticas que hemos podido recabar nos han demostrado que nos hallamos ante un puerto que ocupa el primer lugar de avituallamientos entre los puertos nacionales. Y de éstos sobresalen, fundamentalmente, los suministros de combustibles.

CUADRO 3.2
EVOLUCIÓN DEL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES A BUQUES.

AÑOS	Toneladas	%
1966	1.790.454	100.0
1967	2.511.650	140.3
1968	2.595.957	145.0
1969	3.412.818	190.6
1970	2.702.178	150.9
1971	1.764.064	98.5
1972	1.868.328	104.3
1973	1.944.902	108.6
1974	1.682.772	94.0
1975	1.411.777	78.9
1976	1.187.753	66.0
1977	1.187.260	66.3

1978	1.281.644	71.6
1979	1.143.422	63.9
1980	1.255.133	70.1
1981	1.681.731	93.9
1982	1.499.631	83.8
1983	1.423.742	79.5
1984	1.647.788	92.0
1985	1.667.967	93.2
1986	1.728.740	96.6
1987	1.662.941	92.9
1988	1.518.836	84.8
1989	1.530.269	85.5

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz y Las Palmas. *Elaboración propia*.

Dado que las fuentes utilizadas contienen una información desigual, hemos preferido estudiarlas por separado, pues así precisamos mejor nuestras conclusiones. No obstante, el suministro lo efectúan las empresas distribuidoras concesionarias del puerto, utilizando instalaciones especiales de suministro repartidas por todos los muelles a lo largo de una extensa red de canalizaciones.

2.1.1. *Los suministros según las Memorias de la Junta del Puerto.*

Apreciamos las siguientes características:

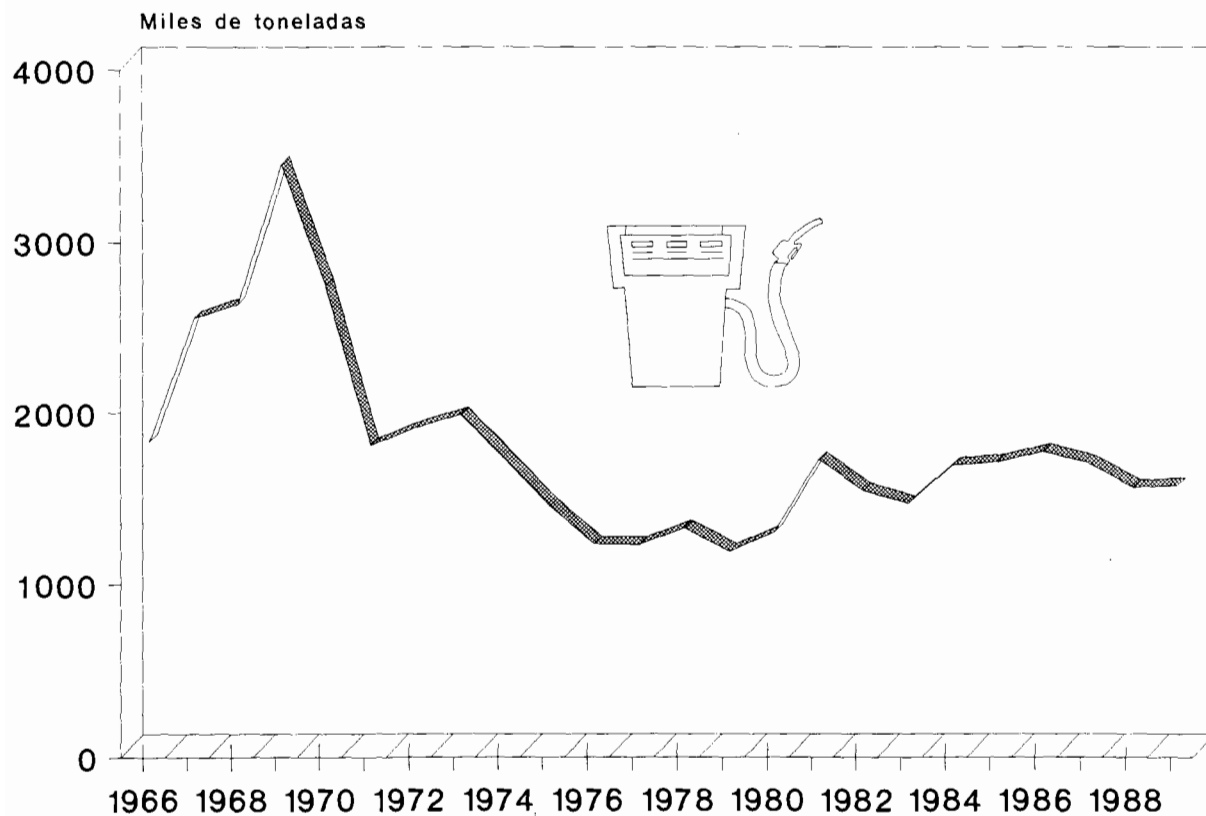
a) El aprovisionamiento no es homogéneo. Hay una irregularidad en los totales anuales, con un descenso paulatino hasta 1979, que registra el mínimo de todo el periodo (64%). A partir de aquí, se incrementan en algo los volúmenes suministrados, sin alcanzar las cantidades de 1966. La disminución en los suministros tiene su raíz en tres causas posibles:

- La subida de los precios del combustible.
- Una retracción del comercio marítimo internacional.
- La escasa contratación de fletes como consecuencia de los dos anteriores.

b) Los avituallamientos de 1967, 1968, 1969, 1970, 1972 y 1973 son particularmente especiales por las circunstancias que rodearon esa actividad portuaria. Estos abastecimientos corresponden a las fechas posteriores al

GRÁFICO 3.1

Evolución del suministro de combustibles a buques. Puerto de La Luz: 1966 a 1989.



cierre del Canal de Suez.

En esos años recalán en el puerto un número de buques y de TRB. desplazado superior a lo que era habitual. El puerto de La Luz, aunque comparte el tráfico con el puerto de Santa Cruz, supera notablemente los registros de aquél, en número de buques y en suministros (4).

c) La media del suministro en el puerto se sitúa alrededor de los dos millones de toneladas, con variaciones interanuales.

2.1.2. Las ventas de combustibles según los mayoristas.

Los agentes distribuidores del combustible en Gran Canaria realizan principalmente sus compras a CEPSA, aunque también adquieren estos productos en el exterior. Buena parte de estos mayoristas se alojan en el puerto con depósitos desde principios de siglo. Hoy es un servicio portuario consolidado que ha sido recientemente reforzado con nuevas ofertas de las compañías Ducar y British Petroleum.

Tienen una doble función, como suministradores de buques y como provisionistas del mercado interior canario para el transporte terrestre por carretera e instalaciones industriales como las de producción de energía eléctrica (U.N.E.L.C.O.) y de desalación de agua de mar (Potabilizadoras de Las Palmas) (5).

Para evaluar el consumo de estos productos hemos recurrido, asimismo, a la información recogida por la Dirección General de Política Energética del Gobierno de Canarias de los agentes mayoristas distribuidores. Como puede apreciarse en los cuadros adjuntos, las cifras no son coincidentes con las que nos proporciona la Junta del Puerto. En cambio, al contrario que la información facilitada por el organismo portuario, éstos detallan el tipo de combustible y la clase de navegación a la que van destinados.

En cierta forma, el análisis de documentación tendrá como referencia la clase de navegación y el tipo de combustible. Primeramente veremos cuál es la tendencia global para el conjunto del Archipiélago y después la

(4) En 1967 el puerto de Santa Cruz de Tenerife suministró un total de 739.170 tm. de combustibles, mientras que en ese mismo año el puerto de la Luz casi triplicaba esa cantidad alcanzando 2.511.650 Tm. Todavía en 1969 el puerto de La Luz con 3.412 Tm. seguía en esa constante y los registros del puerto de Santa Cruz habían ascendido a 1.109.135 Tm.; aunque ya en 1973 la diferencia se reducía en algo, duplicando el puerto de La Luz con 1.944.902 Tm. las cifras del puerto de Santa Cruz con 913.966 Tm.

(5) Recientemente se aprobó la creación de dos centrales mixtas (carbón, gas-fuel) de producción eléctrica previstas en el P.E.C.A.N. (Plan Energético de Canarias), una en Gran Canaria y otra en Tenerife.

1984	N.	—	—	352.545	100.0	41.843	100.0	63.315	100.0	306.175	100.0		
	E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1985	N.	131.595	100.0	256.573	100.0	137.616	23.9	33.058	12.1	88.006	13.1	171.025	28.4
	E.	—	—	—	—	437.805	76.1	240.543	87.9	584.223	86.9	431.684	71.6
1986	N.	123.711	100.0	295.194	100.0	187.301	30.2	23.347	12.3	68.634	13.5	156.919	20.3
	E.	—	—	—	—	432.164	69.8	166.577	87.7	425.496	86.5	616.992	79.7
1987	N.	123.612	100.0	254.778	100.0	271.465	31.3	25.347	14.4	100.990	32.0	158.522	16.6
	E.	—	—	—	—	594.784	68.7	150.868	85.6	214.199	68.0	794.914	83.4
1988	N.	131.043	100.0	276.974	100.0	175.182	25.5	28.871	22.8	81.408	28.9	133.375	14.5
	E.	—	—	—	—	510.959	74.5	97.512	77.2	200.213	71.1	788.120	85.5

(1) N= Nacionales; E= Extranjeros.

Fuente: Dirección General de Política Energética. Consejería de Industria y Energía. Gobierno de Canarias. *Elaboración propia*.

Ciertamente, los porcentajes más altos y los totales absolutos más representativos los dan los sectores pesquero y de navegación exterior (inclusive el tráfico en tránsito). El primero con el 73.9% del gas-oil suministrado a barcos de pesca en todo el Archipiélago (algo más de 204 millones de m³) y el segundo con el 94.5% (por encima de los 483 millones de m³).

Por su parte, el suministro de gas-oil de cabotaje interinsular solamente significa el 30.2% (unos 39 millones de m³) del consumo total (el 6.8% del total del gas-oil).

CUADRO 3.4
EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLES DE
NAVEGACIÓN EN GRAN CANARIA (en miles)

AÑOS		G.O. Cabotaje		G.O. Pesca		G.O. Navegación		D.O. Naveg.		F.O. N.º 1 Naveg.		F.O. N.º 2 Naveg.	
		M ³	%	M ³	%	M ³	%	Tm.	%	Tm.	%	Tm.	%
1985	N.	45.688	34.7	211.983	82.6	136.863	99.4	7.092	21.5	55.417	63.0	39.533	23.1
	E.	—	0.0	—	0.0	313.209	71.5	108.843	45.2	261.256	44.7	172.318	39.9
1987	N.	38.560	31.2	188.979	74.2	246.132	90.6	7.616	32.6	62.962	62.3	46.325	29.2
	E.	—	0.0	—	0.0	558.442	93.9	113.015	67.8	134.513	62.8	391.636	49.3
1988	N.	39.650	30.3	204.173	73.9	174.179	99.4	13.742	47.6	32.146	39.5	36.900	27.7
	E.	—	0.0	—	0.0	482.781	94.5	61.683	63.3	113.317	56.6	413.848	52.5

(1) N= Nacionales; E= Extranjeros.

Fuente: Dirección General de Política Energética. Consejería de Industria y Energía. *Elaboración propia*.

2.2. Evolución de los precios.

La documentación que poseemos para la valoración de los precios es escasa, si bien es cierto que éstos han quedado liberalizados desde 1986. Tan sólo contamos como referente más reciente los precios de 1983 y 1985.

Los precios del combustible de navegación fueron liberalizados en respuesta a una necesaria adecuación y aproximación de este sector a la estructura del mercado internacional. Los precios antes de la liberalización mostraban una tendencia al alza próxima al 31% para el fuel-oil de navegación y al 28% para el gas-oil de navegación de cabotaje.

Con la liberalización los precios han descendido algún punto, porque ahora es la propia dinámica del mercado la que marca una u otra tasación. Las variaciones se pueden, incluso, constatar con un seguimiento diario del mismo. No existe un precio fijo, aunque, salvo excepcionales desajustes económicos de tipo coyuntural, hay un precio medio constante con mínimas oscilaciones.

Globalmente, esta situación propicia el consumo de combustibles en algo. Por ser precios más bajos, se reactiva de nuevo la contratación de fletes, profundamente afectada hasta esas fechas por la alta incidencia de los precios. Sin embargo, el precio del combustible seguirá siendo utilizado por las grandes compañías internacionales como variable de control del mercado.

CUADRO 3.5
PRECIOS DEL COMBUSTIBLE DE NAVEGACIÓN EN 1983 Y 1985.

Producto		B.O.E. 21.04.83	B.O.E. 25.03.85	% incremento
G.O. cabotaje	M ³ .	36.000	39.000	8.3
G.O. pesca	M ³ .	36.000	42.000	16.7
G.O. navegación	M ³ .	36.000	46.000	27.8
D.O. “	Tm.	39.486	49.000	24.1
F.O. N.º1 “	“	26.875	32.500	20.9
F.O. N.º2 “	“	23.630	30.900	30.8
F.O. N.º2 “	“	—	28.000	—

Fuente: Dirección General de Política Energética. Consejería de Industria y Energía. Gobierno de Canarias. *Elaboración propia*.

3. CONCLUSIONES.

No podíamos confeccionar un estudio acerca del transporte marítimo en Gran Canaria sin haber evaluado uno de los elementos que contribuyen muy significativamente en la caracterización de la práctica del transporte, ya sea marítimo o de otro tipo, en las Islas. Por eso, hemos dedicado una pequeña parte de este trabajo para analizar la incidencia del combustible en el transporte marítimo.

Partimos de la idea que concibe al Archipiélago como un territorio fragmentado y distanciado de los espacios de producción y consumo más relevantes. En consecuencia, la necesidad de comunicarse con otros espacios diferenciados es sumamente importante, diríase que vital. El desarrollo de su comercio y de las transacciones de capital descansan en la generación de sistemas de transporte que posibiliten el acceso a esos espacios. Así lo habíamos constatado en otro capítulo.

Sin embargo, todo ello no está exento de unos costes que ha de saldar Canarias como tributo a su condición de lejanía e insularidad. Y uno de los costes incorporados en el proceso de transportación es el consumo de combustibles. Éste, que es utilizado para el consumo interior canario, constituye la partida de mayor porcentaje en la importación de Canarias. Por consiguiente, con un peso específico de indudable valor, que merece ser tratado individualmente.

El denominado factor de insularidad adquiere para nosotros un doble sentido. Por un lado, como espacio concreto, delimitado. Por otro, como espacio distanciado físicamente de otras áreas económicas. Estos impedimentos espaciales determinan, en cierto modo, una dependencia exterior, salvable solamente a través del funcionamiento de una amplia y compleja red de comunicaciones. Una dependencia exterior que agudiza las contradicciones del sistema productivo canario.

En este sentido, la dependencia del combustible se traduce considerablemente en un estado de subordinación. Porque inclusive el Archipiélago no cuenta con recursos energéticos propios de este tipo. Cualquier anomalía que registre el mercado mundial de petróleos tiene subsiguientemente una marcada incidencia en la economía insular. Evidentemente, toda la actividad interior y exterior que sostiene la formación social canaria pende débilmente, sin ningún tipo de alternativa, de la dinámica económica internacional (evolución del dólar) y, particularmente, del mercado del petróleo (precio del barril de crudo).

IV PRECIOS Y TARIFAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

0. INTRODUCCIÓN.

Este capítulo tiene como eje de estudio a dos aspectos importantes de los costes portuarios: a) las tarifas portuarias que amortizan las navieras a la Junta del Puerto y b) los precios que se practican en el transporte marítimo en Gran Canaria. Ambos, tarifas y precios, constituyen una parte sustancialmente significativa (junto a los combustibles ya analizados) de lo que denominamos como costes del transporte.

Las primeras inciden de forma especial en la formación de los precios, en cuanto que las mismas corren por cuenta del armador que, a su vez, cargará en una pequeña proporción al usuario. Las tarifas portuarias están controladas por la Junta del Puerto, quien establece las tasas y recauda las cantidades adeudadas por las navieras, casi siempre a través de las consignatarias.

En palabras de POTRYKOWSKI y TAYLOR (1984, p. 49):

“El precio del servicio de transportación es el equivalente monetario que el consumidor paga al transportador”

En efecto, así entendido, el precio representa una cantidad monetaria que el usuario satisface al transportista por la prestación de unos servicios específicos. Sin embargo, el precio o tarifa de transporte comporta otras connotaciones diferentes a las que se ciñen exclusivamente al dinero. No cabe duda que éste marca las diferencias entre unos u otros tipos de servicios, pero también es cierto que son las formas contractuales, los vínculos entre transportista y usuario las que predeterminan la fijación de las cantidades a abonar.

A priori, podemos adelantar que la valoración de los precios se ajustará al: a) transporte de mercancías y b) transporte de pasajeros. Esta división obedece fundamentalmente a la propia naturaleza del tráfico, en tanto que los precios de unos y otros son diferentes y su formación parte de referentes,

asimismo, bien distintos.

El precio varía, *grosso modo*, en función de unas variables dependientes al tipo de producto, distancia y medio de transporte utilizado. De la misma manera, para el transporte de pasajeros, la variable dominante es la distancia entre puerto de origen y destino.

1. RELACIONES CONTRACTUALES.

De nuestra exposición anterior, deducimos unos tipos concretos de relaciones en el proceso de transportación, que intervienen decisivamente en la configuración de los precios y tarifas del transporte marítimo y que conviene, para una mejor comprensión del tema, explicar detenidamente. Nos referimos a los sujetos partícipes en el transporte que son los que ponen en funcionamiento este sistema. En este caso, los sujetos o agentes sociales y económicos que convergen en mutua reciprocidad son:

- a) Usuario - Transportista.
- b) Transportista - Consignatario.
- c) Consignatario - Organismo portuario.

Este trinomio refleja el proceso que tiene lugar desde el momento en que la mercancía o pasajero es ubicado en las instalaciones del puerto de origen hasta que son llevados al puerto de destino. El proceso implica las operaciones de carga/descarga de muelles a buques y viceversa, estiba y desestiba, seguros, etc. Todo ello será evaluado oportunamente en páginas sucesivas. Ahora vamos a precisar cuáles son los lazos que subyacen entre dichos sujetos.

Entre el usuario y el transportista existe una relación contractual en la que figuran los precios acordados para el transporte y las condiciones a las que ambos están supeditados. Existe, pues, una reciprocidad entre sujetos que evidencia unas formas ya tradicionales de conveniencia. El precio, también conocido como flete, comporta el pago de los servicios que presta el transportista, tal y como más arriba señalábamos. Los precios se establecen por parte del naviero que oferta en el mercado, ya de forma individual o en forma de Conferencia, unos precios en correspondencia a la prestación de unos servicios. El problema se suscita, en ocasiones, por el desajuste que se da entre servicios y tarifas, que motiva discrepancias entre usuario y transportista (1).

(1) Un buen ejemplo de las discrepancias entre transportistas y usuarios es el que nos proporciona la asociación de navieros Co.Pe.Can. y el Consejo de Usuarios del Transporte. Entre ambos sectores las diferencias se centran en la formación de los fletes para los tráficos Canarias-Península.

Por su parte, la relación entre el transportista y el consignatario está supeditada a la actividad que desempeña este último como intermediario entre los demás sujetos, y requerido por el transportista como tal. El consignatario (*shipbroker*) es, por tanto, aquel agente portuario que interviene como mediador entre el usuario, el transportista y el organismo portuario, familiarizados con la administración portuaria, reconocidos por todos como verdadero gestor portuario y autorizados para ejercer sus funciones. Generalmente, se hallan al servicio del armador-transportista. Identificamos como funciones principales (2):

1. Respecto al buque, los trámites de despachos, de atraques, de carga/descarga, avituallamiento, suministro de combustibles y otras como las de verificación de las revisiones técnicas y la petición de extensión de los correspondientes certificados (francobordo, navegabilidad, material náutico, etc.).

2. Respecto a la mercancía, actuar como agentes de aduanas y de estiba, percibir el importe del flete, contratar fletes, etc.

Por todas ellas, el consignatario obtiene del transportista unas retribuciones que oscilan de un agente a otro.

Finalmente, el consignatario es responsable ante el organismo portuario (Junta del Puerto o Comisión Administrativa de Grupos de Puertos en su caso) del cumplimiento de las normas administrativas que rigen en el recinto portuario y que regulan las funciones y actividades que en él tienen lugar. De este modo, a través del consignatario aquél recauda, del transportista y del usuario, las tarifas que aplica por el uso y disfrute de los servicios del puerto. Es poco frecuente que el armador acuda por cuenta propia ante el organismo portuario, y así sucede cuando éste no cuenta con representatividad (consignatario) en el puerto.

De todas estas actuaciones resultan unos precios y tarifas –objeto de nuestro estudio– que, en gran medida, reflejan una práctica económica y social que nos releva singulares formas de contrato.

En el puerto de La Luz hallamos amalgamadas todas estas relaciones, siendo, en ocasiones, difícilmente accesibles. La desconfianza, el recelo y el desinterés reinan en todas las actividades, sobre todo, de los transportistas y de los consignatarios. En algún caso, no se atienen a las normas legales y vigentes. En otros, para el caso de los transportistas, llegan a formar un bloque cerrado, donde incluso los precios que practican están sometidos a

(2) Juan ESQUEMBRE MENOR (1987): "El transporte en el comercio internacional". *El transporte marítimo en el comercio internacional*. Cfr. página 87.

arbitrarias y constantes subidas. También, las relaciones contractuales entre trabajador y empresario no se ajustan a las leyes laborales del sector.

A veces, la recopilación de la información ha planteado más dificultad que la que habíamos pensado en un principio. Por ello, tuvimos que hacer acopio de otros estudios paralelos que nos ayudaron a completar una panorámica lo más exacta posible de la realidad. Ante todo, hay que manifestar que las tarifas y los precios están en continua modificación, por lo que es imposible un seguimiento riguroso. Los datos aquí utilizados, tan sólo han servido para mostrar un estado de situación de los costes que genera el proceso de transportación por mar en Gran Canaria.

2. LAS TARIFAS PORTUARIAS.

Uno de los elementos que inciden notablemente en la formación del coste del transporte marítimo es el de los servicios portuarios. Un puerto tiene mayor o menor interés según sean los servicios que puedan ofertar y la eficacia de los mismos (3). El tráfico que acude a los puertos es sensible a estos factores, desviándose a otros puertos si no existiese una satisfactoria correspondencia entre los servicios prestados y los precios practicados. Al respecto, compartimos con GAFO FERNÁNDEZ (1980, p. 3) las siguientes palabras:

"Los costes portuarios y de servicios de Canarias, pueden ser el elemento más negativo de los mismos cara a la captación de tráfico, debiendo existir una conciencia colectiva de todas las empresas y organismos relacionados con los puertos, para reducir los costes e incrementar la productividad."

En efecto, una mínima fluctuación en alguno de estos aspectos puede alterar positiva o negativamente los costes, repercutiendo sobre el tráfico que arriba a nuestros puertos, disminuyéndolo o aumentándolo.

Las tarifas portuarias serían todas aquellas tasas impuestas por la Junta del Puerto como contraprestación por unos servicios y el uso de las instalaciones portuarias. Las tarifas afectan, mayormente, al transportista, que ha de abonar unas cantidades por distintos conceptos cada vez que un buque fondea en las dársenas o arribe al puerto, o requiera alguno de sus servicios (agua y electricidad). La tarifa, por tanto, se fundamenta en la utilización de los elementos infraestructurales más básicos del puerto: los muelles.

(3) En el estudio *Análisis del tráfico marítimo en los puertos canarios* de CEPESA hallamos en su página 3 la siguiente afirmación: "Un buque un 10% más del tiempo previsto de escala, puede elevar los costes de explotación en más de un 25%".

Los restantes servicios lo realizan diferentes empresas que han sido autorizadas por el organismo portuario. Las concesiones para las reparaciones, los suministros de combustibles, talleres diversos, almacenes y frigoríficos, servicio de remolcadores, de grúas y otros elementos mecánicos tienen un cánón anual diferenciado al de las tarifas, que deben liquidar a la Junta del Puerto. El usuario de estos servicios paga directamente a las empresas correspondientes. Por este motivo, no ha sido factible conocer esas tarifas, ya que no afectan por igual a un usuario que a otro. Porque, aunque el precio por un servicio sea el normalizado, éste no se corresponde con el coste final, pues a él hay que unir otras variables que nada tienen que ver con la formación del mismo (descuentos, créditos, ...).

De otra parte, complementaremos el estudio valorando las tarifas empresariales practicadas en el puerto por la carga/descarga y estiba/desestiba de la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas, y que son reguladas por la Junta del Puerto para su aplicación en el recinto portuario.

Hechas estas puntualizaciones, pasamos sin más dilación al examen de las tarifas.

2.1. Regulación y tipología de las tarifas.

2.1.1. *Las tarifas por servicios portuarios.*

Las tarifas por servicios portuarios están reguladas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, quien por orden ministerial decreta la fijación y actualización de las mismas. Ello obedece a la Ley 18/1985, de 1 de julio, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles que establece en el artículo noveno la revisión anual de las tarifas en los puertos dependientes del Estado (4). Posteriormente, la Junta del Puerto fija las tarifas que regirán en el ámbito de sus competencias.

La orden recoge las bases mínimas y máximas de aplicación y los porcentajes que afectan a los tipos de tarifas. La disposición que controla las tarifas vigentes es la Orden 3547/1985, del 3 de febrero de 1989 (5). Esta normativa precisa cuáles son las reglas generales de aplicación y la

(4) Véase B.O.E n.º 158 de 03/VII/85. También R.D. 2546/1985 de 27/XII sobre "política económica-financiera del sistema portuario dependiente de la Administración del Estado", B.O.E. n.º 4 de 04/I/86.

(5) En B.O.E. n.º 38 de 14/II/89.

estructura de éstas. Con fecha de 15 de febrero entraron en vigor las tarifas por servicios de la Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas.

En líneas generales, las tarifas están estructuradas de la forma que sigue:

A. *Tarifa G-1 de entrada y estancia de barcos.* La base impositiva está determinada por el arqueo bruto del buque (T.R.B.) y el tiempo que permanece en el puerto en las zonas I (de atraque) y II (de fondeo). Asimismo, las tarifas difieren si se trata de navegación de cabotaje o exterior.

B. *Tarifa G-2 de atraque.* Los elementos a tener en cuenta para la fijación del cánon correspondiente son: la eslora y el calado del buque, y la permanencia en el atraque. El atraque es el intervalo de tiempo que transcurre desde la solicitud formal ante el organismo portuario hasta que el buque “suelta amarras”.

C. *Tarifa G-3 de mercancías y pasajeros.* Para la liquidación de esta tarifa se toma como referencia para las mercancías su clase y peso, y para el pasaje el número y la modalidad. Para ambos casos se consideran la clase de navegación (local/bahía, cabotaje y exterior) y el tipo de operaciones (embarque o desembarque). En cualquier caso, también están obligadas a pagar estas tasas las mercancías que transiten por el recinto portuario sin que en ningún momento sean embarcadas.

D. *Tarifa G-4 de pesca fresca.* Las tasas aplicables están en función del valor de la venta de la pesca en puerto. Afecta tanto a la pesca desembarcada como a la que se transborda de buque a buque sin el uso de las instalaciones portuarias. Sobre este valor se deduce un 2% como adeudo de la tarifa de la Junta del Puerto.

E. *Tarifa G-5 de embarcaciones deportivas y de recreo.* Para la liquidación de la tarifa se considera «la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima y el tiempo en días de estancia, fondeo o atraque».

F. *Tarifa E-1 de grúas pórtico.* Se estima esta tarifa en función del tiempo de uso de las grúas y la potencia de las mismas. Esta tarifa no se abona en el puerto de La Luz, en cuanto que las grúas pórticos en funcionamiento son de explotación privada, en concesión de la propia Junta.

G. *Tarifa E-2 de almacenaje, locales y edificios.* Se consideran todos los depósitos, almacenes, locales, explanadas y edificios, sobre los que se aplica una tasa en proporción a la superficie ocupada y al tiempo de utilización.

CUADRO 4.1
EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS POR SERVICIOS EN EL
QUINQUENIO 1983-1987.
(en miles de pesetas)

AÑOS	Servicios Generales							
	Tarifa		Tarifa		Tarifa		Tarifa	
	G-1	%	G-2	%	G-3	%	G-4	%
1983	355.141	100.0	234.697	100.0	489.548	100.0	7.918	100.0
1984	482.427	135.8	392.877	167.4	598.984	122.4	7.249	91.6
1985	624.875	176.0	235.813	100.5	671.998	137.3	6.061	76.5
1986	730.142	205.6	346.156	147.5	826.545	168.8	5.023	63.4
1987	758.056	213.5	488.200	208.0	1.076.665	219.9	4.921	62.1
1988	781.765	220.3	541.996	230.9	1.194.380	243.9	6.716	84.8
1989	879.649	247.7	767.603	327.1	1.339.079	273.5	19.431	245.4

AÑOS	Servicios Especiales						TOTAL	
	Tarifa		Tarifa		Tarifa		Ingresos	%
	E-2	%	E-3	%	E-4	%		
1983	122.311	100.0	130.200	100.0	39.814	100.0	1.379.629	100.0
1984	183.102	149.7	155.074	119.1	47.897	120.3	1.867.610	135.4
1985	198.184	162.0	164.230	126.1	64.121	161.0	1.965.282	142.4
1986	274.995	224.8	162.397	124.7	64.425	161.8	2.409.683	174.7
1987	187.433	153.2	215.729	165.7	75.829	190.5	2.806.833	203.4
1988	157.804	129.0	225.196	173.0	70.117	176.1	2.977.974	218.0
1989	280.412	229.3	301.698	231.7	80.164	201.3	3.691.276	267.6

Fuente: Memorias anuales de la Junta del Puerto de La Luz.
Elaboración propia.

H. *Tarifa E-3 de suministros.* La cobertura de esta tarifa comprende el valor de los productos (agua) o energía suministrados por unidad de medida y el uso de las instalaciones del servicio correspondiente.

I. *Tarifa E-4 de servicios diversos.* Se considera como tales servicios, para el caso del puerto de La Luz, las rampas de transbordadores, báscula, pasarelas, escalas y vallas. La base liquidable se fija en el número y el tiempo de uso de las unidades.

Las tarifas son acumulativas si se realizaran otras operaciones, además de las previstas en las tarifas G-1 y G-2 que conciernen a la entrada, estancia y atraque de un buque.

Por todos estos conceptos la Junta del Puerto percibe unas cantidades anuales que son, indudablemente, la fuente más directa de sus ingresos económicos. La recaudación de éstas y el volumen de las mismas permite gestionar con recursos propios los servicios portuarios. Sin embargo, la actual dependencia del Estado limita, a nuestro juicio, las posibilidades de autogestión económica y de proyección futura del puerto (6).

La evolución en los últimos años de la cuenta de ventas e ingresos de la Junta del Puerto de La Luz es la siguiente: el saldo siempre es favorable con unos cuatro mil doscientos millones de pesetas en 1989, con un ascenso notable en el periodo 1983 a 1989 que es paralelo al incremento anual de las tarifas, a excepción de la tarifa G-4 que desciende bastante en 1988 y se recupera en 1989. Hay que señalar que los datos de 1989 se encuentran algo inflados por la inclusión en las estadísticas de ese año de las cifras de los demás puertos (Puerto del Rosario y Arrecife), sin que exista un desglose que permita un mejor seguimiento de cada uno de los puertos.

Los ingresos de 1989 duplican con creces a los de 1983. Las cifras del cuadro adjunto muestran los gastos que normalmente tienen en mayor proporción los usuarios del puerto, siendo el concepto de entrada, estancia y otros servicios (sobre todo de rampas y báscula) los que marcan la pauta en el puerto. En este sentido, algunos sectores como el pesquero están sucumbiendo poco a poco a las constantes subidas de la tarifa G-1.

2.1.2. Las tarifas por operaciones de carga/descarga, estiba/desestiba y recepción/entrega.

De la misma forma que para las anteriores, la Junta del Puerto revisa anualmente las tarifas que aplica la Asociación de Consignatarios por los conceptos de carga/descarga, estiba/desestiba y recepción/entrega.

(6) Las tarifas del puerto de La Luz se sitúan entre las más caras del país. De ellas obtienen unos ingresos sustanciosos que recauda para el Estado. Por esta circunstancia, pensamos que el puerto podría autofinanciarse, desligándose del control directo del Estado, convirtiéndose en puerto autónomo, como lo son Bilbao y Barcelona. Sin embargo, estamos seguros que esta nueva situación administrativa conduciría a un incremento más vertiginoso de las tarifas, peligrando algunos de los tráficos más habituales y característicos del puerto (tránsito, escala y avituallamiento).

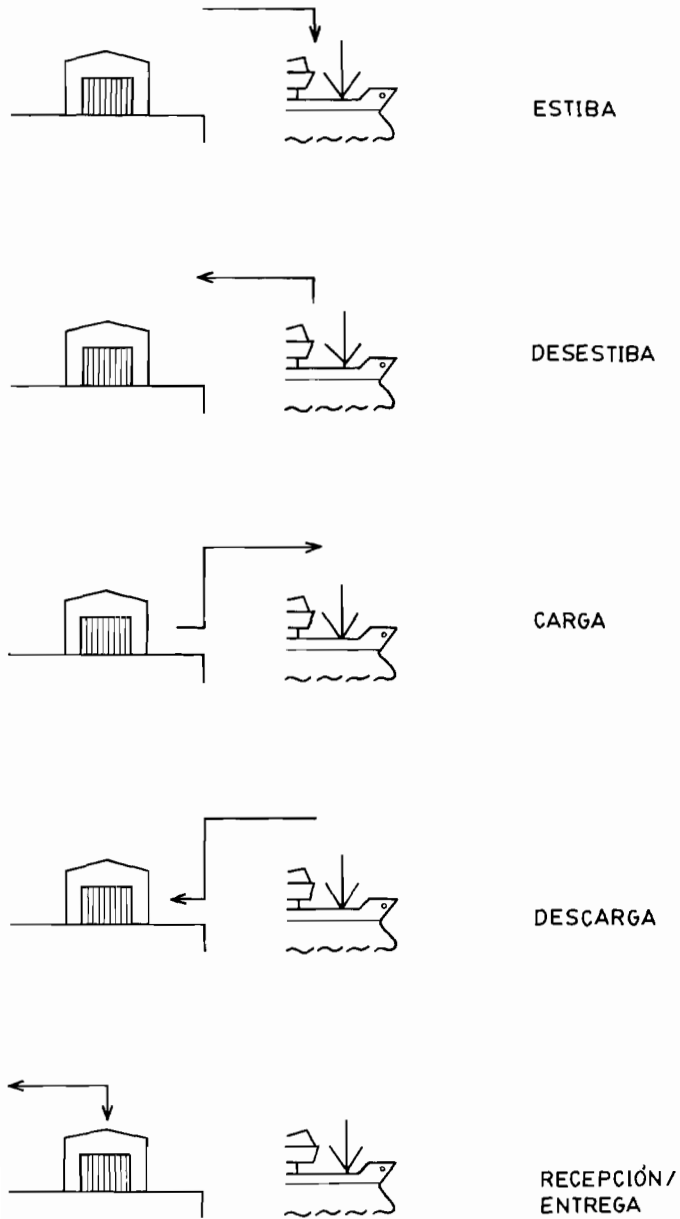


Figura 7. FASES EN LA MANIPULACIÓN PORTUARIA DE MERCANCÍAS.

Antes que nada, convendría saber cuál es el fundamento de dichas operaciones. En el *Estudio sobre el coste de manipulación portuaria de las mercancías* hallamos de forma precisa la conceptualización de estos procesos portuarios (7). Así, para sus autores, la carga/descarga:

“Se define como la operación realizada desde que la mercancía está situada en la explanada o tinglado, hasta que queda suspendida sobre la borda del buque (y viceversa).”

La estiba/desestiba:

“Es la manipulación que se efectúa desde que la mercancía está suspendida en el costado del buque, hasta que se coloca en la cubierta o bodega del mismo (y viceversa).”

Y, la recepción/entrega:

“Es el movimiento que describe la mercancía desde el camión o vagón, hasta la explanada o tinglado (y viceversa).”

El conjunto de estas actuaciones, que afectan a las mercancías transportadas por mar, están presentes en la contratación del flete. En él se incluyen tanto la responsabilidad sobre las partidas como las operaciones a las que son sometidas por los distintos sujetos que intervienen en el transporte y en el puerto.

Los elementos de referencia para fijar las tasas respectivas a dichas operaciones son las mercancías y su volumen, así como los medios o recipientes por los que son transportados (cuchara, pallets, contenedores, roll-on/roll-off).

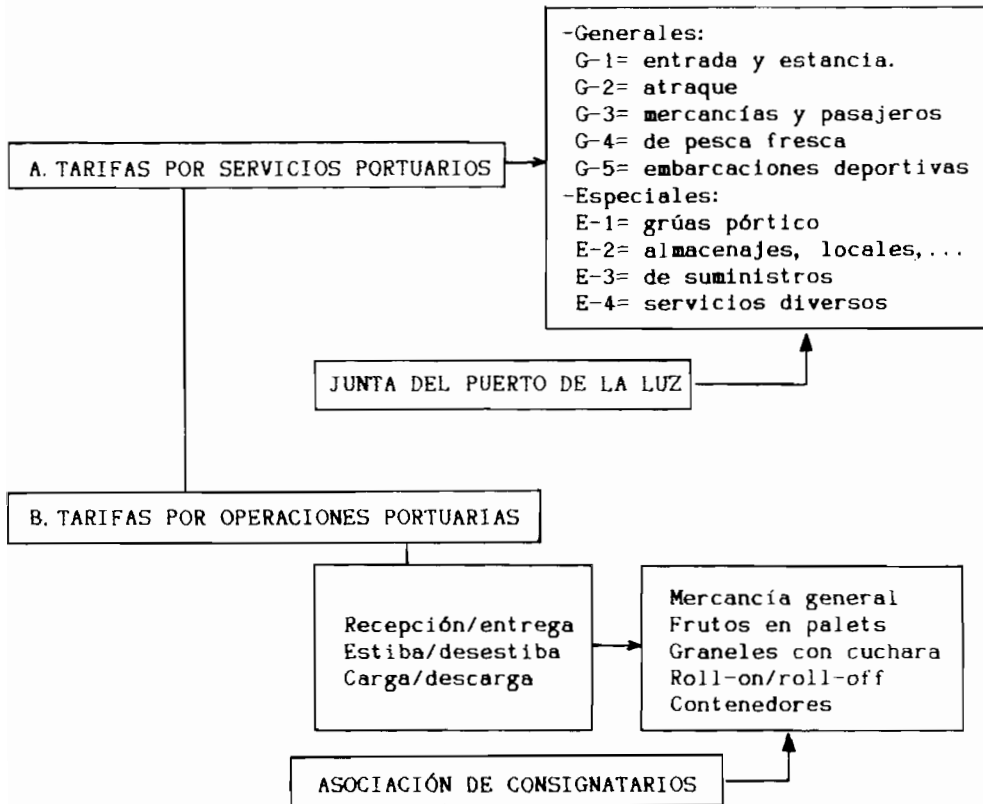
En el puerto de La Luz el aporte mecánico para realizar este tipo de operaciones está a cargo de la empresa M.A.C.B.S.A. (Maquinaria Auxiliar de los Consignatarios de Buques, S.A.), que posee grúas, material y maquinaria de transporte para la manipulación de las mercancías. Este grupo empresarial aglutina a las consignatarias y estibadoras más importantes y poderosas del puerto. Ellas controlan la mayor parte de las operaciones portuarias de las mercancías, junto a otras como Ibérica Canaria, O.P.C.S.A. y Líneas Marítimas Canarias.

2.2. Evaluación de las tasas aplicadas.

En este apartado valoramos la incidencia de las tarifas portuarias, siguiendo la evolución en los dos últimos años. Por un lado, analizamos las generadas por servicios de la Junta del Puerto y, por otro, las producidas por operaciones portuarias.

Entre las tarifas portuarias y el tráfico marítimo hay una relación directa

(7) VV.AA. (1989): *Estudio sobre el coste de manipulación portuaria de las mercancías*, página 34.



Esquema 5. ESTRUCTURA GENERAL DE LOS COSTES PORTUARIOS.

de causa-efecto, en cuanto que cualquier modificación de las primeras repercute de forma importante sobre el segundo, variando la intensidad del mismo. Para el puerto de La Luz, una política de tarifas competitivas con las de otros puertos situados en el perímetro geográfico de Canarias, conjuntamente a un esperado mejor rendimiento de las instalaciones, fomentaría una decisiva intensificación del tráfico exterior y en tránsito, ya que este sector comprende los buques de T.R.B. superior. Sin embargo, tal y como expresa un estudio de C.E.P.S.A. (8):

"La sólo situación geográfica de privilegio de un puerto no es suficiente para atraer y mantener una corriente estable de tráfico; es preciso la eficacia de todos cuantos están relacionados con el puerto."

2.2.1. Las tarifas por los servicios portuarios.

Globalmente, las tarifas han registrado una importante subida que, sin embargo, no afecta por igual a los distintos tipos. Por ello, vamos a seguir su comportamiento en cada uno de los servicios generales (G) y específicos (E), y aquéllos que nos interesan excepcionalmente para el estudio: G-1, G-2, G-3, E-3 (sólo suministro de agua) y E-4 (sólo rampa de transbordadores y báscula).

CUADRO 4.2
TARIFA G-1 EN EL PUERTO DE LA LUZ, 1988-1989. (en pesetas)

		Hasta 3.000 TRB.			De 3.000 a 5.000 TRB.			De 5.000 a 10.000 TRB.			>10.000 TRB.		
		1988	1989	%	1988	1989	%	1988	1989	%	1988	1989	%
	(1) (2)												
Periodos de 24 o	I C	148.5	189.0	40.5	165.0	209.9	44.9	181.5	231.0	49.5	198.0	251.9	53.9
	E	1.160.8	1.219.0	58.2	1.289.8	1.354.0	64.2	1.418.8	1.490.0	71.2	1.547.8	1.625.0	77.2
fracción de >6 horas	II C	89.1	113.4	24.3	99.0	126.0	27.0	108.9	138.6	29.7	118.8	151.2	32.4
	E	696.5	731.4	34.9	773.9	812.4	38.5	851.3	894.0	42.7	928.7	975.0	46.3
Por fracción de hasta 6 horas	I C	74.2	94.5	20.3	82.5	105.0	22.5	90.7	115.5	24.8	99.0	126.0	27.0
	E	580.4	609.5	29.1	644.9	677.0	32.1	709.4	745.0	35.6	773.9	812.5	38.6
	II C	44.6	56.7	12.1	49.5	63.0	13.5	54.5	69.3	14.9	59.4	75.6	16.2
	E	348.2	365.7	17.5	386.9	406.2	19.3	425.6	447.0	21.4	464.3	487.5	23.2

(1) Zonas del puerto. (2) C= Cabotaje; E= Exterior.

Fuente: Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas. *Elaboración propia*.

(8) VV.AA. (1978): *Análisis del tráfico marítimo en los puertos canarios*. página 3.

A. Los porcentajes oscilan según sea el tráfico, la zona de estancia (fondeo o atraque) y las horas. La tarifa G-1 tiene una incidencia especial para los buques que se encuentran en tráfico exterior que supone, para los que superan las 10.000 TRB., un aumento en torno al 77%, afectando especialmente a los buques extranjeros por su particular relación con estos tráficos. A continuación, le sigue el tráfico de cabotaje con una subida cercana al 54% para el mismo TRB, si bien es cierto que este tipo de buque no es el más representativo de este tráfico. En cambio, son los buques situados en el intervalo de las 3.000 a 5.000 TRB. los más numerosos y a los que se les ha aplicado un 45%. Para el resto los porcentajes oscilan alrededor del 20 ó 30 por ciento.

CUADRO 4.3
TARIFA G-2 EN EL PUERTO DE LA LUZ. 1988-1989. (en pesetas)

MUELLES	Periodos de 24 horas o fracción			Periodos de 3 horas o fracción		
	1988	1989	incremento	1988	1989	incremento
Sta. Catalina, excepto transbordo	93.1	113.0	19.9	23.3	28.3	5.0
“ “, atraque “ “	152.9	185.7	32.8	38.2	46.4	8.2
Oblicuo	66.5	80.7	14.2	16.6	20.2	3.6
Ribera oeste	119.7	145.3	25.6	29.9	36.3	6.4
Ribera norte (bolardos 7-11)	119.7	145.3	25.6	29.9	36.3	6.4
“ “ (bolardos 1-6)	66.5	80.7	14.2	16.6	20.2	3.6
Espigón Castillo pte. (b. 1-8)	93.1	113.0	19.9	23.3	28.3	5.0
“ “ (resto)	119.7	145.3	25.6	29.9	36.3	6.4
La Luz (poniente, bolardos 1-10)	152.9	185.7	32.8	38.2	46.4	8.2
La Luz (resto)	239.4	290.7	51.3	59.9	72.7	12.8
Primo de Rivera	239.4	290.7	51.3	59.9	72.7	12.8
León y Castillo (bolardos 1-69)	239.4	290.7	51.3	59.9	72.7	12.8
“ “ (resto)	319.2	387.6	68.4	79.8	96.9	17.1
EN. 3	418.9	508.7	89.8	104.7	127.2	22.5
EN.2	319.2	387.6	68.4	79.8	96.9	17.1
EN.1	319.2	387.6	68.4	79.8	96.9	17.1
Reparaciones I	152.9	185.7	32.8	38.2	46.4	8.2
Reparaciones II	319.2	387.6	68.4	79.8	96.9	17.1
Reina Sofía	857.9	1.041.7	183.8	214.5	260.4	45.9

Fuente: Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas. *Elaboración propia*.

B. La tarifa G-2 de atraque nos revela una concentración de las tasas elevadas hacia los muelles situados en la dársena exterior, concretamente los muelles EN.3, EN.1 y 2 y Reina Sofía. En ellos se desarrolla una actividad comercial importante, circunscrita al tráfico de contenedores y roll-on. En el último, las tarifas van dirigidas a los buques de gran porte, normalmente en situación de tránsito. Éstas varían entre 1988 y 1989 un 21,4% para todas las instalaciones. También son destacables las tasas de los muelles de La Luz, Santa Catalina, Primo de Rivera y León y Castillo.

C. En la tarifa G-3 diferenciamos mercancías y pasaje. Para todos los grupos y tráficos (cabotaje, exterior, transbordo, tránsito) el porcentaje añadido a la tasa de 1988 es del 5%.

CUADRO 4.4
TARIFA G-3 DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE LA LUZ. 1988-1989. (en pesetas)

Grupos de mercancías	COEFICIENTES											
	1		1.5		2		2.5		3		4	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
1	26.4	27.7	39.6	41.5	52.8	55.4	66.0	69.2	79.3	83.1	105.7	110.8
2	37.7	39.6	56.6	59.4	75.5	79.2	94.4	99.0	113.2	118.8	151.0	158.4
3	56.6	59.4	84.9	89.1	113.2	118.8	141.5	118.5	169.8	178.2	226.4	237.6
4	83.0	87.2	124.5	130.8	166.1	174.4	207.6	218.0	249.1	261.6	332.1	348.9
5	113.2	118.9	169.8	178.3	226.4	237.8	283.1	297.2	339.7	356.7	452.9	475.6
6	151.0	158.5	226.4	237.7	301.9	317.0	377.4	396.2	452.9	475.5	603.8	634.0
7	188.7	198.1	283.1	297.1	377.4	396.2	471.8	495.2	566.1	594.3	754.8	792.4
8	452.9	475.5	679.3	713.2	905.8	951.0	1.132.2	1.188.7	1.358.6	1.426.5	1.881.5	1.902.0

Para todos los casos el porcentaje es del 5%

Fuente: Junta del Puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

La subida en las tarifas para pasajes es proporcionalmente superior en el tráfico de cruceros turísticos en régimen exterior, que fluctúa entre el 69.8% para los billetes de cubierta y el 70.9% para los camarotes de 1 ó dos plazas. Las subidas apenas repercuten en el tráfico de cabotaje: solamente un porcentaje del 2.4% al 2.6% de incremento. Sin embargo, las tarifas más altas corresponden a las líneas del tráfico exterior.

CUADRO 4.5
TARIFA G-3 DE PASAJEROS EN EL PUERTO DE LA LUZ. 1988-1989.
(en pesetas).

	LÍNEAS REGULARES								
	Cubierta			Camarotes o butaca			Camarotes 1 ó 2 plazas		
	1988	1989	%	1988	1989	%	1988	1989	%
C	28.9	29.6	2.4	86.6	88.7	2.4	288.6	296.0	2.6
E	288.6	296.0	2.6	721.5	740.0	2.6	1.154.4	1.183.0	2.5

	CRUCEROS TURÍSTICOS								
	Camarotes de más de 3 plazas								
	Cubierta			o butacas			Camarotes 1 ó 2 plazas		
1988	1989	%	1988	1989	%	1988	1989	%	
C	6.1	10.3	69.8	18.2	31.0	70.5	60.6	103.6	70.9
E	60.6	103.6	70.9	151.5	259.0	70.9	242.4	414.0	70.8

Fuente: Junta del Puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

D. En general, al suministro de agua (tarifa E-3) se le ha aplicado un porcentaje cercano al 5%, excepto para el servicio con camión cisterna que aprecia una sustancial subida de 107.4%. El suministro de agua ha decrecido bastante en el periodo 1970 a 1987, pasando de 755,6 mil toneladas a 287,5 mil toneladas, reduciéndose casi en un 62 por ciento.

CUADRO 4.6
TARIFA E-3 (AGUA) EN EL PUERTO DE LA LUZ. 1988-1989.
(en pesetas)

	1988	1989	%
Por tuberías	286	300	4.8
Por aljibe	430	892	107.4

Fuente: Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

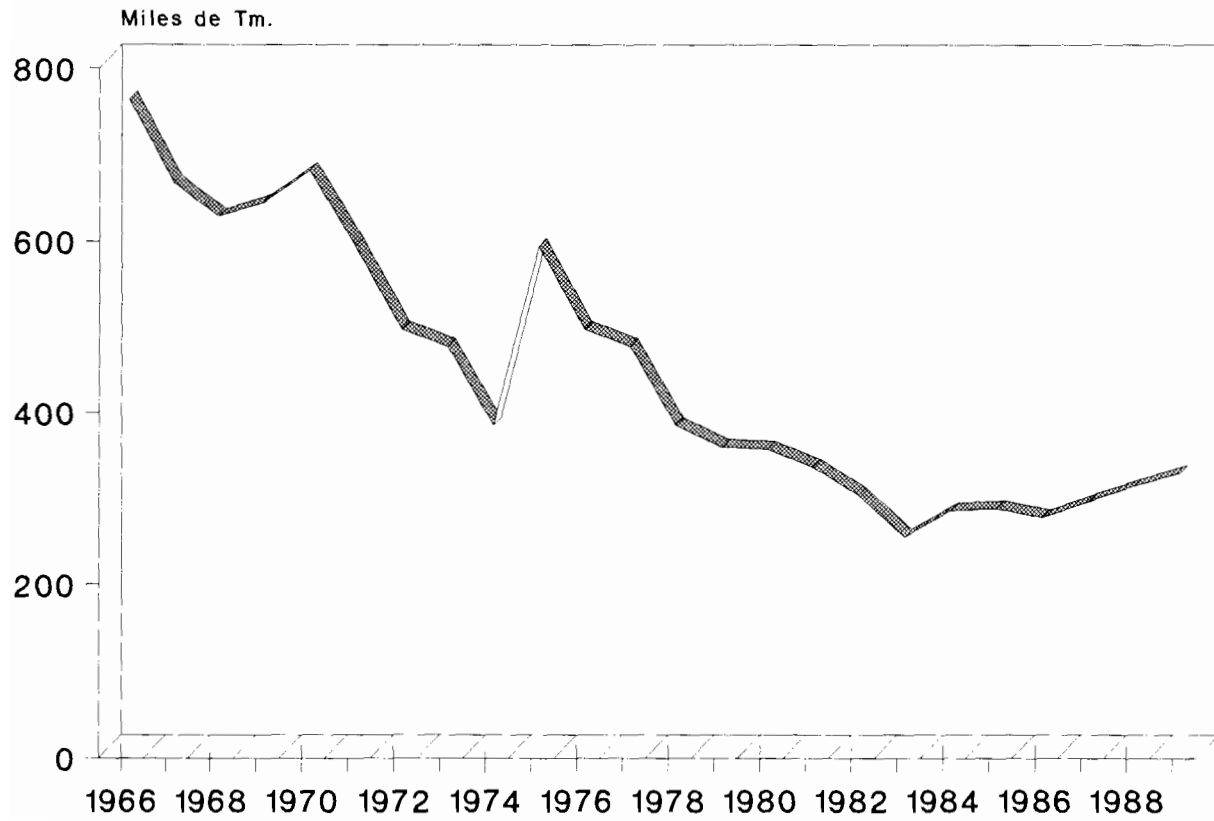
CUADRO 4.7
ESTADO DEL SUMINISTRO DE AGUA EN EL PUERTO DE LA LUZ:
1970-1989.

AÑOS	Toneladas	%
1970	755.599	100.0
1971	659.226	87.2
1972	620.614	82.1
1973	636.995	84.3
1974	673.381	89.1
1975	585.912	77.5
1976	489.038	64.7
1977	468.906	62.1
1978	376.621	49.8
1979	351.440	46.5
1980	348.948	46.2
1981	327.915	43.4
1982	295.138	39.1
1983	246.563	32.6
1984	277.071	36.7
1985	279.465	37.0
1986	268.882	35.6
1987	287.490	38.0
1988	305.608	40.4
1989	321.330	42.5

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

E. Finalmente, la tarifa especial E-4 para el uso de rampas de transbordo crece un 5% en sus seis modalidades horarias. Y para el uso de básculas un 7.1% en horas del servicio.

GRÁFICO 4.1
Evolución del suministro de agua a
buques en el Puerto de La Luz: 1966-1989



CUADRO 4.8
TARIFA E-4 (RAMPAS Y BÁSCULA) DEL PUERTO DE LA LUZ:
1988-1989(en pesetas)

Días laborables 08 a 20 horas	1988	1989
Dos primeras horas	11.380	11.949
Cada hora restante	5.690	5.975
Cada hora no amortizada	28.450	29.873
Entre las 20 y 08 horas y festivos	1988	1989
Dos primeras horas	14.794	15.534
Cada hora restante	7.397	7.767
Cada hora no amortizada	36.985	38.835

El incremento se sitúa en el 5%.

Fuente: Junta del Puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

2.2.2. Las tarifas por operaciones portuarias.

Este sector de la manipulación portuaria de mercancías ha pasado por un proceso de reajuste que se inició con la creación de la Sociedad Estatal de Estiba en 1986 (S.E.S.T.I.B.A.), y que aún no ha concluido (9). La nueva sociedad acometió primeramente la reestructuración de la plantilla laboral que conformaba la antigua Organización de Trabajos Portuarios (O.T.P.), creando dos nuevos tipos de relaciones laborales: común (dependiente de las empresas consignatarias-estibadoras) y especial (estatal).

(9) Los orígenes de los trabajos portuarios se remontan a los de la propia Organización de Trabajos Portuarios (O.T.P.), que se constituyó en 1942 como un organismo autónomo del Ministerio de Trabajo. Las labores portuarias quedaron definidas por las ordenanzas laborales de 1969 y 1974. En 1980 se deroga la ordenanza de 1974 y en 1986 el decreto que la sustituía. En 1986 (B.O.E. 27/XII/86) desaparece la O.T.P., creándose las Sociedades Estatales de Estiba, con el 51% del capital social reservado al Estado y el resto para la participación de capital privado proveniente de las "Asociaciones de Consignatarios y Estibadores" de los puertos.

CUADRO 4.9
TARIFAS POR OPERACIONES PORTUARIAS: MERCANCÍAS
GENERALES. EVOLUCIÓN ENTRE 1985 Y 1988 (pesetas/Ton.).

Bloque	Estiba / Desestiba		Carga / Descarga		Recepción / Entrega	
	1985	1988	1985	1988	1985	1988
1	3.628	4.428	7.177	8.751	2.849	3.469
2	2.962	3.615	5.859	7.144	2.359	2.872
3	2.365	2.887	4.680	5.706	1.920	2.338
4	1.956	2.388	3.869	4.718	1.619	1.972
5	1.731	2.113	3.422	4.172	1.452	1.769
6	1.583	1.932	3.131	3.817	1.342	1.634
7	1.316	1.606	2.603	3.174	1.146	1.395
8	1.104	1.348	2.186	2.665	991	1.207
9	862	1.053	1.703	2.077	812	988
10	754	920	1.508	1.839	739	899
11	681	831	1.349	1.645	678	826

Fuente: Asociación de Consignatarios. Junta del Puerto de La Luz.
Elaboración propia.

CUADRO 4.10
TARIFAS POR OPERACIONES PORTUARIAS: FRUTOS
PALETIZADOS. EVOLUCIÓN ENTRE 1985 Y 1988 (pesetas/Ton.).

Rendimientos toneladas	Estiba/Desestiba			Carga/Descarga			Recepción/Entrega		
	1985	1988	%	1985	1988	%	1985	1988	%
ESCOTILLA:									
70	1.439	1.754	21.9	2.251	2.743	21.9	966	1.176	21.7
77	1.309	1.596	21.9	2.047	2.494	21.8	893	1.070	19.8
80	1.305	1.535	17.6	2.042	2.400	17.5	749	1.026	37.0
LATERAL:									
100	1.047	1.275	21.8	1.734	2.112	21.8	966	1.176	21.7
110	951	1.158	21.8	1.579	1.920	21.6	893	1.070	19.8
115	955	1.108	16.0	1.581	1.836	16.1	749	1.026	37.0

Fuente: Asociación de Consignatarios. Junta del Puerto de La Luz.
Elaboración propia.

CUADRO 4.11
TARIFAS POR OPERACIONES PORTUARIAS: GRANELES CON
CUCHARA. EVOLUCIÓN 1985 Y 1988 (pesetas/Tn.).

Estiba/Desestiba		Carga/Descarga	
1985	1988	1985	1988
563	686	551	673

Fuente: Asociación de Consignatarios. Junta del Puerto de La Luz.
Elaboración propia.

CUADRO 4.12
TARIFAS POR OPERACIONES PORTUARIAS: ROLL-ON/ROLL-OFF.
EVOLUCIÓN ENTRE 1985 Y 1988 (pesetas/Tn.).

Rendimientos toneladas	Estiba/Desestiba		Carga/Descarga	
	1985	1988	1985	1988
ROLL-ON:				
30	2.589	3.147	—	—
60	1.294	1.573	—	—
ROLL-OFF:				
30	—	—	3.235	3.935
60	—	—	1.617	1.968

Fuente: Asociación de Consignatarios. Junta del Puerto de La Luz.
Elaboración propia.

Uno de los objetivos inmediatos de esta organización será la introducción de trabajadores mejor cualificados que permitan reducir los actuales costes de manipulación, en los que inciden decisivamente el factor tiempo invertido en las operaciones de carga/descarga, estiba/desestiba. El componente costes por operaciones portuarias, por tanto, no se explica por sí sólo sin que tengamos en cuenta los costes de la mano de obra, el tiempo invertido en cada operación, la falta generalizada de cualificación laboral y los frecuentes accidentes por los precarios sistemas de seguridad. Todos

ellos favorecen que los niveles de eficacia, operatividad y seguridad en el puerto no sean los más adecuados, incrementando notablemente las tarifas portuarias y encareciendo la comercialización de los productos, sobre todo hortofrutícolas.

La Asociación de Consignatarios y Empresas Estibadoras del puerto de La Luz aplica unas tarifas empresariales máximas por los trabajos de recepción/entrega, carga/descarga, estiba/desestiba. Para el análisis de estas tarifas contamos con los datos de 1988 y 1985. En 1990 descendieron un promedio del 45%.

CUADRO 4.13
TARIFAS POR OPERACIONES PORTUARIAS: CONTENEDORES.
EVOLUCIÓN ENTRE 1985 Y 1988 (pesetas/Tn.).

Dimensión	Estiba/Desestiba			Carga/Descarga		
	1985	1988	%	1985	1988	%
<20 pies	3.165	3.843	21.4	5.619	6.733	19.8
de 20 pies	3.516	4.270	21.4	6.185	7.411	19.8
>20 pies	3.723	4.521	21.4	6.610	7.920	19.8

Fuente: Asociación de Consignatarios. Junta del Puerto de La Luz.
Elaboración propia.

CUADRO 4.14
ÍNDICES DE EVOLUCIÓN DE LOS COSTES DE MANIPULACIÓN
PORTUARIA.

Puerto	EXPORTACIÓN			IMPORTACIÓN		
	1980	1985	1987	1980	1985	1987
Bilbao	100	196	247	100	200	252
Barcelona	100	181	212	100	182	214
Valencia	100	187	212	100	187	213

Algeciras	100	144	188	100	144	188
Las Palmas	100	204	240	100	204	240
S.C. Tenerife	100	210.4 (1)	254.3	100	210.4	254.3
I.P.C.	100	194	218	100	194	218

(1) Tarifas posteriores a la realización del estudio.

Fuente: Estudio sobre el coste de manipulación portuaria de las mercancías.
Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España.

Las tasas de 1988 han aumentado por término medio un 22%, siendo superior o inferior en el caso de los frutos transportados en paletas. Por grupos, hacemos la siguiente valoración:

A. Las mercancías generales han experimentado un aumento del 22%, incidiendo mayormente sobre los grupos 1 (mobiliario), 2 (tejas, neumáticos, árboles y plantas vivas, ...), 3 (electrodomésticos, televisión y radio, corcho, pieles, carne congelada, ...), 4 (pertrechos para la pesca, maderas de importación, automóviles de turismo, mármol, animales vivos, ...), 5 (pastas de papel, ...) y 6 (tabaco, celulosa, plátanos, harinas de pienso y alfalfa, cartón corrugado, ...). Las tarifas de carga/descarga son muy superiores a las otras y, de éstas, las operaciones de descarga del grupo 1 y 2: las de menor significación comercial.

B. Los frutos apilados en soportes de madera conocidos como paletas, también tienen el mismo incremento, siendo diferente según sea el rendimiento (expresado en toneladas) y el punto de entrada al buque (escotilla o lateral). El proceso de carga/descarga está mucho más gravado que el resto.

C. Los graneles con cuchara tienen la misma subida del 22 por ciento.

D. Las tasas de las mercancías en tráfico roll-on/roll-off son superiores en el segundo y para aquellos casos con rendimiento igual a 30 toneladas.

E. Finalmente, para los contenedores el aumento es alrededor del 20 ó 21 por ciento. Son más caras las cargas/descargas de los contenedores mayores de 20 pies que en el resto, donde la tasa mínima es para los menores de 20 pies.

La incidencia de estos costes sobre las mercancías contenerizadas es transcendental, teniendo en cuenta que el 40% de las mercancías embarcadas y el 19% de las desembarcadas utilizan este medio de transporte.

El coste de la manipulación portuaria de las mercancías ha mantenido una evolución creciente, que supone, ateniéndonos a los datos expresados, un 240%; superado tan sólo por los índices del puerto de Bilbao: por encima, incluso, del IPC. La reflexión es inmediata: el puerto de La Luz es uno de los puertos que genera los costes portuarios más elevados del país, lo que repercute negativamente sobre la comercialización de productos, incrementando los costes del proceso de transportación de mercancías.

3. PRECIOS Y COSTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

Hasta ahora hemos pasado revista a las tarifas que originan los servicios y operaciones derivadas de la propia actividad portuaria. En adelante, nuestro objetivo será conocer todos los costes que genera la transportación de mercancías y de personas.

Nos adentramos en uno de los apartados de preferente interés por su grado de determinación sobre la formación de los costes del transporte marítimo en Canarias. Indudablemente, el precio que paga el usuario por el transporte incide significativamente sobre la constitución del coste final, a los que ya hemos incorporado los precios del combustible y las tarifas portuarias.

En Canarias, el hecho insular imprime un carácter distintivo al precio del transporte marítimo. En efecto, importar o exportar con origen o destino en los puertos canarios nos revela unas formas singulares en los precios, que posteriormente descubriremos. Todas ellas se circunscriben al mecanismo que regula y fija esos precios y a las relaciones entre usuario y transportista. La administración pública participa en estos procesos, asistiendo económicamente a algunos de los sectores del mismo.

El presente capítulo se vertebrará a partir de la conceptualización del flete, que es la unidad básica de los precios y, en definitiva, del contrato del transporte por mar. No podemos estudiar los precios y los costes que de ellos se derivan sin precisar previamente los contenidos que subyacen en este término: por otra parte, ampliamente difundido y en muchas ocasiones verdaderamente desconocido en todas sus acepciones.

La naturaleza del transporte nos asigna indefectiblemente los límites del estudio, subdividiéndolo en razón al transporte de mercancías y al transporte de pasajeros.

3.1. Concepto y formación del flete.

Definir con detalle y en los términos más precisos el flete no es tarea bien sencilla, puesto que éste encierra múltiples contenidos que a lo largo de la exposición iremos matizando convenientemente.

En una primera aproximación, el flete puede representar una tasa que el usuario o fletador de un buque abona al transportista-naviero por la prestación de unos servicios. No obstante, el flete no implica únicamente el alquiler del buque para el desplazamiento de la mercancía de un punto a otro del territorio; porque, si bien es correcta esta apreciación, no lo es menos considerar que éste es su concepto prístino más inmediato y recurrido. Sólo a través de la formación del flete llegaremos a concretar unos criterios clarificadores de la idea de flete.

El flete abarca otras variables que son necesarias en el transporte marítimo. La manipulación de la mercancía en todos sus procesos de carga/descarga, estiba/desestiba y recepción/entrega se integran en la configuración del precio del transporte o flete.

Entre el usuario y el transportista se suscriben una serie de obligaciones añadidas al fletamento, contrato que estipula el flete y la extensión de las responsabilidades contraídas. El Código de Comercio, en sus diferentes títulos sobre el comercio marítimo, regula esas relaciones contractuales entre el fletador y el transportista. ESQUEMBRE MENOR (1987, p. 74) puntualiza, al respecto, que:

"En un contrato de fletamento los armadores se comprometen a transportar mercaderías por mar o a poner el buque –total o parcialmente– a disposición de los fletadores para este objeto, contra pago de un cierto tipo de flete mutuamente convenido. Tal contrato de fletamento que engloba los derechos y obligaciones de ambas partes contratantes, puede tomar la forma de un Contrato de Fletamento (...), Conocimiento de Embarque [...] o apalabramiento [...]."

El flete es diferenciado para las distancias, tipo de mercancías y modalidad de transporte (línea regular o tramp –libre–). En cuanto a la modalidad de transporte, en la línea regular los buques tienen unos itinerarios más o menos fijos y son ofertados públicamente (10). Por el contrario, los buques que navegan bajo la modalidad tramp están sujetos a las variaciones de las cargas, con un derrotero variable que les lleva a la continua búsqueda de mercancías en distintos puertos.

En la primera el precio del servicio de transportación es tarifado, mientras que en la segunda el precio es convenido entre las partes. Para

(10) Juan ESQUEMBRE MENOR (1987): *Ibidem*, cfr. página 62.

PINACHO BOLAÑO (1981, p. 2), el elemento que distingue uno de otro es el flete, pues la carga en los buques de línea regular es más cara:

"[...] que admiten fletes relativamente altos y para cuyos propietarios –exportadores o importadores– la regularidad y la frecuencia del servicio son factores decisivos."

La incidencia del flete sobre el comercio marítimo y sobre la economía de países y regiones tradicionalmente marítimas es considerable. Sin duda alguna, repercute especialmente en los países con una estructura económica débil y con una fuerte dependencia de los países desarrollados. En otro capítulo, indicábamos cuáles eran las salidas formuladas por estos países, debatidas en el seno de la UNCTAD.

3.1.1. *Formación del flete.*

En una estructura económica capitalista, de libre concurrencia, el precio del transporte o flete se rige por la ley de la oferta y la demanda. Por tanto, es el mercado quien determina la curva de precios del flete. Éste, en consecuencia, se encuentra concatenado a la dinámica internacional del comercio y del transporte por vía marítima. Las oscilaciones del flete responden a las actuaciones de los sujetos transportistas y a todos aquellos gastos y costes derivados del proceso de transportación. El propio mecanismo de la oferta y la demanda estimula en uno u otro sentido (al alza o a la baja) los precios del transporte.

El flete para líneas regulares se fija tomando como base imponible:

1. La distancia que recorre un buque en ruta desde un puerto de origen a otro de destino. No siempre se realizan los desplazamientos con las bodegas al completo e, incluso, puede ocurrir que el retorno se haga en vacío. Ello va en detrimento del transportista que no consigue amortizar los gastos del buque (PINACHO BOLAÑO, 1981, p. 62).

2. El tipo de mercancía y su valor de origen y destino.

3. El volumen de la mercancía; es decir, su tonelaje. El precio varía en función de las dimensiones de la mercancía y si fueran necesarios para su manipulación otros medios mecánicos distintos a los del buque; para los contenedores, los enviados bajo la modalidad de grupajes, los precios suelen ser inferiores a los que lo hacen de forma individual.

4. Los costes de las operaciones portuarias.

5. Las tarifas por la prestación de servicios portuarios.

6. El precio del combustible. Los fletes se adecúan, acompasando los costes ocasionados por las constantes subidas de los combustibles y de otros gastos como seguros, amortizaciones, mantenimiento, personal, etc.

En el contrato o fletamento se estipulan las obligaciones que corresponden al usuario y al transportista. De ellas se derivan distintas formas usuales de actuación y procedimiento que brevemente comentamos y que influyen, en cierto modo, sobre la composición del flete (11):

a) *Sistema F.O.B.* (free on board): el transportista corre con los gastos de las operaciones portuarias de carga y estiba, que factura al vendedor y que se agrega al precio final de la mercancía.

b) *Sistema C.I.F.* (coast, insurance an freight): los costes de seguro, flete y manipulación corren por cuenta del vendedor, que coloca la mercancía en manos del naviero para que sitúe la mercancía en el buque.

c) *Sistema F.I.O.* (free in and out): el transportista realiza las operaciones de carga/estiba y descarga/deseitiba, pero los gastos son para el vendedor o usuario, tanto en el destino como en el origen. Los buques tramp adoptan, normalmente, este sistema.

d) *Sistema F.I.L.O.* (free in, liner out): el naviero costea la descarga y deseitiba en destino.

Incluimos, además, algunas fórmulas que se practican para el transporte de contenedores. Usualmente son:

– *Sistema F.C.L.* (full container load): el vendedor se hace cargo de todos los gastos que ocasionen las operaciones portuarias en origen y en destino.

– *Sistema L.C.L.* (less container load): el vendedor paga en el puerto de origen la carga, estiba y flete del contenedor hasta el puerto de destino. Una vez depositada en el muelle, cualquier gasto derivado de su manipulación y seguro es responsabilidad del comprador.

3.1.2. *Los fletes de las Conferencias Marítimas.*

Las Conferencias Marítimas conforman un conjunto de empresas navieras –casi siempre las de mayor competencia– que, de mutua conveniencia, acuerdan regularizar sus tráficos y flotas para controlar un sector del transporte marítimo de un territorio concreto. Presentan un sistema organizativo y de funcionamiento en forma de pool, donde los

(11) Para una más completa documentación puede consultarse:

M. PERPILLOU (1964): *Géographie de la circulation. La navigation et les transports maritimes*. Cfr. página 103.

Y, también:

Estudio sobre el coste de la manipulación portuaria de las mercancías. Cfr. página 27 a 29.

tráficos se reparten considerando los porcentajes de participación de cada miembro y con unos precios o fletes unificados.

Su característica principal es la formación de unos fletes unitarios que, generalmente, deben ser ponderados entre los que ya se practicaban, atendiendo, además, a las condiciones del mercado con criterios de rentabilidad. Aunque, en ocasiones, los fletes establecidos no se corresponden con la realidad, siendo muy superiores a los que los usuarios pueden soportar. Normalmente, irrumpen con fuerza, repartiéndose las líneas regulares principales del mercado.

En Canarias, los fletes fijados bajo este sistema cubren las líneas regulares entre Canarias y la Península. La Conferencia Península-Canarias controla la mayor parte del tráfico marítimo de los puertos de esos espacios respectivos. Para la formación de los fletes se siguen los pasos indicados más arriba, localizándose en seis grupos de puertos de tres áreas marítimas:

A. Norte: 1. Bilbao-Santander; 2. VillaGarcía-Marín-Gijón-Vigo.

B. Levante: 1. Barcelona; 2. Valencia; 3. Alicante.

C. Sur: Sevilla-Málaga-Pto. Sta. María-Cádiz.

El pool de navieras Península-Canarias practica, como veremos en las siguientes páginas, una política tarifaria agresiva, con precios elevados y en continuo ascenso (12). Los usuarios (importadores, exportadores, productores y cooperativas en general) se hallan representados a través del Consejo Profesional de Usuarios del Transporte Marítimo y Aéreo de Las Palmas (integrado en el Consejo Regional), reconocidos oficialmente como interlocutores válidos para las negociaciones y seguimiento de los fletes.

Paralelamente a la redacción de estas páginas tuvo lugar en Las Palmas la constitución de un nuevo pool naviero que regulará el tráfico interinsular de mercancías. Esta nueva Conferencia de fletes (INTERCAN) está integrada por las navieras Trasmediterránea, Antonio Armas, L.M. Hespérides (desde 1991 bajo el nombre de Jarugo tras la división de sus socios) y Ferry Gomera (Fred Olsen Lines). Una vez más, se trata de una organización cuyos miembros controlan en su totalidad el tráfico de cabotaje interinsular.

3.2. Precios y tarifas del transporte en Gran Canaria.

Consideramos como tal los fletes o precios normalizados para el

(12) Véase periódico *La Provincia*, del 19 de julio de 1989. Separata "Especial Puerto". Cfr. páginas 26 y 27.

transporte con origen o destino en el puerto de La Luz. Para el caso del transporte de mercancías, los fletes son los mismos que para el resto del Archipiélago. Las tarifas para el transporte de pasajeros difieren, en cambio, en función de la distancia recorrida en los trayectos. Establecemos, al mismo tiempo, una subdivisión que se atiene a los tráficos de cabotaje con la Península y al tráfico de cabotaje interinsular. Todas las tarifas tienen sus correspondientes descuentos y compensaciones que se comenta en el último apartado de este capítulo.

3.2.1. Las tarifas del tráfico de cabotaje con la Península.

El listado de tasas que hemos podido obtener del pool naviero Península-Canarias, nos muestra una estructura que sigue, en su conjunto, las directrices señaladas para la formación del flete. Aún así, detectamos ciertas particularidades.

Las tarifas para la ruta Canarias-Península aparecen detalladas por productos específicos. Se trata de todos aquéllos que forman el grueso de las exportaciones hacia el territorio peninsular. Es decir, productos del tráfico habitual entre estos puertos. Señalamos, por su importancia, entre otras: las conservas y harinas de pescado, pescado fresco y congelado, manufacturas de tabaco, chatarras, tomates, pepinos, berenjenas, cebollas y plátano.

Los fletes más altos corresponden a los puertos de desembarque de la cornisa Cantábrica y Atlántica, por encima del 20%, que pueden alcanzar, también, un 30%. Igualmente, los productos remitidos desde Canarias son inferiores a los que proceden de los puertos de la Península. Cualquier subida de los fletes repercute de manera desigual para cada trayecto. El trayecto Península-Canarias registrará una carga porcentual superior a las líneas Canarias-Península.

3.2.2 Las tarifas del tráfico interinsular de mercancías.

El precio del transporte de mercancías desde el puerto de La Luz para el resto de los puertos canarios tiene ofertas diversas según la naviera con la que se transporte. Así, comparando las tarifas de las navieras más representativas del transporte marítimo en el puerto, como lo son Trasmediterránea y Antonio Armas, deducimos que no existe una diferencia notable entre unos precios y otros, oscilando en torno a un 1 ó 2 por ciento en favor de la segunda naviera, con unos fletes algo por encima de los de la primera.

Las tarifas más altas corresponden a los itinerarios con La Gomera y La Palma, y las de menor precio para El Hierro.

CUADRO 4.15
FLETES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERINSULAR DE
MERCANCÍAS CON ORIGEN EN EL PUERTO DE LA LUZ EN 1988.
(en pesetas)

Puerto de destino	NAVIERAS			
	Trasmediterránea		Antonio Armas	
	Camión (M.L.)	Contenedor	Camión (M.L.)	Contenedor
Sta. C. de Tenerife	4.690	42.690	4.700	43.000
Sta. C. de La Palma	6.720	48.110	6.750	48.500
La Estaca	4.690	35.910	—	—
San Sebastián	6.240	48.110	—	—
Pto. del Rosario	5.280	45.400	5.300	46.500
Arrecife	5.960	45.400	6.000	46.500

Fuente: Trasmediterránea y Antonio Armas. *Elaboración propia*.

3.2.3. Las tarifas del transporte de pasajeros.

Por el carácter social que entraña este tipo de tráfico, consideramos oportuno valorar las tarifas y su incidencia sobre el transporte en Gran Canaria. Indudablemente, debemos contar con las tarifas que practica para el transporte de pasajeros la *Compañía Trasmediterránea*: naviera que presta estos servicios regulares en exclusiva desde el puerto de La Luz.

De otra parte, correlacionaremos los precios del transporte de pasajeros por vía marítima con los del transporte aéreo. Sin duda, nos aproximará a la problemática de este sector del transporte, que tanta resonancia ha tenido en la población canaria.

1. Las tarifas interinsulares:

En general, la evolución en los últimos años no ha registrado variaciones significativas. Tan sólo, la línea puerto de La Luz-puerto de Santa Cruz de Tenerife ha aumentado en un 2.2% para los usuarios del ferry. Menos importante ha sido la subida para el billete de Jet-foil, que se sitúa en torno a un 1%. Los demás trayectos mantienen los mismos precios.

CUADRO 4.16
TARIFAS DEL TRANSPORTE INTERINSULAR DE PASAJEROS.
1988 - 1989. (en pesetas)

Puerto de destino	1988	1989	% incremento
Sta. C. de Tenerife (ferry)	2.260	2.310	2.2
“ “ “ (Jet-foil)	4.180	4.220	0.9
Pto. del Rosario	3.760	3.760	0.0
Morro Jable (Jet-foil)	4.180	4.220	0.9
Arrecife	3.760	3.760	0.0
Sta. C. de La Palma	4.890	4.890	0.0
La Estaca	4.890	4.890	0.0
San Sebastián	4.890	4.890	0.0

Las tarifas corresponden a la acomodación de butaca.

Fuente: Compañía Trasmediterránea. *Elaboración propia*.

Debemos recalcar, de nuevo, la deficiencia de los servicios para la línea de ferries Gran Canaria-Tenerife (y viceversa). Con estas subidas, aunque el incremento es poco representativo, no se potencia y promociona el uso del transporte marítimo para los desplazamientos entre islas. De igual modo, no existe una correspondencia entre el billete del Jet-foil y la exigencia de unos servicios dignos, con menos oscilaciones en el horario e imprevistos que conducen a frecuentes improvisaciones. No estamos seguros si con la adquisición de un nuevo buque las prestaciones mejorarán; en ocasiones, la solución radica en una mejor gestión y planificación de los tráficos.

2. Las tarifas Canarias-Cádiz:

Este tráfico incrementó sus tarifas entre 1988 y 1989 un 3%. Al igual que para el caso anterior, tampoco podemos esperar, por ahora, que estas nuevas tasas supongan un mejor servicio.

3. Competencia y complementariedad en las tarifas marítimas y aéreas interinsulares:

Anteriormente vimos cuál había sido la evolución de las tarifas del billete de barco. Ahora, vamos a delimitar las tarifas para el billete de avión, comparándolas con aquéllas.

La tarifa aérea experimentó entre 1988 y 1989 un aumento muy superior al que tuvo el pasaje de barco, con un 3.4%, que se corresponde con la línea

aérea Aeropuerto Gran Canaria-Aeropuerto Tenerife Norte (Los Rodeos).

Si medimos las tarifas en función de las variables tiempo y distancia, podemos comprobar que las tarifas aéreas compiten en condiciones sustancialmente favorables con las tarifas marítimas, principalmente en los trayectos de largo recorrido, como los de las islas de La Palma, El Hierro y Lanzarote. Para los trayectos de corta distancia, tal es el caso de las líneas con Tenerife y Fuerteventura, las tarifas marítimas pueden llegar a ofrecer mejores precios –que no servicios– y rentabilidad que las aéreas.

CUADRO 4.17
TARIFAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS CANARIAS-CÁDIZ.
1988 - 1989 (en pesetas)

Acomodación		1988	1989	% incremento
Camarote doble ocupado x 1	(1)	34.800	35.840	3
	(2)	26.240	27.030	3
Camarote cuádruple ocupado x 4	(1)	24.020	24.740	3
	(2)	18.160	18.700	3

(1) Con aseo exterior; (2) Con aseo interior.

Fuente: Compañía Trasmediterránea. *Elaboración propia*.

CUADRO 4.18
TARIFAS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERINSULAR DE
PASAJEROS. 1988 - 1989. (en pesetas)

Aeropuerto de destino	1988	1989	% incremento
Tenerife Norte (Los Rodeos)	2.850	2.950	3.4
Fuerteventura	3.760	3.850	2.3
Lanzarote	4.385	4.500	2.6
La Palma	5.265	5.400	2.5

Las tarifas del billete de clase turista.

Fuente: Iberia/Binter. *Elaboración propia*.

Respecto a la distancia, debemos puntualizar que en la diferenciación de las tarifas influye sobremanera la ubicación de las infraestructuras de apoyo respectivas. Así, mientras que los aeropuertos se hallan distantes de los núcleos urbanos y capitalinos insulares, los puertos se encuentran emplazados en las cercanías de éstos, incluso entroncados a ellos. Esta circunstancia matiza las tarifas para el caso de las líneas más próximas. Así, al billete de avión hay que agregarle el precio del transporte o, en su caso, gastos de desplazamiento en vehículo privado o de servicio público hasta el aeropuerto y, desde aquí, al punto final de destino.

Serán menores los gastos para las líneas directas puerto-ciudad y, sobre todo, para la ruta puerto de La Luz-puerto de Santa Cruz en Jet-foil.

Con todo, el factor tiempo determina la orientación definitiva del usuario hacia uno u otro sistema de transporte. Siempre serán más rentables las líneas de corta distancia para el transporte marítimo. La permanencia en el aeropuerto es muy superior a la requerida en el puerto, comparando Jet-foil y avión para la línea Gran Canaria-Tenerife. El volumen de pasajeros transportados sirve de testimonio a nuestras afirmaciones (13).

Sin embargo, de todo este análisis inferimos una serie de consecuencias ciertamente desalentadoras. En primer lugar, y en detrimento del usuario, se constata una progresiva disminución de la calidad de los servicios, con una reiterada falta de puntualidad, información y atención desde que se inicia el circuito del transporte con la compra del billete. Asimismo, algunas líneas han dejado de ser rentables para el transporte marítimo porque ha disminuido sustancialmente la ocupación de los buques, con una notable infrautilización de los medios, por capacidad y oferta. Aumenta, por otro lado, la oferta en el transporte aéreo, que trata de penetrar en el mercado de pasajeros interinsular en mejores condiciones de tarifas y servicios, pese a que tampoco este sistema consiga resultados del todo positivos (GARCÍA GORDILLO, 1983).

4. CONCLUSIONES.

En el presente capítulo hemos revisado de manera detallada los diversos tipos de precios y tarifas del transporte marítimo más usuales en Canarias, desde las tarifas portuarias hasta los fletes, deteniéndonos en el proceso de formación, regulación y aplicación de cada uno. Dada la condición universal

(13) J.L. GARCÍA GORDILLO (1983): "Competencia y complementariedad del transporte aéreo y marítimo". *El transporte regional en Canarias*. Cfr. páginas 223 a 234.

de su extensión geográfica, éstas atañen por igual a todas las Islas, con lo que, salvo excepciones referidas a las diferencias en las cantidades o porcentajes aplicables, nuestro estudio tiene en este aspecto un carácter genérico.

En conclusión, de toda la información y documentación utilizada deducimos las siguientes puntualizaciones:

1. Que las tarifas aplicadas en el puerto de La Luz encarecen grandemente el precio final de los productos, recayendo sobre los propios usuarios del transporte el coste de los servicios y operaciones portuarias.

2. En general, las tarifas son elevadas y los porcentajes de incremento no se ajustan a la realidad, ni tan siquiera han mejorado la calidad y el nivel de efectividad exigible en algunos servicios.

3. Respecto a los fletes, y en especial a los que afectan a los tráficos entre las islas y con la Península, digamos que son bastante elevados. Tampoco existe una correspondencia directa entre servicios y precios. Muchos de los buques que efectúan estos tráficos no tienen unas condiciones óptimas para el transporte, ya que son frecuentes el deterioro o el desplazamiento de la carga, por la antigüedad de los buques y/o la mala ubicación de la carga en la bodega. Otros medios de transporte, como es el caso de los contenedores, muestran estas deficiencias, que se debe, en gran medida, al rápido envejecimiento de éstos.

4. Por último, la Conferencia Península-Canarias fijaba hasta 1990 los fletes de manera unilateral, desoyendo las peticiones del Consejo de Usuarios para ajustar y aproximar las posturas de unos y otros. Los precios del transporte están, incluso, por encima de las subidas que experimenta el IPC. anual.

TERCERA PARTE
ANÁLISIS DE LOS FLUJOS

V EL TRÁFICO DE CABOTAJE

0. INTRODUCCIÓN.

En las siguientes páginas examinamos de forma pormenorizada los flujos de mercancías y personas con origen o destino en el puerto de La Luz, tanto en su dimensión como en sus volúmenes por los diferentes tipos de tráficos. En lo que concierne al tráfico de cabotaje, todos los movimientos espaciales que se registren por el puerto de La Luz e, incluso, los que podamos detectar en los demás puertos de Gran Canaria, fundamentalmente, en los puertos de Salinetas y Arguineguín-Sta. Águeda.

En el presente capítulo analizamos el tráfico de mercancías y pasajeros en tres niveles: a) de cabotaje interinsular, b) de cabotaje con la Península y c) otros tráficos que desarrollan los puertos indicados anteriormente. A partir de aquí podemos confeccionar una verdadera red topológica de flujos y líneas que muestran las interrelaciones espaciales, así como todas las manifestaciones de tipo comercial en las que interviene la isla de Gran Canaria.

En los siglos XVIII, XIX y principios del siglo XX, la única posibilidad de acceder al mercado exterior era a través del transporte marítimo. Incluso en una misma isla, las comunicaciones de un punto cualquiera a otro del territorio tan sólo eran factibles por mar, ya que eran inaccesible por tierra. Como comenta PULIDO MAÑES (1983, p. 93):

“Inicialmente la inaccesibilidad terrestre fue de gran utilidad en los primeros siglos del desarrollo histórico de Canarias, pues permitió y fomentó el nacimiento de numerosos abrigos y embarcaderos, estimulando que los intercambios interiores e interinsulares fuesen efectuados por la vía marítima, en clara articulación con el tráfico exterior la actividad comercial de Gran Canaria estuvo estructurada en dos tipos de tráficos.”

En efecto, multiplicidad de puertos —o en su caso embarcaderos— se extendieron por el espacio insular grancanario. Entre ellos: San Nicolás (La Aldea), Agaete, Guía, Gáldar, bahía de Gando, bahía de La Isleta, puerto de Las Palmas. Constituyeron una primaria red portuaria que soportaba, a su

vez, un sistema de comunicaciones vital, más o menos laxo (1). En este contexto el puerto de Las Palmas cumplía una función comercial de primer orden. Sin embargo, el comercio en la Isla no alcanzó su máximo cenit hasta que entró en funcionamiento el puerto de La Luz.

Desde finales del siglo XIX, comenzó a perfilarse un nuevo sistema de comunicaciones, paralelamente a la dinámica de los acontecimientos históricos del momento y a los avances técnicos que posiblemente permitieron mejorar el diseño de los buques. Básicamente la red se estructuraba en: a) un tráfico de cabotaje con los puertos del sur de Andalucía, principalmente Sevilla y Cádiz, hacia los que expedían productos agrícolas y de los que procedían mercaderías diversas para el consumo interior insular; b) otro tráfico de cabotaje con los puertos de Santa Cruz de Tenerife (2), Fuerteventura y Lanzarote.

El sistema de comunicaciones que reconocemos actualmente ha ido forjándose a lo largo del tiempo, pero su grado de desarrollo y permanencia actual comienza a vislumbrarse a partir de los años cincuenta. De la misma forma, las transacciones comerciales alcanzan su cota más alta en estos años, generalizándose a numerosos puertos y países.

El estudio no está temporalizado, porque la información no era uniforme como para establecer con precisión un intervalo de tiempo determinado; aún así, apuntamos que la mayor parte de los datos se circunscriben al periodo comprendido entre 1965 y 1989.

De otra parte, no se han aplicado los índices de Gibbs-Martin, Bird e índice ajustado de especialización portuaria (I.A.E.P.) que hubieran perfilado las conclusiones (3). En cualquier caso, sus tasas no diferirían de los resultados obtenidos aquí respecto del sentido de los flujos y la

(1) Carmen G. CALERO MARTÍN (1984): *Los transportes marítimos en Canarias (Tenerife, siglos XVI al XVIII)*. Cfr. páginas 16 a 19.

(2) Teresa PULIDO MAÑEZ (1983): *op. cit.*, Cfr. páginas 97 a 111.

(3) a) Índice de diversificación de Gibbs - Martin = $1 - \frac{\sum x^2}{(\sum x)^2}$, donde x es el tonelaje de las 52 partidas de mercancías de la clasificación de la C.S.T.E., de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para las estadísticas del transporte de mercancías en Europa.

b) Índice de Bird = $(T_{im} + T_i) \times (T_t + T_m) \times 100$, donde T_{im} es el tráfico entre un puerto i y una zona o fachada m ; T_i es el tráfico total del puerto i ; T_t es el tráfico total del subsistema portuario en el que está integrado i ; y T_m es el tráfico total de la zona o fachada m con el subsistema portuario al que pertenece i .

c) Í.A.E.P. = $(e_i + e_t) + (E_i - e_i) + (E_t - e_t)$, donde e_i es el volumen de toneladas transportadas de un producto i en el puerto analizado; e_t el volumen total de mercancías del puerto; E_i el tonelaje del producto i en la región a la que pertenece *el puerto*; finalmente, E_t el volumen total de la región, zona o país.

especialización funcional del puerto (BARRAGÁN MUÑOZ, 1986; CASTEJÓN ARQUED, 1987 y PETRUS BEY, 1989).

1. ASPECTOS GENERALES DEL TRÁFICO DE CABOTAJE.

A partir de las memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz podemos conocer la evolución del tráfico de cabotaje. En ellas se aglutinan tanto los flujos interinsulares como los que se reconocen con la Península. A continuación damos cuenta del estado del movimiento de buques mercantes y su naturaleza, así como los flujos de mercancías y de pasajeros que discurren por el puerto.

1.1. Buques mercantes en navegación de cabotaje.

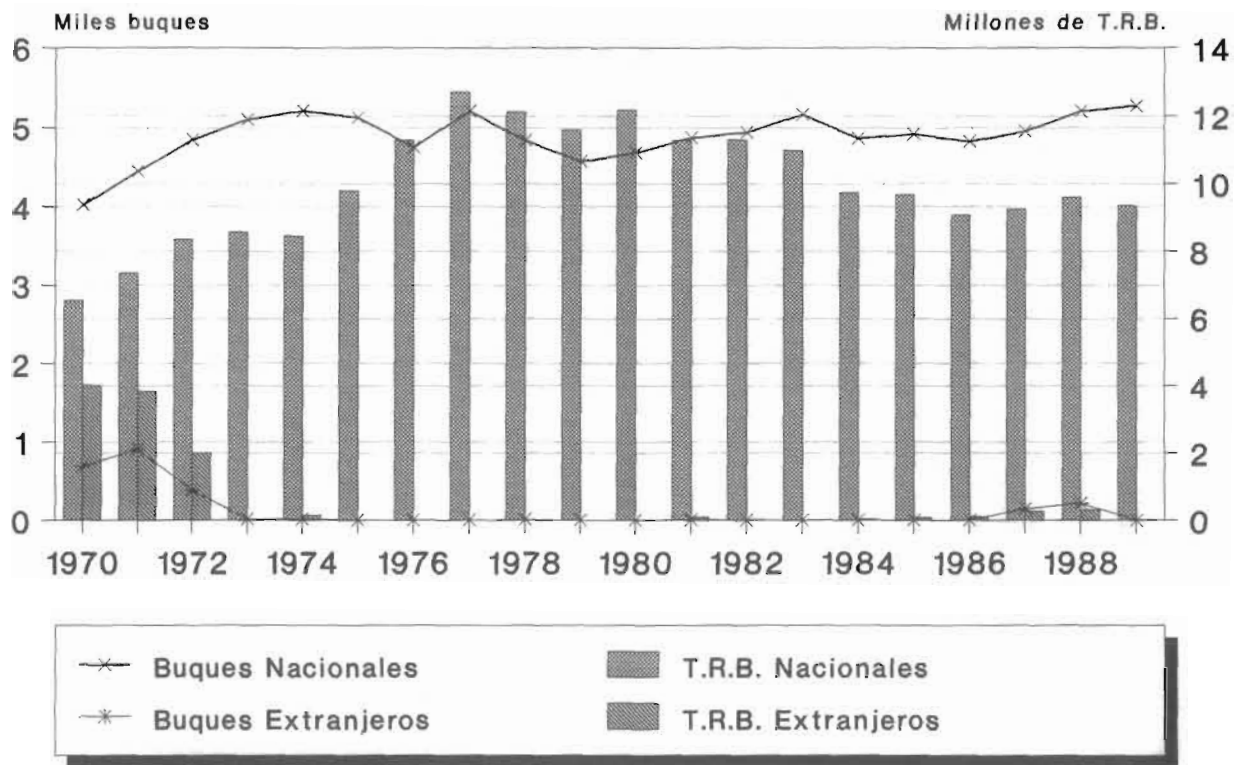
Son diversos los aspectos que debemos tener presente en el examen del movimiento de buques mercantes en los puertos de Gran Canaria. Entre otros: la modalidad del tráfico, la nacionalidad, el número de buques, su tipología y el tonelaje de registro bruto.

Para todos los casos, identificamos una tendencia lógica de los buques de bandera nacional por el tráfico de cabotaje y los del pabellón extranjero por el tráfico exterior (4). De igual modo, el tráfico de buques es prioritariamente, considerando su número, de cabotaje. Sin embargo, no podemos decir lo mismo del tonelaje de registro bruto, que solamente llega a alcanzar un cuarto del porcentaje total, en contraposición a los registros del tráfico de buques en navegación exterior, que abarcan las tres cuartas partes restantes. Ello indica el escaso tonelaje que poseen los buques nacionales en navegación de cabotaje, generalmente de menor tamaño y porte. Éstos ocupan un amplio grupo comprendido entre las 2.000 y 10.000 TRB.

Comprobamos el predominio de los buques nacionales en todo el periodo (1970 a 1989), tanto en su número como en su arqueo, frente a la marginal intervención de los buques con pabellón no nacional. Los porcentajes indican una participación próxima al 100% del tráfico para algunos años.

(4) Véase el capítulo II, donde explicamos suficientemente la relación entre modalidad de tráfico y nacionalidad de los buques.

GRÁFICO 5.1
 Movimiento de buques en tráfico de
 cabotaje. Puerto de La Luz: 1970 a 1989



CUADRO 5.1
MOVIMIENTO DE BUQUES EN TRÁFICO DE CABOTAJE: 1970 - 1989.

Años	N.º	Nacionales			Extranjeros			
		%s/c.	TRB.	%s/c.	N.º	%s/c.	TRB.	%s/c.
1970	4.019	85.5	6.537	62.0	684	14.5	4.011	38.0
1971	4.441	83.1	7.357	65.8	903	16.9	3.829	34.2
1972	4.844	92.7	8.353	80.6	381	7.3	2.003	19.3
1973	5.100	99.8	8.570	99.7	12	0.2	22	0.3
1974	5.210	99.8	8.464	98.4	12	0.2	141	1.6
1975	5.126	100.0	9.795	100.0	0	0.0	0	0.0
1976	4.750	100.0	11.308	100.0	0	0.0	0	0.0
1977	5.205	100.0	12.704	100.0	0	0.0	0	0.0
1978	4.834	99.9	12.122	99.9	4	0.1	14	0.1
1979	4.568	99.9	11.594	100.0	3	0.1	4	0.0
1980	4.683	99.9	12.170	99.8	3	0.1	20	0.2
1981	4.872	99.9	11.281	99.2	5	0.1	87	0.8
1982	4.934	100.0	11.299	100.0	2	0.0	12	0.0
1983	5.161	100.0	10.990	100.0	0	0.0	0	0.0
1984	4.862	99.9	9.734	99.8	3	0.1	25	0.2
1985	4.914	100.0	9.687	99.3	1	0.0	72	0.7
1986	4.284	100.0	9.089	98.9	2	0.0	103	1.1
1987	4.952	97.1	9.256	97.2	149	2.9	267	2.8
1988	5.207	96.1	9.601	96.9	216	3.9	308	3.1
1989	5.273	99.9	9.351	99.8	2	0.1	18	0.2

(1) En miles de toneladas de registro bruto.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

En conjunto no se aprecian grandes variaciones, ya que si en 1970 entraron unos 4.703 barcos que sumaron unos diez millones de TRB, en

1989 sólo lo hicieron algo menos de 600 unidades que superaron los nueve millones de TRB. En años anteriores, se observa la misma tendencia en el número y TRB entrado en el puerto.

En el quinquenio 1984 a 1989 la distribución por tipos de buques en navegación de cabotaje mostraba una mayor presencia en el tráfico del puerto de los buques transbordadores (roll-on/roll-off), de pasaje, cargueros y portacontenedores. Lógicamente, los dos primeros componen el grueso del movimiento de buques por el peso específico del tráfico interinsular, con una mayor frecuencia de entradas y salidas. En menor cuantía, en número y en toneladas de desplazamiento, los buques tanque y bulks (5). Ésta es, en general, la estructura que se observa incluso en años anteriores a 1984.

Los datos de 1988 para el puerto de Arguineguín-Sta. Águeda, indican un registro de 180 buques y poco más de un millón de TRB. El transporte de la materia prima (klinker y yeso) se efectúa con buques tipo bulk, comprendidos en el intervalo de las 15.000 a 20.000 TRB., aunque puede ser menor en alguna unidad, en tanto que el transporte interinsular se realiza en buques con un registro bruto inferior a las 5.000 toneladas. El tráfico dominante es el de cabotaje con 168 buques, frente a unos escasos 12 buques del tráfico exterior.

No ha sido posible hacer un seguimiento del movimiento de buques en el puerto de Salinetas, si bien el tamaño medio de los buques tanque oscila en torno a las 15.000 TRB.

1.2. Movimiento de mercancías.

Las mercancías que transitan por el puerto de La Luz en la modalidad de tráfico de cabotaje suponen en 1989 el 58.1% de las descargas y el 66.5% de los embarques. Deducimos, por consiguiente, que el tráfico es eminentemente de cabotaje. Ésta ha sido la tónica general observada desde 1975, aunque en 1970 el tráfico exterior dominaba en los desembarcos de mercancías con un 64.7% del total. En ese año las descargas por este tráfico significaron el 81.3%, mientras que las mercancías cargadas fueron el 18.7% del mismo.

Entre 1970 y 1980 se registró un incremento moderado que supuso un aumento para los desembarques y un descenso para los embarques,

(5) Tengamos presente que estos porcentajes son aproximativos, puesto que en las *Memorias* del puerto no constan por separado los tipos de buques y el tráfico al que pertenecen.

GRÁFICO 5.2

Movimiento de mercancías del tráfico de cabotaje. Puerto de La Luz: 1975-1989

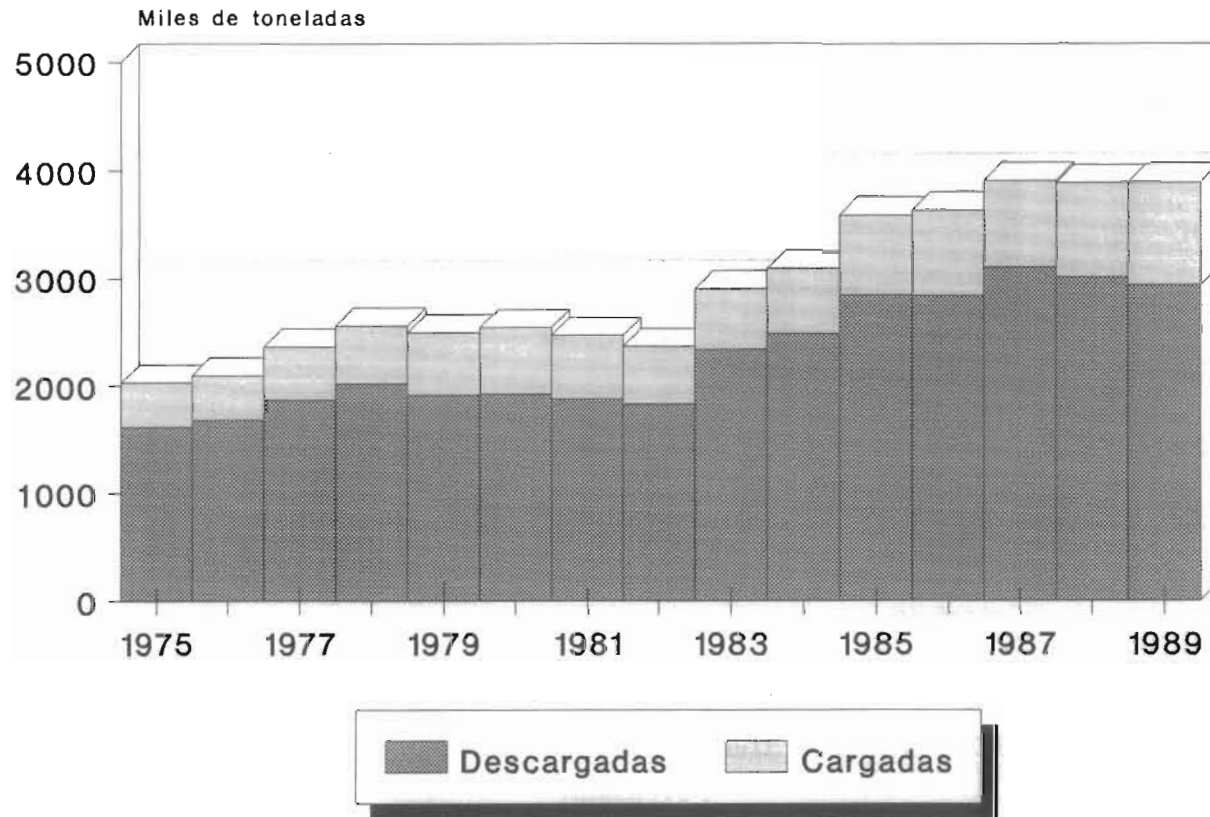


GRÁFICO 5.3
Tráfico de mercancías en régimen de
cabotaje. Puerto de La Luz: 1975 a 1989

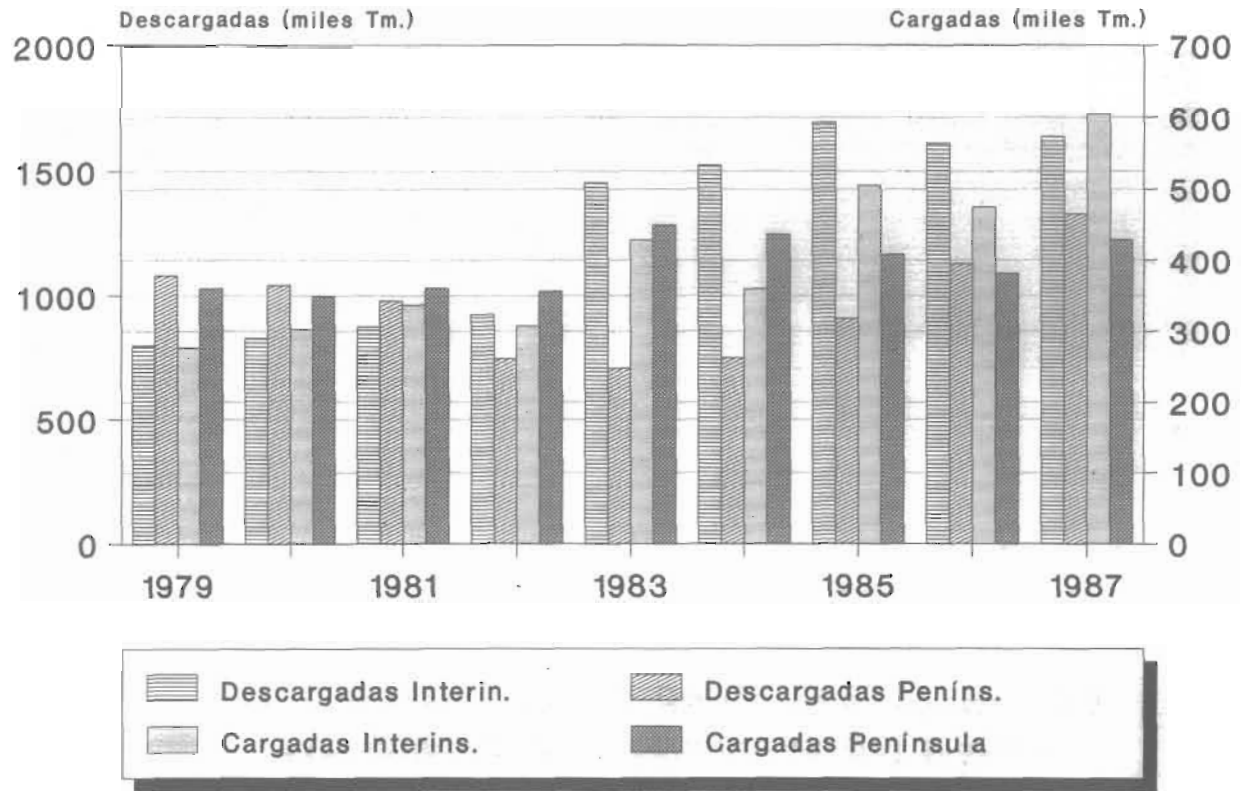
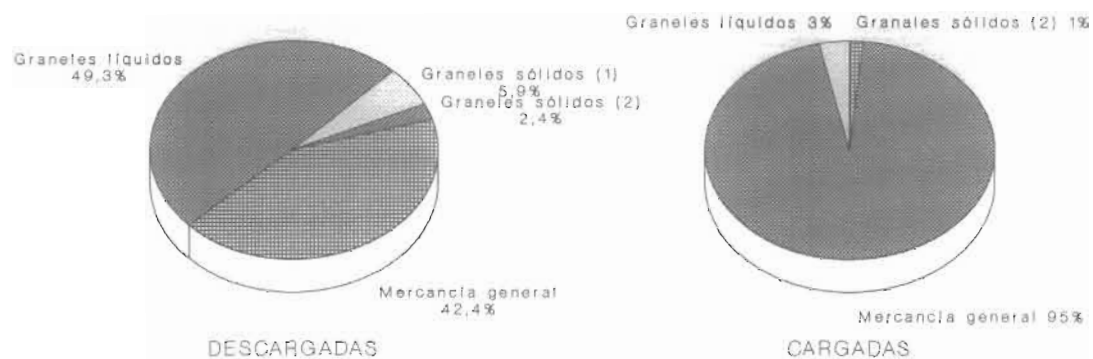


GRÁFICO 5.4
Distribución de las mercancías por grupos del tráfico de cabotaje en 1975



1. Por instalación especial
2. Sin instalación especial

GRÁFICO 5.5
Distribución de las mercancías por grupos del tráfico de cabotaje en 1989



PUERTO DE LA LUZ

- 1. Por instalación especial
- 2. Sin instalación especial

situándose con un 24.3% y un 75.7% respectivamente. Esta tendencia se reproduce al final del periodo.

En valores absolutos se pasa de 1,5 millones de toneladas descargadas y 348 mil toneladas de mercancías embarcadas en 1970 a 2,9 millones de toneladas desembarcadas y 958 mil cargadas para 1989.

1.2.1. Tendencia del tráfico por grupos de mercancías.

Ateniéndonos a los grupos de mercancías, observamos que sobresalen los grupos 1 y 4, que corresponden a graneles líquidos y mercancía general. Justamente aquellas partidas que marcaban la especialización portuaria que anotamos en el capítulo primero. El perfil observado es el siguiente:

A. La evolución es irregular, si bien el tráfico de importación de graneles líquidos, fundamentalmente petróleo y sus derivados, se reactiva a partir de 1983, paralelamente a un aumento del consumo interior de combustibles. En la exportación predominan los embarques de mercancías generales (principalmente productos hortofrutícolas), destacando, asimismo, las descargas.

La exportación de productos petrolíferos no es muy importante, pero supone uno de los componentes básicos del tráfico que fluye hacia las Islas orientales (Fuerteventura y Lanzarote).

CUADRO 5.2
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CABOTAJE DE MERCANCÍAS, POR
GRUPOS: 1975 - 1989.

Años		Graneles líquidos		Graneles sólidos por inst. espe.		Graneles sólidos sin inst. espe.		Mercancía general	
		Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1975	(1) D	813.424	46.2	181.409	75.1	3.387	19.5	614.627	65.4
	C	5.636	100.0	0	0.0	0	0.0	409.900	61.3
1976	D	799.789	57.7	198.964	68.0	25.461	85.1	656.739	70.4
	C	0	0.0	0	0.00	0	0.0	412.686	59.0
1977	D	818.843	55.0	239.751	75.5	18.621	49.3	792.555	68.0
	C	1.437	100.0	354	19.1	1.235	100.0	447.719	47.7
1978	D	843.246	59.6	227.806	75.0	8.261	42.4	940.303	73.3
	C	0	0.0	0	0.0	401	100.0	538.754	58.8

1979	D	696.677	56.9	198.295	73.4	13.316	69.0	905.753	70.3
	C	18	1.2	3.536	100.0	1.516	96.0	575.492	62.3
1980	D	720.810	50.9	257.909	74.0	13.745	50.7	932.313	70.3
	C	183	53.3	736	100.0	7	100.0	616.546	63.2
1981	D	751.324	43.5	234.924	75.9	9.775	65.2	882.091	57.9
	C	142	64.0	216	100.0	0	0.0	590.848	56.2
1982	D	771.693	47.7	220.481	70.0	21.146	51.7	816.139	53.1
	C	0	0.0	8.876	100.0	279	96.2	527.625	52.6
1983	D	1.299.547	56.5	191.285	64.3	24.984	50.6	823.988	55.8
	C	43	0.4	44.568	99.5	16	61.5	516.549	54.1
1984	D	1.366.798	58.6	194.552	64.2	52.195	54.3	873.082	56.6
	C	8.555	90.8	38.986	96.5	19.539	94.7	540.083	53.0
1985	D	1.410.168	57.2	190.028	64.4	64.517	54.6	1.175.019	62.0
	C	40.462	90.7	39.224	96.0	9.484	85.6	666.149	52.8
1986	D	1.541.203	59.1	109.784	63.4	20.142	54.3	1.168.034	58.2
	C	53.052	29.0	33.042	70.5	0	0.0	713.416	59.6
1987	D	1.595.848	58.5	144.775	49.2	29.952	39.2	1.332.398	64.9
	C	8.136	15.0	0	0.0	1.613	60.8	800.577	68.2
1988	D	1.493.288	58.4	128.338	42.4	53.582	78.1	1.334.343	60.7
	C	37.468	48.9	0	0.0	7.388	100.0	838.176	69.0
1989	D	1.446.905	55.9	172.828	50.0	71.111	82.2	1.244.862	61.3
	C	32.682	36.0	0	0.0	13.986	99.9	911.467	68.5

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

B. Por su parte, el grupo de las mercancías generales aprecia un incremento global de su tráfico, notablemente superior en el tráfico de importación, que duplica en 1989 el volumen registrado en 1975. Ello indica un ascenso paulatino en todo el periodo, que expresa, evidentemente, un marcado proceso importador de la economía insular que ya es secular.

Los flujos, con un fuerte peso de las frutas –plátanos–, pescado congelado y productos alimenticios, indican una gravitación preferente con la Península, y secundariamente hacia el puerto de Santa Cruz de Tenerife y los restantes puertos orientales.

C. El tráfico de graneles sólidos por instalación especial (o de minerales, cementos, abonos, cereales y harinas) ha ido en descenso desde 1976, registrando entre 1977 y 1982 los volúmenes más elevados, por encima de las doscientas mil toneladas. Posteriormente, hasta 1986, los totales anuales

fueron descendiendo progresivamente, recuperando al final del periodo parte del tráfico perdido entre 1985 y 1986: unas 346 mil toneladas. Esta situación revela un tráfico poco estable y muy condicionado por la demanda de los diversos sectores como el agrícola, el subsector construcción y las industrias alimentarias.

El tráfico exportador apenas tiene incidencia en la globalidad del tráfico, orientado, al igual que para los graneles líquidos, hacia las Islas orientales.

D. Por último, los graneles sólidos (minerales, cereales, harinas y fertilizantes) que no requieren instalación especial para la carga/descarga son poco representativos, pues los volúmenes están por debajo de las sesenta mil toneladas de 1985. Las mercancías embarcadas superan, en determinados años, el millar de toneladas, con la excepción de los máximos de 1965, 1970, 1984 y 1985, superiores a las siete mil toneladas. Casi todo el volumen manipulado en el puerto correspondía al tráfico de cabotaje.

CUADRO 5.3
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR TRÁFICO DE CABOTAJE:
1979 - 1987.

Años	(1)	Interinsular			Peninsular			TOTAL	
		Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%
1979	D	799.811	42.6	100.0	1.079.304	57.4	100.0	1.879.115	100.0
	C	276.412	43.4	100.0	360.327	56.6	100.0	636.739	100.0
1980	D	830.140	44.3	103.8	1.042.229	55.7	96.6	1.872.369	99.6
	C	301.805	46.3	109.2	349.340	53.7	97.0	651.145	102.3
1981	D	872.670	47.1	109.1	979.806	52.9	90.8	1.852.476	98.6
	C	337.071	48.3	122.0	360.270	51.7	100.0	697.341	109.5
1982	D	924.521	55.4	115.6	744.924	44.6	69.0	1.669.445	88.8
	C	306.925	46.3	111.0	355.703	53.7	98.7	662.628	104.1
1983	D	1.452.539	67.3	181.6	707.100	32.7	65.5	2.159.639	114.9
	C	427.800	48.8	154.8	448.660	51.2	124.5	876.460	137.6
1984	D	1.522.674	67.0	190.4	749.489	33.0	69.4	2.272.163	120.9
	C	359.332	45.2	130.0	436.362	54.8	121.1	795.694	125.0
1985	D	1.695.008	65.1	211.9	907.194	34.9	84.0	2.602.202	138.5
	C	505.102	55.3	182.7	408.020	44.7	113.2	913.122	143.4
1986	D	1.610.659	58.8	201.4	1.129.190	41.2	104.6	2.739.849	145.8
	C	474.493	55.4	171.7	381.381	44.6	71.1	855.874	134.4

1987	D	1.635.590	55.2	204.5	1.329.608	44.8	123.2	2.965.198	157.8
	C	604.054	58.5	218.5	428.972	41.5	119.0	1.033.026	162.2

(1) C= Cargadas; D= Descargadas.

Fuentes: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías, MOPU.
Elaboración propia.

1.2.2. Composición del grupo de las mercancías generales.

Los productos con mayor participación en el tráfico de cabotaje son: el plátano, los materiales de construcción, la pesca congelada, los productos hortofrutícolas, cereales, automóviles, alcohol y papel.

A) El plátano se comercializa hacia los mercados de la Península, descendiendo su volumen en los últimos años. En 1980 alcanzó la cantidad más alta con 122 mil toneladas exportadas, cerca del 93% de la producción de la Isla (133 mil toneladas), momento que coincide con la recuperación del sector tras el pronunciado bajón de 1974. Con posterioridad, la producción disminuye y, por tanto, los embarques por este tráfico, acorde con el descenso de la superficie cultivada (6). En 1987 el volumen embarcado fue de 87,5 mil toneladas, aproximadamente un 85.7% de la producción interior. En los años siguientes no tiene la misma incidencia, con volúmenes algo por debajo de la media del periodo.

B) El consumo de materiales de construcción es, cada día, más trascendental para Gran Canaria, en la medida que tiene que surtir a diversos sectores vitales de su economía: la construcción de viviendas de uso social y las residencias de tipo turístico (hoteleras, extrahoteleras y otras de ocio).

Las estadísticas registran estas importantes entradas por el puerto de La Luz, indicando un máximo para los años 1979 y 1980 con algo más de 200 mil toneladas. Tras unos volúmenes escasos en los años siguientes, en 1987 señala una recuperación que le sitúa con 138,7 mil toneladas y que es coyuntural, pues posteriormente inicia un marcado descenso. Por otra parte, las exportaciones son insignificantes y, en cualquier caso, van destinadas en tráfico interinsular a los puertos de Arrecife y Puerto del Rosario.

(6) Véase A. GONZÁLEZ MORALES y Juan Fco. MARTÍN RUIZ (1989): *Espacio rural y agricultura en la isla de Gran Canaria*. 230 pp.

C) También la pesca congelada ocupa un sector importante del tráfico de cabotaje. La producción pesquera ha ido creciendo y, por consiguiente, el comercio portuario que se ha generado de forma paralela refleja esa actividad. Es un producto de exportación hacia los mercados peninsulares, procedente de las extracciones que realizan los buques arrastreros-congeladores de la flota española en el banco pesquero canario-sahariano. Las exportaciones han aumentado desde 1982, pese a que el máximo volumen lo obtuvo en 1981 con 92,7 mil toneladas. En 1989 el volumen embarcado de pesca congelada fue de 84 mil toneladas.

D) Los productos hortofrutícolas comercializados proceden, por su volumen, de las entradas del tráfico Península-Canarias. Son, principalmente, cítricos, peras, uvas, melocotón, manzanas, ajos y cebollas. La evolución de estos productos ha sido muy irregular, pues tan pronto se aprecia un incremento como seguidamente un decremento. Cabe destacar las importaciones de 1986 con 137,5 mil toneladas, que se reducen sustancialmente un 46% en 1989, con un volumen de 74 mil toneladas.

E) La presencia de silos para el depósito de cereales y harinas en el puerto de La Luz indica la existencia de cierta actividad que debe ser cuantificada. Aunque los volúmenes no consiguen la proporción de los anteriores, su importancia viene dada por la tipología de estos productos, imprescindibles como materia prima de algunos productos básicos de la alimentación de la población. El tráfico exterior controla una porción significativa del comercio de estos productos en el puerto de la Luz, pero por ello no debemos desestimar la constancia del tráfico de cabotaje manteniendo unos niveles aceptables de participación en torno a 10 ó 20 mil toneladas descargadas y entre 5 y 18 mil toneladas embarcadas, según los años. La excepción, según las memorias consultadas, viene dada por los registros de 1986, muy por encima a los anteriores, estimado en 97.193 toneladas descargadas y 89.761 cargadas. Dada la magnitud de esta desproporción, pensamos que pudiera tratarse de algún error de contabilización, pues no existen otros motivos que justifiquen estas cifras.

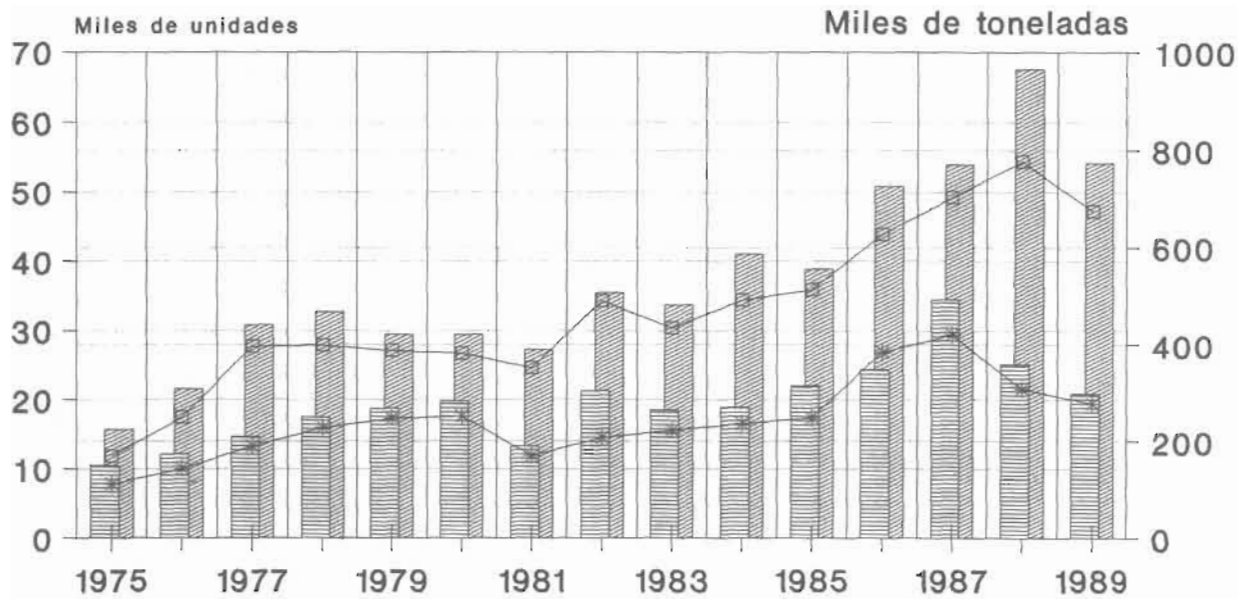
F) También el mercado de automóviles desencadena consecuentemente una actividad portuaria paralela. Dominan en el tráfico de cabotaje las descargas de unidades procedentes de la Península. El ritmo de los flujos no es constante, aunque los volúmenes son altos, siendo en 1975 de 28 mil toneladas y ya en 1988 alcanzan las 60 mil, con un máximo de 115 mil toneladas en 1985. Un gran porcentaje de estas mercancías transitan por el puerto para ser embarcadas luego con destino a las Canarias orientales.

G) Tampoco es insignificante la comercialización de alcohol, vinos y

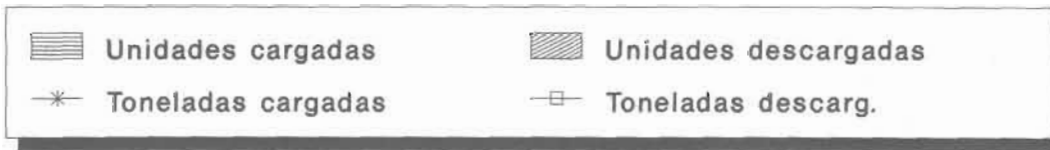
GRÁFICO 5.6

Tráfico de contenedores en régimen de cabotaje. Puerto de La Luz: 1975 a 1989

176



Gerardo Delgado Aguiar



licores. Procede del tráfico con dirección Península-Canarias, que se bifurca, ya en el puerto de La Luz, hacia los demás puertos insulares. Los volúmenes registran una gran oscilación, constatándose la irregularidad en todo el periodo y una cierta línea alcista en los dos últimos años.

H) Otros productos de consumo interior, que van progresivamente en aumento, son los representados por el papel (en bobinas) y cartones. Su uso está ampliamente difundido no sólo a escala doméstica sino, también, a escala industrial (prensa, cartonajes, embalajes para el congelado de la pesca –lenguado, pulpo, calamar–, ...). De 1975 a 1989 podemos apreciar una constante en este tráfico: la regularidad de los tonelajes embarcados y desembarcados, en torno a las 25 ó 30 mil toneladas; si exceptuamos los embarques de 1986 y los desembarcos de 1987, que rompen con esta dinámica, marcando guarismos muy superiores.

I) Con una menor participación tenemos los abonos, papas, tomates, tabaco y productos lácteos pertenecientes, en buena parte, al tráfico interinsular. De ellos, deben ser mencionados los productos lácteos que se aproximan a los anteriores. Entre 1975 y 1989 las cifras marcan una presencia cada vez más creciente, pasando de 7 mil toneladas a 27 mil toneladas importadas y de 6,7 mil toneladas a 43 mil toneladas exportadas.

1.2.3. *El tráfico de contenedores.*

El contenedor es una estructura metálica resistente que sirve de recipiente para el transporte (marítimo, aéreo o terrestre) de productos, protegiéndolos herméticamente del exterior. Sus dimensiones son variada, pero el más común es el contenedor de 20 pies (6.05 x 2.44 x 2.27 metros). Ofrece una serie de ventajas como la rapidez en el traslado, la maniobrabilidad de grandes cantidades de carga general que son homogeneizadas y mecanizadas, así como disminuye el deterioro y/o rotura de la mercancía (7):

“Es un equipamiento de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su uso repetido. Ideado para el transporte intermodal, está provisto de mecanismos que facilitan su transbordo.”

(7) VV.AA. (1989): *Estudio sobre el coste de manipulación portuaria de las mercancías*, página 33; también, Antonio CARBALLO COTANDA y PADRÓN ALBORNOZ (1969): *El container. Los contenedores en el transporte actual*. Cfr. páginas 15 a 71

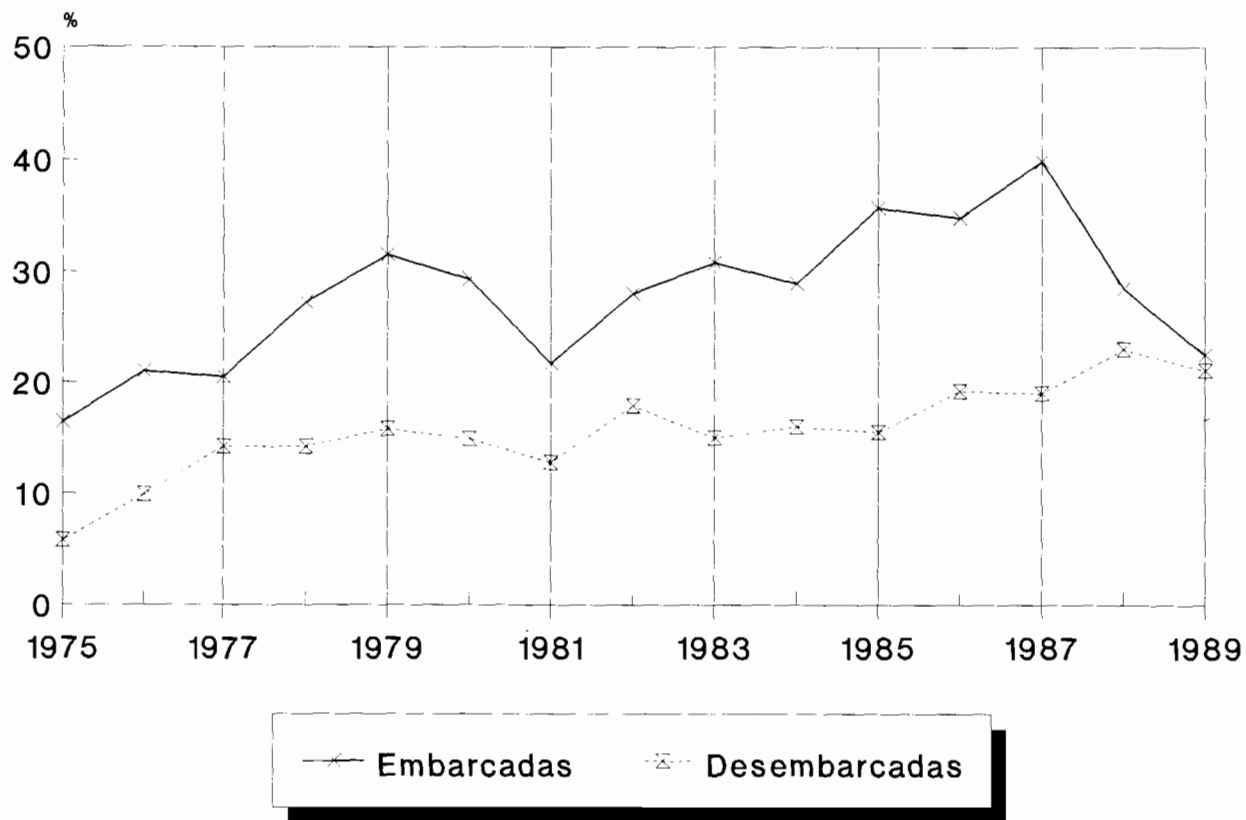
CUADRO 5.4
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN
TRÁFICO DE CABOTAJE POR EL PUERTO DE LA LUZ: 1975 - 1989.

Años		Con Carga				Vacíos			
		N.º	%s/t.	Ton.	%s/t.	N.º	%s/t.	Ton.	%s/t.
	(1)								
1975	C	10.431	99.5	110.641	99.7	19.956	98.4	19.634	96.6
	D	15.658	97.9	168.795	97.7	1.916	100.0	4.072	100.0
1976	C	12.104	97.9	142.717	97.2	8.420	95.0	16.617	94.2
	D	21.533	95.4	249.106	95.1	398	95.7	808	95.5
1977	C	14.631	98.0	189.578	97.9	11.648	96.6	23.183	96.3
	D	30.801	92.4	395.514	92.8	734	82.7	1.479	81.2
1978	C	17.422	90.7	227.251	90.2	6.830	81.0	12.070	75.4
	D	32.684	91.1	397.260	91.6	369	55.9	705	46.4
1979	C	18.680	86.8	246.436	85.0	2.234	49.9	5.939	53.2
	D	29.476	82.6	386.512	83.1	245	35.5	579	32.2
1980	C	19.782	89.6	250.710	87.5	1.770	35.2	5.235	41.3
	D	29.414	80.0	382.031	82.0	71	20.7	167	20.9
1981	C	13.214	75.5	169.071	73.9	847	16.4	2.083	18.5
	D	27.220	74.8	351.532	76.7	88	8.2	273	4.2
1982	C	21.197	77.7	206.036	72.8	2.451	23.8	3.506	21.7
	D	35.462	74.7	488.749	77.7	783	40.7	8.284	83.6
1983	C	18.523	78.0	221.300	71.3	2.212	26.0	19.235	55.8
	D	33.718	72.5	433.740	70.1	769	71.0	13.843	96.8
1984	C	18.883	76.3	235.806	75.0	1.437	17.2	11.266	40.3
	D	41.099	74.1	491.007	71.5	621	77.1	6.291	91.2
1985	C	21.964	45.8	247.684	51.1	332	4.8	764	6.5
	D	38.838	80.1	513.500	69.4	1.050	75.9	939	61.2
1986	C	24.331	75.7	383.575	77.6	813	6.9	1.945	7.4
	D	50.794	70.1	627.045	67.6	446	81.5	920	79.0
1987	C	34.488	85.2	419.223	85.4	20.375	58.1	43.296	59.1
	D	53.948	72.0	703.567	71.8	40	23.5	86	23.3
1988	C	25.103	82.4	307.516	83.0	3.613	18.1	7.287	19.4
	D	67.548	65.1	777.325	65.9	880	56.5	1.750	55.4
1989	C	20.824	84.4	277.166	85.3	32.928	64.3	72.120	66.2
	D	54.162	63.8	675.293	63.3	561	42.9	1.113	40.2

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

GRÁFICO 5.7
Índice de contenerización de las
mercancías. Puerto de La Luz: 1975-1989



El transporte de contenedores en nuestros puertos es reciente, al menos de una forma continuada desde 1971, contabilizándose su número y tonelaje. Este tráfico tiene su propia identidad, con espacios reservados para el asentamiento y apilamiento de los contenedores. El rápido incremento de éste obliga a crear nuevos espacios, extendiéndose ya por toda la superficie del puerto de La Luz e identificándose como una actividad portuaria de primer orden.

Este transporte origina un flujo de unidades ya sean con cargamento o en vacío, en importación o exportación, por tráfico de cabotaje o exterior. Obviamente, nos interesan los que transitan cargados, pues nos proporcionan una información exacta del volumen de mercancías transportadas por este medio.

El tráfico de mercancías contenerizadas entre 1975 y 1989 muestra una clara tendencia hacia las importaciones, aumentando año tras año el número de las unidades que desembarcan. Así, se pasa de 15.658 unidades y 168,8 toneladas en 1975 a 54.162 unidades y 675 mil toneladas en 1989. Entre 1975 y 1978 el tráfico de cabotaje contaba con algo más del 90% de los contenedores desembarcados. Desde esa fecha hasta 1989 disminuye, situándose en torno al 63%.

CUADRO 5.5
ÍNDICE DE CONTENERIZACIÓN DE LAS MERCANCÍAS:
1975 - 1989.

Años	CABOTAJE		EXTERIOR		TOTAL	
	Emb.	%Desemb.	Emb.	%Desemb.	Emb.	%Desemb.
1975	31.8	10.5	0.1	0.3	16.4	5.8
1976	34.6	14.8	1.4	1.3	21.0	9.9
1977	38.4	21.1	0.9	2.7	20.5	14.2
1978	42.1	19.7	6.4	3.6	27.2	14.3
1979	42.4	20.2	12.4	7.6	31.5	15.8
1980	40.6	19.8	10.0	7.0	29.3	14.9
1981	28.6	18.7	13.0	6.3	21.7	12.8
1982	38.4	26.7	16.2	8.3	28.0	17.9
1983	39.4	18.5	19.9	10.4	30.8	15.0
1984	38.8	19.7	16.4	10.9	28.9	16.0
1985	32.8	18.1	39.3	11.7	35.7	15.5

1986	48.0	22.1	17.8	15.1	34.8	19.2
1987	51.7	22.7	17.1	13.5	39.9	19.0
1988	34.8	25.8	15.1	18.9	28.5	23.0
1989	28.9	23.0	9.9	18.5	22.5	21.1

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

Los embarques, aunque en menor cuantía, revelan que el tráfico de contenedores no tiene un único sentido. También en esta modalidad el tráfico presenta una línea creciente hasta 1987, para retraerse algo en el último bienio.

El movimiento de contenedores en vacío suman las 32 mil unidades y 72 mil toneladas en 1989, correspondiendo a retornos a los puertos emisores. Son los registros más acusados desde 1975, representando un aumento considerable respecto a 1985 y 1986. Los contenedores vacíos desembarcados son unas 561 unidades de un millar de toneladas, como corresponde al escaso tráfico generado desde este puerto.

El índice de contenerización (8) nos proporciona el porcentaje de mercancías que utilizan el contenedor en el tráfico de cabotaje. Así, en 1989 el 28.9% de las mercancías embarcadas fueron contenerizadas, frente a un 23% de las desembarcadas; es decir, muy por debajo de la línea ascendente que marcaban los índices hasta 1987. No obstante, pensamos que se trata de una situación coyuntural y, por consiguiente, habría que esperar una respuesta positiva en el futuro, hacia una mayor presencia del contenedor como medio de transporte en las exportaciones y, principalmente, en los intercambios interinsulares.

1.2.4. *El tráfico roll-on/roll-off de mercancías.*

El sistema roll-on/roll-off permite el acceso rodado de vehículos por la proa o popa de los buques preparados con rampas levadizas, embarcando o desembarcando mercancías, bien en contenedor o en otros medios (cajas de madera, jaulas, planchas, paletas, ...). Se trata de un tráfico reciente que figuran en las estadísticas a partir de 1981. En la actualidad podemos

(8) El índice de contenerización resulta de la siguiente operación: $Ic = \frac{Tm. \text{ de mercancías en contenedores}}{Tm. \text{ de mercancías (total absoluto)}} \times 100$.

afirmar que se ha consolidado, caracterizando un tipo específico del transporte marítimo.

En 1981 y 1982 aparecen de manera conjunta los movimientos de los tráficos de cabotaje y exterior, por lo que tendremos el inconveniente de discernir uno de otro. A partir de 1983, sin embargo, están detallados los movimientos de mercancías. Proceden, casi en su totalidad, del tráfico interinsular, de las líneas con buques roll-on/roll-off de Antonio Armas, Líneas Marítimas Hespérides y Trasmediterránea.

A) *En contenedores.*

En 1983 el tráfico roll-on/roll-off de contenedores desembarcados era el 72.3% del total de los tráficos. Los porcentajes disminuyen hasta 1987, para manifestarse en forma de recta ascendente en 1989. Respecto a los volúmenes, en 1983 entraron 16.972 toneladas, en 1986 unas 448,9 mil y en 1989 unas 514 mil. Las mercancías embarcadas en contenedores registra unos índices en torno al 100% hasta 1987, iniciando una caída en 1988 que parece continuar posteriormente.

CUADRO 5.6
TRANSPORTE ROLL-ON/ROLL-OFF DE MERCANCÍAS EN
TRÁFICO DE CABOTAJE: 1981 - 1989.

Años(2)		En contenedores		Por otros medios	
		Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1981	(1) D	16.248	100.0	218.868	100.0
	C	4.296	100.0	213.336	100.0
1982	D	6.234	100.0	227.789	100.0
	C	16.998	100.0	269.311	100.0
1983	D	16.972	72.3	224.604	97.7
	C	13.566	99.6	226.639	99.4
1984	D	51.252	86.0	228.452	97.9
	C	33.647	99.3	231.039	98.6
1985	D	374.137	72.4	986.332	60.7
	C	210.702	100.0	472.926	100.0
1986	D	448.965	72.4	838.382	62.4
	C	231.772	100.0	449.280	100.0
1987	D	377.595	70.3	671.279	62.5
	C	171.818	94.9	368.346	95.7

1988	D	293.988	78.7	449.059	89.8
	C	91.623	85.9	240.635	87.8
1989	D	514.481	80.7	449.059	91.0
	C	160.340	87.4	240.635	89.0

(1) C= Cargadas; D= Descargadas.

(2) En la fuente consultada, los totales de los tráficos de cabotaje y exterior aparecen acumulados para los años 1981 y 1982.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

Todo ello expresa, singularmente, la orientación de este tipo de flujo hacia el tráfico de cabotaje, aunque no hay que desdeñar el despeque iniciado en 1985 en las importaciones del tráfico exterior, superando las cien mil toneladas. Por el contrario, los embarques son casi nulos, con la salvedad de 1987 que parece señalar el inicio de una nueva tendencia.

2. *Por otros medios.*

En 1983 significó el 97.7% del tráfico total desembarcado con 224,6 mil toneladas y en 1989 el 91% con 449 mil toneladas. Salieron, por otro lado, 226,6 mil toneladas en 1983 y 240 mil toneladas en 1989, con unos porcentajes que oscilaron entre el 99 y el 89 por ciento respectivamente. Si bien parecía que en 1986 se iniciaba el relanzamiento de este sector, los volúmenes de los años siguientes indican un cierto retraimiento y estancamiento del tráfico.

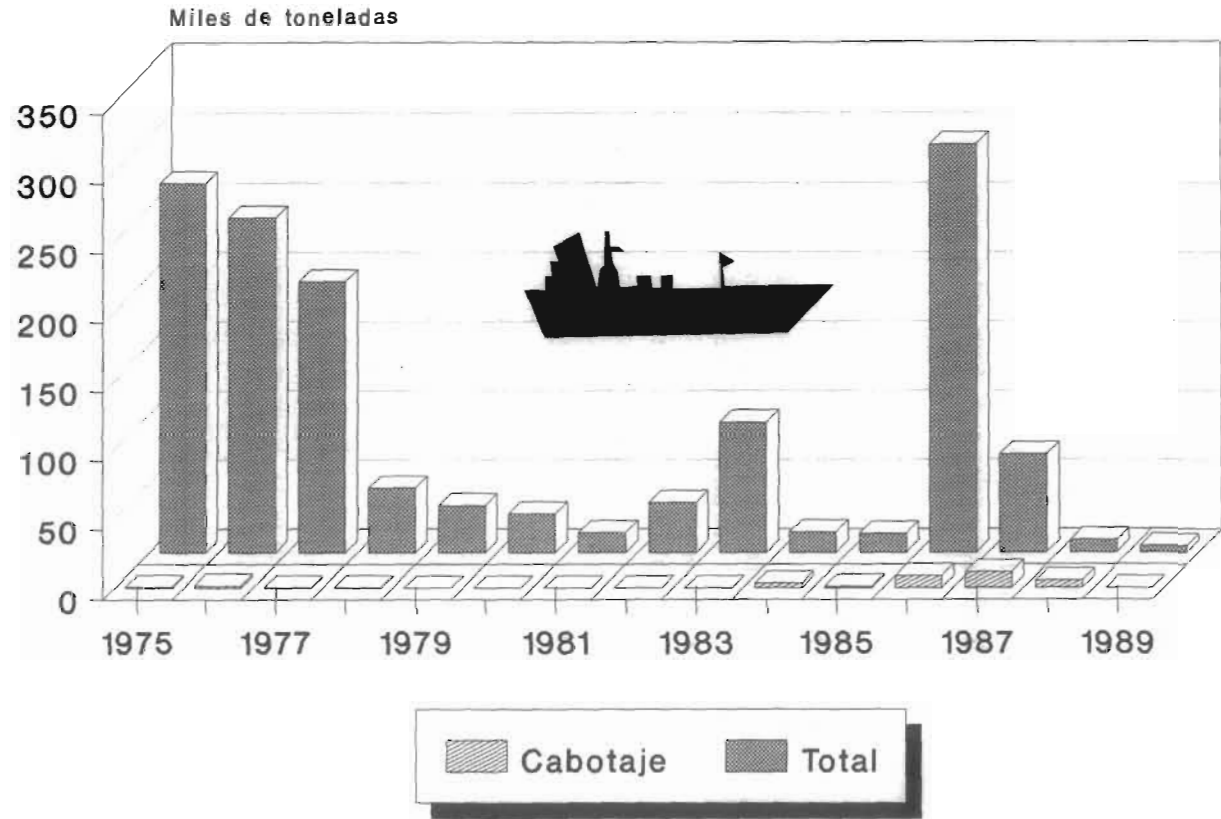
En líneas generales, en los últimos años el contenedor parece imponerse en el tráfico roll-on/roll-off frente al uso de otros medios de transporte diferentes. Sin embargo, la dominante es todavía para las importaciones, que sobrepasan con mucho a las exportaciones. La introducción del contenedor es lenta y ello obedece, sin duda, a los altos costes que se derivan de su transporte. Y, de manera especial, por el bajo número de unidades roll-on/roll-off que operan en las islas.

1.2.5. *El transbordo de mercancías.*

El tránsito de mercancías por el puerto de La Luz no es muy importante dentro el tráfico de cabotaje. Sin embargo, las cifras muestran una tendencia claramente ascendente, si tenemos en cuenta que entre 1980 y 1983 no hubo transbordo, en tanto que entre 1984 y 1987 los valores

GRÁFICO 5.8

Transbordo de mercancías en tráfico de cabotaje. Puerto de La Luz: 1975-1989



señalan una reactivación e incremento de esta actividad portuaria, que parece no tener continuidad en 1989.

En 1984 entraron unas 3 mil toneladas y 18 toneladas en 1987. Ello expresa lo que manifestábamos: el transbordo del tráfico de cabotaje es poco significativo y éste lo compone parte de la pesca congelada que se transfiere por diversos medios desde el buque pesquero al buque de transporte que llevará las capturas a su destino final. Parte de estos volúmenes pueden permanecer, durante algún tiempo (1 ó 2 días), en depósitos frigoríficos del puerto para su posterior reembarque. También, puede constatarse otros tipos de mercancías como productos alimenticios para el suministro de víveres a buques en alta mar, aunque no significan un gran aporte (menos del 1%) al total de los transbordos.

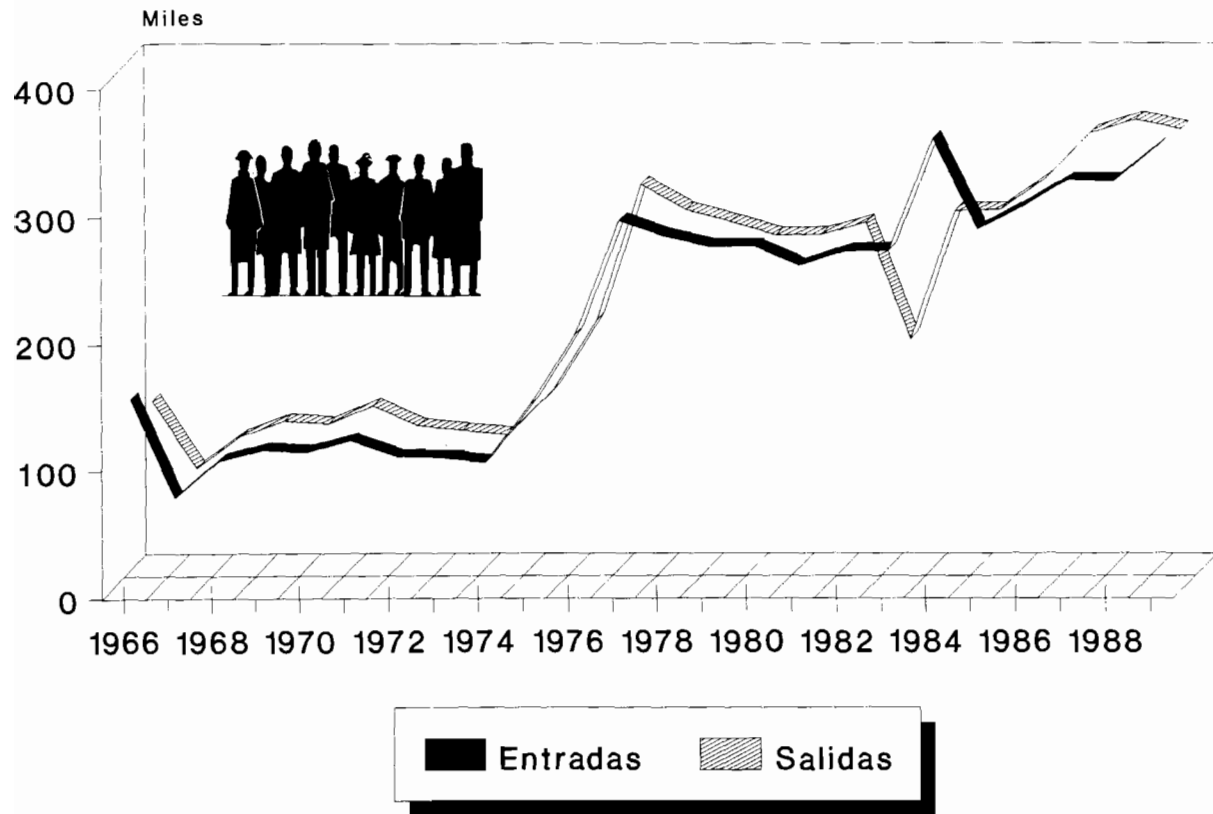
CUADRO 5.7
TRANSBORDO DE MERCANCÍAS DEL TRÁFICO DE CABOTAJE
POR GRUPOS: 1975 - 1989.

Años	Graneles Líquidos		Graneles sólidos por inst. especial		Mercancía General		Pesca congelada		Total (Ton.) Transbordo
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	
1975	655	0.2	0	0.0	219	0.1	0	0.0	265.868
1976	0	0.0	0	0.0	1.715	0.7	0	0.0	240.347
1977	0	0.0	0	0.0	352	0.2	0	0.0	195.663
1978	350	0.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46.131
1979	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6	0.0	33.771
1980	0	0.0	0	0.0	3.953	14.1	0	0.0	28.063
1981	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14.406
1982	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	36.037
1983	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	94.151
1984	0	0.0	0	0.0	3.362	23.0	0	0.0	11.226
1985	0	0.0	0	0.0	1.093	8.1	0	0.0	12.420
1986	0	0.0	0	0.0	3.090	1.0	5.680	2.0	285.520
1987	0	0.0	0	0.0	61	0.1	11.233	15.8	59.642
1988	0	0.0	5.244	57.4	0	0.0	0	0.0	3.890
1989	0	0.0	0	0.0	18	0.4	0	0.0	4.809

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

GRÁFICO 5.9

Movimiento de pasajeros en el Puerto de La Luz entre 1966 y 1989.



1.3. Movimiento de pasajeros.

El flujo de personas que entran o salen del puerto de La Luz lo hacen, en su mayor número, por el tráfico interinsular. Así lo demuestran los datos, en los que comprobamos los porcentajes de participación de esta modalidad del tráfico de cabotaje.

En el periodo estudiado, algo más del 60% de los pasajeros que entraron entre 1966 y 1975 procedían de otras Islas (sobre todo de Tenerife), en tanto que, en esos mismos años, un 30 ó 40% tenían origen en los puertos de la Península. De forma similar sucede con las salidas que registran en esos años.

A partir de 1976, las cifras revelan dos sentidos opuestos en el comportamiento del tráfico. Por un lado, las entradas/salidas interinsulares van ocupando un mayor campo del tráfico de cabotaje, situándose desde entonces con una participación superior al 90 por ciento. Por otra parte, el flujo de pasajeros con la Península desciende notablemente, pasando de un 33% de participación en 1966 a un escaso 5% en 1989. Indudablemente, el peso específico de los desplazamientos entre islas es cada vez mayor, mientras que el transporte de viajeros hacia o desde la Península ya no tiene el papel de antaño que, con diversas líneas, unían los puertos canarios con los de Cádiz, Sevilla, Málaga, Alicante, Valencia y Barcelona. En esta evolución, el transporte aéreo ha jugado un papel selectivo, absorbiendo una elevada proporción de usuarios del transporte marítimo, con el que compete ofertando rapidez, mejores precios y mayor frecuencia en los servicios.

El número de pasajeros entrados/salidos por el tráfico interinsular pasa de los 90 mil en 1966 a 332 mil en 1989. Hay, por tanto, una línea ascendente en la evolución del tráfico. Por su parte, el número de pasajeros que entraron procedentes de la Península pasó de 50 mil efectivos en 1966 a 17 mil en 1989. Este retroceso es semejante para el caso de los efectivos que salieron desde el puerto de La Luz, que fueron en 1987 menos de la mitad de los que salieron en 1966 y aproximadamente el mismo número para 1989.

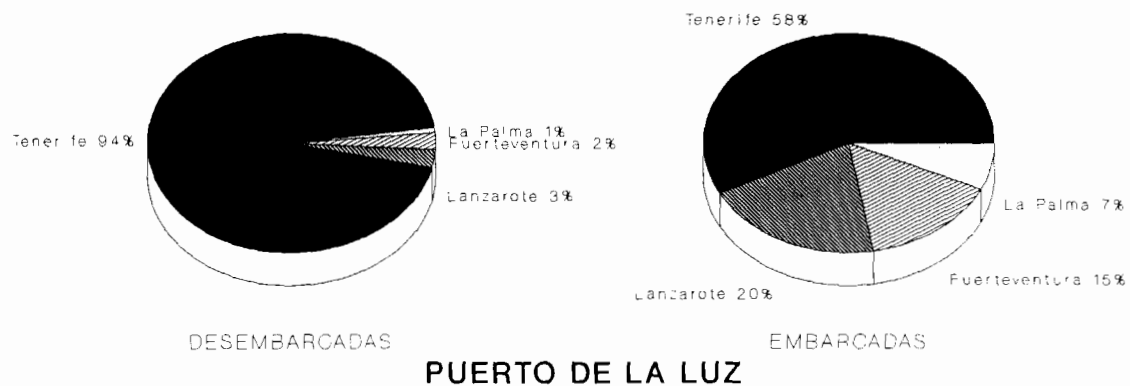
En el apartado dedicado al tráfico de cabotaje entre el puerto de La Luz y los puertos de la Península analizamos con más detalle este tráfico, aportando datos contrastados que nos ofrece la Compañía Trasmediterránea.

2. EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERINSULAR.

La pauta a seguir para evaluar los flujos interinsulares con origen o

GRÁFICO 5.10

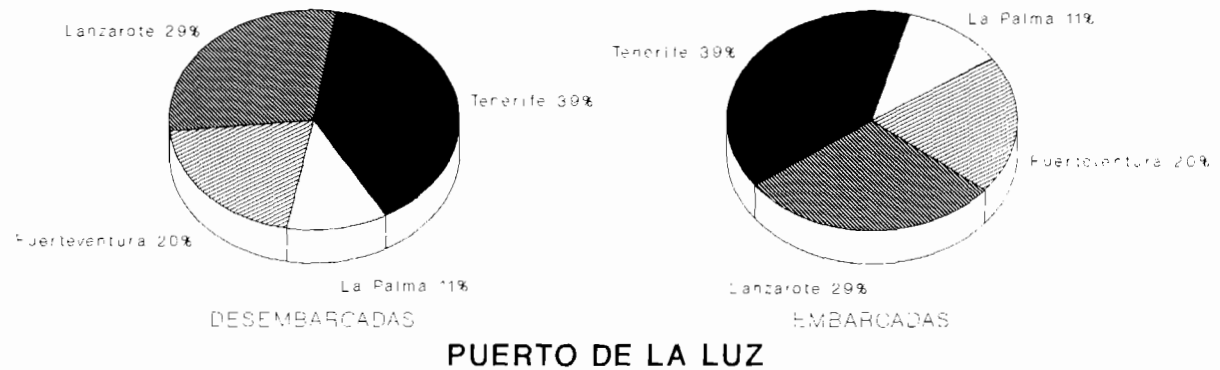
Distribución geográfica del tráfico interinsular de mercancías en 1979.



1. El tráfico con la Gomera es poco representativo, menos del 1%

GRÁFICO 5.11

Distribución geográfica del tráfico interinsular de mercancías en 1987



1. El tráfico con la Gomera y La Palma (origen) es poco representativo, menos del 1%

destino en Gran Canaria será la que hemos apuntado al inicio del capítulo. A saber:

a) *El tráfico de mercancías.*

b) *El tráfico de pasajeros.*

El transporte marítimo interinsular abarca el tráfico con todos los puertos insulares, independientemente de su condición o categoría. Para el caso de Gran Canaria, incluimos los puertos ubicados en los límites de su territorio.

Comparativamente, el tráfico de cabotaje con la Península tiene un porcentaje de participación mayor que el interinsular, aunque solamente hasta 1981, justo cuando éste recupera su dinamismo. En todos los años y para ambos casos, las descargas, que se corresponden con las importaciones, son mucho más considerables que las cargas o exportaciones, lo que indica la fuerte dependencia exterior de la Isla, comportamiento que podemos extrapolar al resto del Archipiélago.

2.1. El tráfico interinsular de mercancías.

Los datos que poseemos abarcan el periodo 1979 a 1987. En esos años, el tráfico de mercancías desembarcadas creció progresivamente desde las 799,8 mil toneladas de 1979 al millón seiscientas mil toneladas de 1987. En porcentajes, las importaciones representaron en 1979 el 42.6% del tráfico de cabotaje y el 55.2% en 1987.

CUADRO 5.8
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN TRÁFICO
INTERINSULAR: 1979 - 1987.

Años		Lanzarote			Fuerteventura			S/C. Tenerife		
		Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%
	(1)									
1979	D	21.058	2.6	100.0	19.902	2.5	100.0	753.056	94.2	100.0
	C	55.395	20.0	100.0	42.241	15.3	100.0	159.296	57.6	100.0
1980	D	26.884	3.2	127.7	20.275	2.4	101.9	776.435	93.5	103.1
	C	75.748	25.1	136.7	51.321	17.0	121.5	147.026	48.7	92.3
1981	D	25.030	2.9	118.9	35.975	4.1	180.8	803.683	92.1	106.7
	C	88.548	26.3	159.9	72.366	21.5	171.3	127.470	37.8	78.1
1982	D	29.939	3.2	142.2	24.290	2.6	122.0	857.134	92.7	113.8
	C	96.661	31.5	174.5	66.234	21.6	156.8	119.916	39.1	75.3

1983	D	38.180	2.6	181.3	24.608	1.7	123.6	1.378.168	94.9	183.0
	C	131.626	30.8	237.6	96.154	22.5	227.6	143.241	33.5	89.9
1984	D	33.618	2.2	159.6	20.295	1.3	102.0	1.462.454	96.0	194.2
	C	99.910	27.8	180.4	77.434	21.6	183.3	142.168	39.6	89.2
1985	D	37.981	2.2	180.4	20.842	1.2	104.7	1.614.117	95.2	214.3
	C	98.673	19.5	178.1	78.122	15.5	184.9	278.961	55.2	175.1
1986	D	36.176	2.2	171.8	32.412	2.0	162.8	1.526.781	94.8	202.7
	C	110.599	23.3	199.7	82.811	17.5	196.0	230.577	48.6	144.7
1987	D	42.370	2.6	201.2	23.264	1.4	116.9	1.560.661	95.4	207.2
	C	175.687	29.1	317.1	123.484	20.4	292.3	236.893	39.2	148.7

Años		La Gomera			La Palma		
		Valor	%s/t.	%	Valor	%s/t.	%
	(1)						
1979	D	31	0.0	100.0	5.764	0.7	100.0
	C	263	0.1	100.0	19.217	6.9	100.0
1980	D	164	0.0	529.0	6.382	0.8	110.7
	C	371	0.1	141.1	27.339	9.1	142.3
1981	D	0	0.0	0.0	7.982	0.9	138.5
	C	6.634	2.0	2.522.4	42.053	12.5	218.8
1982	D	719	0.1	2.319.3	12.439	1.3	215.8
	C	2.787	0.9	1.059.7	21.327	6.9	111.0
1983	D	522	0.0	1.683.9	11.061	0.8	191.9
	C	323	0.0	122.8	56.456	13.2	293.8
1984	D	530	0.0	1.709.7	5.777	0.4	100.2
	C	0	0.0	0.0	39.820	11.1	207.2
1985	D	522	0.0	1.683.9	21.546	1.3	373.8
	C	0	0.0	0.0	49.346	9.8	256.8
1986	D	53	0.0	171.0	15.237	1.0	264.3
	C	0	0.0	0.0	50.506	10.6	262.8
1987	D	56	0.0	180.6	9.239	0.6	160.3
	C	0	0.0	0.0	67.990	11.3	353.8

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. MOPU.
Elaboración propia.

2.1.1. Con origen en el puerto de La Luz.

Por partidas de productos, el tráfico interinsular con origen en el puerto

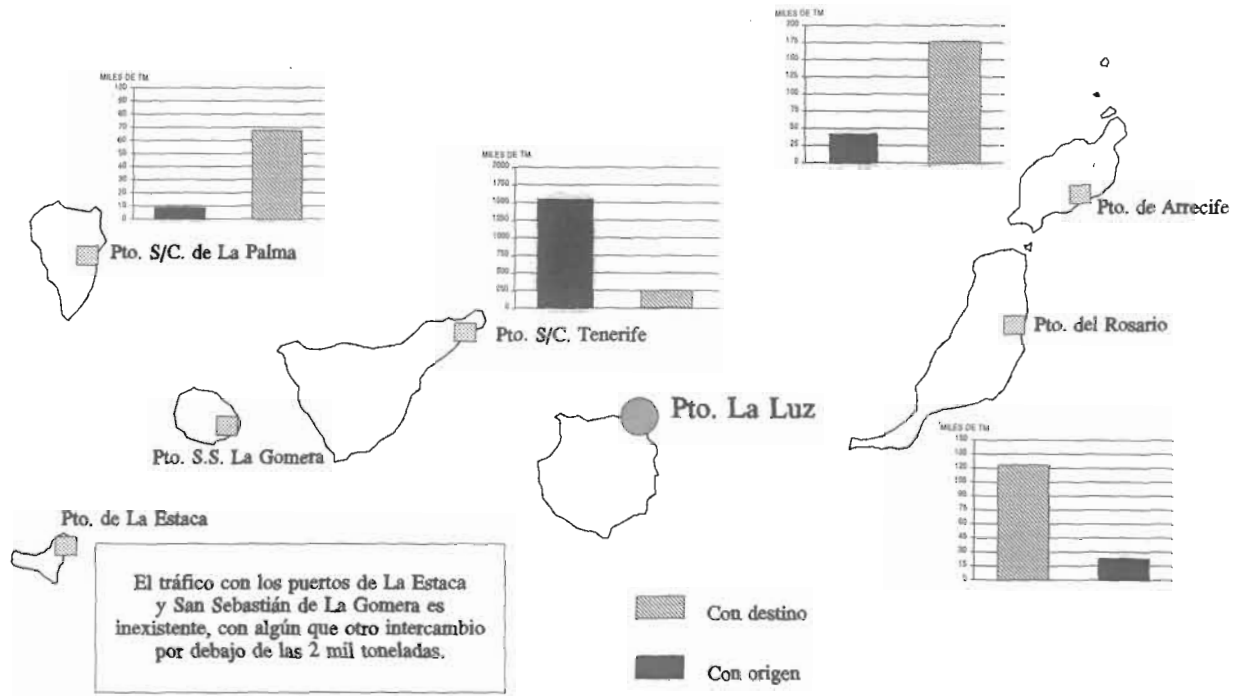


Figura 8. ESTRUCTURA DE LOS FLUJOS DE MERCANCIAS DEL TRÁFICO INTERINSULAR DEL PUERTO DE LA LUZ: 1987.

de La Luz entre 1979 y 1987 muestra las características subsiguientes:

1. La diversidad de los productos exportados, sin que exista marcadamente el predominio de uno de ellos, si bien los artículos manufacturados y las transacciones (embalajes y contenedores) oscilan entre el 16 y el 40 por ciento, según los años.

2. La irregularidad en las exportaciones, con altibajos y oscilaciones propias de un tráfico poco consolidado y a merced de los vaivenes del mercado y de la economía intransular.

3. Este tráfico tiene eminentemente, como veremos posteriormente, una marcada componente con sentido Gran Canaria-Tenerife y Gran Canaria-Fuerteventura-Lanzarote.

4. Entre los productos comercializados destacan:

– Los artículos manufacturados (muebles, vestidos, calzados, libros, ...) y transacciones (contenedores vacíos y embalajes) que, con índices en torno al 40% entre 1982 y 1984, globalmente mantiene un 18.7% al comienzo y al final del período. Entre 1979 y 1983 los volúmenes totales se incrementan sustancialmente, triplicando las 52 mil toneladas de 1979. Ya en 1984 y 1985 se observa un notable descenso, con una cierta reactivación en 1987, con más de cien mil toneladas.

– Las máquinas y materiales de transporte (automóviles, camiones y tractores), varían de un 20.3% en 1979 a un 12.1% en 1987. Los volúmenes disminuyen progresivamente entre 1979 y 1984 en unas veinte mil toneladas, estabilizándose en 1983 y 1984 en las treinta mil toneladas. Sin embargo, en 1985 registra un incremento significativo de los embarques, que suponen 121 mil toneladas, sin que haya continuidad en 1988 y 1989, descendiendo.

– Los productos alimenticios y las bebidas (refrescos y agua), sitúan su participación entre el 7% de 1983 y el 18% de 1988/89. El ascenso del turismo en las Islas orientales provoca un incremento de la demanda de estos productos. Detectamos desde 1983 un progresivo aumento de los volúmenes, superándose en 1987 las cien mil toneladas.

– Las carnes, productos lácteos y pescado están alrededor del 5 y el 9 por ciento de participación en este tráfico, siendo uno de los grupos más homogéneos y constantes en sus volúmenes, con un volumen medio de 24 mil toneladas hasta 1984. Ya entre 1985 y 1987 los totales aumentan por encima de las 35 mil toneladas.

– El tráfico de cementos es el más irregular, oscilando entre el 0.6% de 1982 y el 19% de 1983. En ese año salen por el puerto unas 83 mil toneladas, reduciendo su volumen en cincuenta mil toneladas para los años

siguientes hasta 1987, en que se reactivan de nuevo los flujos.

– Interrelacionado con el anterior se encuentran los materiales de construcción, participando con un 3 ó 6 por ciento dependiendo de los años, si bien su volumen aprecia un aumento progresivo desde 1982, acercándose a las sesenta mil toneladas.

– Los cereales y las harinas absorben entre el 2 y el 8 por ciento, con un crecimiento continuado desde 1981, que le sitúa en 1985 con unas 32 mil toneladas embarcadas. Esta línea se trunca en el bienio siguiente.

– La participación del grupo “papel, cartón y sus derivados” oscila entre el 4% de 1979 y el 3% de 1987. Un ligero decremento que poco afecta a los volúmenes transportados desde el puerto, ya que en 1987 se envían hacia las otras Islas unas cinco mil toneladas más que en 1979 y que en 1984, por encima de las 16 mil toneladas.

– Las frutas, hortalizas y legumbres tienen unos porcentajes variables, entre el 1.7% de 1982 y el 4% de 1987. Sus volúmenes señalan una trayectoria ascendente, marcando en 1987 las 27 mil toneladas.

Inferiores a esos porcentajes (menos del 2%) se hallan los aceites y grasas, tabacos, derivados del petróleo, abonos y otros.

2.1.2. *Con destino en el puerto de La Luz.*

Al contrario que para las mercancías embarcadas por el puerto, el conjunto representado por las importaciones está preferentemente dominado por las descargas de petróleos y sus derivados, acaparando entre el 77 y el 86 por ciento del total del tráfico y superando los 1,4 millones de toneladas. Todas ellas proceden del tráfico con el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Los demás productos están, lógicamente, por debajo de estos porcentajes, inferiores al 5 por ciento. Entre el 5% y el 2% se encuentran:

– Las máquinas y materiales de transporte, bajando del 4.9% en 1979 al 1.1.% en 1987. En términos absolutos el volumen de mercancías transportadas descendió notablemente.

– Los artículos manufacturados y transacciones, representando un 3 ó 4 por ciento del tráfico.

– Las carnes, productos lácteos y pescado, que experimentan un fuerte crecimiento: en 1984 ocupó un 1.7% del tráfico global y 26 mil toneladas, y en 1985 tan sólo un 1.3% y 22 mil toneladas.

– Las frutas, hortalizas y legumbres que se sitúan entre el 1 y 3 por ciento de 1982, incrementa sus volúmenes en 1985. El último bienio es ciertamente negativo, por cuanto apenas representa el 1% del tráfico con 10

mil toneladas.

– Los alimentos y las bebidas con idénticos porcentajes al grupo anterior.

Los grupos con porcentajes menores al 1% son: materiales de construcción, gas natural (un 1.6% en 1985), maderas, abonos, cementos, papel y cartón, elementos y compuestos químicos, acabados de hierro y acero y manufacturas de metal.

2.1.3. El tráfico de los puertos de Arguineguín - Sta. Águeda y Salinetas.

Otros puertos de Gran Canaria que tienen tráfico de mercancías, y que no hemos incluido anteriormente por su gran irregularidad, son Arguineguín - Sta. Águeda y Salinetas. Al tratarse de puertos que se localizan espacialmente en el propio hinterland del puerto de La Luz, hallamos su tráfico frecuentemente mediatizado por éste.

CUADRO 5.9
CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS DEL PUERTO DE
SALINETAS POR GRUPOS: 1984 A 1989.

Años	(1)	Graneles líquidos por instalación especial		Graneles sólidos por instalación especial		Graneles sólidos sin instalación especial		Mercancía general		TOTAL
		Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	
1984	C	6	0.0	38.986	100.0	0	0.0	3	0.0	38.995
	D	648.859	89.6	30.735	4.2	597	0.1	43.982	6.1	724.173
1985	C	19	0.1	18.390	99.9	0	0.0	4	0.0	18.413
	D	477.560	76.8	36.781	5.9	330	0.1	107.094	17.2	621.765
1986	C	2.168	62.3	0	0.0	0	0.0	1.312	37.7	3.480
	D	589.981	97.3	0	0.0	1.260	0.2	15.006	2.5	606.247
1987	C	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2.083	100.0	2.083
	D	973.150	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	973.150
1988	C	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1.970	100.0	1.970
	D	1.123.410	97.8	0	0.0	0	0.0	25.670	2.2	1.149.080
1989	C	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2.328	100.0	2.328
	D	1.327.645	97.8	0	0.0	0	0.0	30.336	2.2	1.357.981

(1) C= Cargadas; D= Descargadas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

CUADRO 5.10
TRÁFICO DE MERCANCÍAS PUERTO DE LA LUZ - PUERTO DE SALINETAS
ENTRE 1984 Y 1987 (en toneladas).

	1984	Part. (1)	1985	Part.	1986	Part.	1987	Part.
Cargadas	38.995	36	11.756	36	2.261	36	2.083	36
Descargadas	724.173	30	1.163	30	5	30	1.001.493	30

(1) Clasificación de las partidas:

30= Petróleo y productos petrolíferos energéticos.

36= Abonos manufacturados.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

2.1.3.1. Puerto de Arguineguín - Sta. Águeda.

Reconocemos una única función de tipo industrial, asociada a la producción de cemento en la zona suroccidental de la Isla (municipio de San Bartolomé de Tirajana), realizadas por la empresa Cementos Especiales, S.A.

Este puerto recibe, por tráfico de cabotaje, la materia prima que permite la fabricación de aglomerantes como el cemento, formando por el klinker ó clinca (producto semielaborado que procede de la cocción de arcilla y caliza) y el yeso, posteriormente mezclados convenientemente en el proceso de fabricación. Todos estos ingredientes son importaciones con la Península. Las exportaciones están reservadas por exclusivo al tráfico de cabotaje interinsular.

Los puertos receptores son, por orden a los volúmenes embarcados hasta 1987: Arrecife, Puerto del Rosario y Santa Cruz de La Palma. Desde 1983 a 1985 el puerto de La Luz encabeza las exportaciones de ese puerto con 113.614 toneladas en 1983, descendiendo a 98.856 toneladas en 1984.

En el último bienio las importaciones de materia prima (clinca y yeso) se aproximaron a las 750.000 toneladas y las exportaciones interinsulares alcanzaron las 525.000 toneladas.

En efecto, según datos del Servicio de Puertos de la Consejería de Agricultura y Pesca en 1988 entraron unas 776.647 toneladas, de las que un 11% procedían del tráfico exterior y un 89% del tráfico desde la Península.

En ese mismo año, salieron unas 600 mil toneladas: un 97% hacia el tráfico interinsular y sólo un 3% hacia el exterior, principalmente puertos de la costa noroccidental africana. Evidentemente, la próxima ampliación del puerto indica una consolidación de la actividad portuaria que comentamos.

Una de las características más acusadas de este tipo de tráfico es la gran descompensación que se registra entre unos años y otros, justificado, en buena parte, por la variabilidad del ritmo de producción y las fluctuaciones en el consumo, muy vinculado al sector de la construcción.

CUADRO 5.11
TRÁFICO INTERINSULAR DE MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO
EN EL PUERTO DE ARGUINEGUÍN - STA. ÁGUEDA
ENTRE 1979 Y 1987 (en toneladas).

Años		Puerto de La Luz	Pto. Rosario	Arrecife	Sta. C. Tenerife	Sta. C. La Palma
1979	(1) C				7.878 (2)	
	D					17.500
1980	C					
	D					
1981	C			43.555		
	D					
1982	C		35.421	40.890		
	D					
1983	C	113.614	11.315	19.335		
	D					
1984	C	98.856	42.949	70.979		
	D					
1985	C		53.858	10.853		
	D					
1986	C					
	D		70.707	138.320		
1987	C					
	D	86.805	87.044	223.408	3.000	

(1) C= Cargadas; D= Descargadas.

(2) Petróleo y productos petrolíferos energéticos.

Resto: Cemento.

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. MOPU.
Elaboración propia.

CUADRO 5.12
MOVIMIENTO DE BUQUES EN EL PUERTO DE ARGUINEGUÍN -
STA. ÁGUEDA EN 1988.

	TRÁFICO DE CABOTAJE				TRÁFICO EXTERIOR				TOTAL	
	Número	%	TRB. (1)	%	Número	%	TRB.	%	N.º	TRB.
Entradas	40	78.4	513.283	89.5	11	21.6	60.380	10.5	51	573.663
Salidas	128	99.2	436.424	96.5	1	0.8	15.600	3.5	129	452.024

(1) En toneladas.

Fuente: Servicio de puertos. Consejería de Agricultura y Pesca. Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

CUADRO 5.13
TRÁFICO DE CEMENTOS EN EL PUERTO DE ARGUINEGUÍN - STA.
ÁGUEDA EN 1988.

	TRÁFICO DE CABOTAJE		TRÁFICO EXTERIOR		TOTAL
	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas
Entradas	692.283	89.1	84.364	10.9	776.647
Salidas	610.120	96.7	21.002	3.3	631.122

Fuente: Servicio de puertos. Consejería de Agricultura y Pesca. Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

2.1.3.2. Puerto de Salinetas.

Desempeña también una actividad industrial que se identifica con las descargas de gases y nitrógenos, ambos para el consumo insular. En los terrenos aledaños al puerto hay instaladas tres empresas, cuya actividad origina el tráfico de estos productos. Estas son la Compañía Insular de Nitrógenos, S.A., Carbuos Metálicos, S.A. y Distribuidora Industrial, S.A. (DISA).

Sin embargo, el tráfico interinsular de este puerto se circunscribe a las importaciones de derivados del petróleo. En el puerto entran, con origen en

Santa Cruz de Tenerife, gases licuados del petróleo (G.L.P.), procesado en la refinería de CEPSA. La empresa D.I.S.A. recibe este producto que luego almacena, distribuye y comercializa en el mercado interior de las Islas orientales.

Los datos que poseemos proceden de fuentes diferentes y su contenido, por tanto, difiere en la amplitud temporal disponible y en el tratamiento de la información. Por un lado, en las estadísticas *Tráfico de Cabotaje. Origen y destino de Mercancías*, los datos se limitan al periodo 1979 a 1987, en la que se especifican los puertos de origen y destino. Por otra parte, en las *Memorias* de la Junta del puerto de La Luz, se detallan las mercancías (cargadas y descargadas) por grupos, solamente para el sexenio 1984 a 1989 y sin que conste la distribución por puertos de origen y destino. Estos inconvenientes impiden la realización de un análisis temporal y espacial con el rigor que requiere este estudio. Por consiguiente, lo que digamos a continuación, tanto para el tráfico interinsular como para el tráfico con la Península, se circunscribe a la escasa información utilizable.

Según datos de la Dirección General de Puertos y Costas, en 1979 las descargas representaron unas 60 mil toneladas, apreciándose un notable incremento en 1981 que alcanza las ochocientas mil toneladas; pese a que 1982 no consta en los registros y en 1985 y 1986 los volúmenes fueron poco significativos.

Con los datos que extraemos de las *Memorias* del puerto de La Luz concluimos que el tráfico del puerto de Salinetas tiene un progresivo aumento en sus totales y, particularmente, el grupo de graneles líquidos (derivados del petróleo). Ello supone que en 1989 se triplican las cantidades de 1984, con 1,3 millones de toneladas. Los demás grupos van perdiendo importancia desde 1986, y en 1987 ya no se observa ningún movimiento. En todos los casos, evidentemente, el tráfico es predominantemente de importación. El principal origen de los graneles líquidos es el puerto de Sta. Cruz de Tenerife.

2.1.4. Distribución de las mercancías por puertos de origen y destino.

A continuación explicaremos cómo se distribuyen los flujos de mercancías por puertos de origen y destino en el periodo 1979 - 1987. De esta forma conoceremos el hinterland del puerto de La Luz y la configuración espacial de las actividades comerciales marítimas de Gran Canaria en el Archipiélago.

En general, apreciamos un fuerte peso del tráfico con Santa Cruz de

Tenerife, mucho más en las importaciones que en las exportaciones. Deteniéndonos en el tráfico con cada puerto, los intercambios presentan esta estructura:

A. Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Como ya apuntamos, casi todo el tráfico interinsular de mercancías se realiza con este puerto. Supone alrededor del 95% de las importaciones y el 39% de las exportaciones. De 1979 a 1987 hay un marcado dominio del tráfico con sentido Santa Cruz - Puerto de La Luz, destacando los productos petrolíferos con un índice superior al 87%, seguido de las transacciones varias, gas natural, materiales de transporte, bebidas, productos lácteos, frutas y hortalizas.

Hacia el puerto de Santa Cruz, el tráfico no es muy significativo, disgregado en múltiples partidas. Sobresalen los materiales de transporte, bebidas refrescantes, derivados del petróleo, productos lácteos, artículos manufacturados varios y manufacturas de papel y cartón.

B. Puerto de Arrecife.

Es el segundo, en orden a su importancia, por los volúmenes transportados desde o hacia ese puerto. Aquí el tráfico es preferentemente de exportación, con oscilaciones de un año a otro. Las exportaciones hacia este puerto representaron, sobre el total del tráfico interinsular, el 20% en 1979 y el 29% en 1987. Por productos, destacan las manufacturas, cales y cementos, cereales, bebidas refrescantes y materiales de construcción.

Las importaciones apenas superan el 2% del tráfico. Una cuarta parte son pescados y preparados afines y, con un volumen menor, las transacciones varias (embalajes y contenedores).

C. Puerto del Rosario.

Las exportaciones, en aumento, fueron en 1979 el 15% del tráfico y en 1987 ascendieron a un 20%. Resaltamos, entre otros productos, las manufacturas, las bebidas refrescantes y los cereales. Las importaciones, no sobrepasan el 2%, siendo el principal componente el grupo de las frutas y legumbres, sobresaliendo el tomate con el 35% del tráfico.

D. Puerto de Santa Cruz de La Palma.

Los flujos dominantes son los de exportación, con porcentajes de participación aproximados al 7% de 1979 o al 11% de 1987. El grueso de los envíos lo componen, fundamentalmente, las cales y cementos, seguido de las manufacturas de papel y cartón, materiales de transporte y artículos manufacturados varios (vestidos, calzados, libros, ...).

Las importaciones apenas superan, en algún caso, el 1% como en 1985. Esto implica una multiplicidad en las partidas, destacando el grupo de

maderas y corcho, las frutas, hortalizas y legumbres, así como el tabaco y sus manufacturas.

E. Puerto de San Sebastián de La Gomera.

Quizás sea el menos representativo, pues las transacciones están muy por debajo del 1% (sólo en 1981 se aproximó al 2%). Desde 1984 ya no se envían productos a esa Isla, en tanto que las importaciones indicaron un 0.03% (poco más de 500 toneladas), cuyo componente básico es el grupo de frutas y legumbres. En 1981, no hubo importaciones y los escasos volúmenes exportados estaban compuestos esencialmente por cales y cementos (un 38.1%).

2.2. El tráfico interinsular de pasajeros.

Los pasajeros que transitan por el puerto de La Luz lo hacen, en su mayoría, bajo la modalidad del tráfico de cabotaje entre las islas. En concreto, más del 90% del total de pasajeros que entran y salen por este puerto.

Nuestro estudio valorará tanto las estadísticas de la Junta del Puerto como los datos obtenidos directamente del transportista, la Compañía Trasmediterránea. Las primeras ofrecen una información precisa sobre todo el movimiento de pasajeros por puertos de origen y destino. Las segundas se limitan a los pasajeros que adquirieron su billete para viajar desde el puerto de La Luz hacia otros destinos insulares, según el medio utilizado (ferry o Jet-foil).

El tráfico interinsular de 1989 es el 95% de las entradas y el 93% de las salidas totales. Desde 1975 el tráfico ha ido en aumento, pasando de los 102 mil pasajeros que entraron en 1975 a los 331 mil de 1989, es decir, se triplica el flujo anual. La evolución es similar en las entradas, aunque el volumen de 1975 (94.506 pasajeros) se ha triplicado en 1989 (320.398 pasajeros).

CUADRO 5.14
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN TRÁFICO
INTERINSULAR: 1966 - 1989.

Años	Entrados			Salidos		
	N.º efectivos	% s/t.	%	N.º efectivos	% s/t.	%
1966	94.122	62.3	100.0	99.276	75.0	100.0

1967	35.573	48.6	0.0	39.606	50.0	0.0
1968 (1)	94.111	—	—	97.473 (1)	—	—
1969 (1)	103.449	—	—	108.547 (1)	—	—
1970 (1)	99.624	—	—	105.461 (1)	—	—
1971 (1)	110.716	—	—	120.394 (1)	—	—
1972 (1)	98.702	—	—	106.185 (1)	—	—
1973	63.191	65.9	67.1	54.405	53.0	54.8
1974	53.640	56.4	57.0	56.933	56.7	57.3
1975	101.715	69.4	108.1	94.506	67.5	95.2
1976	159.091	78.9	169.0	160.168	81.7	161.3
1977	263.482	90.3	279.9	275.127	91.0	277.1
1978	220.252	78.8	234.0	241.474	85.6	243.2
1979	243.939	89.9	259.2	239.893	87.9	241.6
1980	237.571	87.4	252.4	240.076	91.5	241.8
1981	236.963	92.5	251.8	228.028	86.7	229.7
1982	245.028	91.6	260.3	253.464	93.1	255.3
1983	250.488	93.3	266.1	261.602	93.1	263.5
1984	333.030	93.6	353.8	263.139	93.4	265.1
1985	269.246	94.5	286.1	270.619	95.8	272.6
1986	282.757	93.4	300.4	294.587	96.2	296.7
1987	304.162	94.0	323.1	324.725	94.9	327.1
1988	305.184	94.7	324.2	332.514	94.2	334.9
1989	331.755	95.0	352.5	320.398	92.8	322.7

(1) Los datos aparecen acumulados con los de la Península.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

2.2.1. Por puertos de origen y destino.

El movimiento de pasajeros por puertos muestra la siguiente tendencia:

a) El puente marítimo Gran Canaria - Tenerife. En líneas generales, este tráfico mantiene unas cifras cercanas a los doscientos mil pasajeros. La trayectoria del flujo indica un débil descenso, casi inapreciable, pero se manifiesta con mayor rigor en 1989. Así, si en 1982 entraron 225 mil pasajeros, en 1989 dejaron de llegar unos cincuenta mil pasajeros. De igual modo, las salidas tienen el mismo comportamiento. Podemos calificar de significativo este decremento en un 28% a 36%, manifestándose así la competencia de otros medios de transporte como el avión.

CUADRO 5.15
MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN TRÁFICO INTERINSULAR: 1982 - 1989.

Años	(1)	PUERTO DEL ROSARIO		ARRECIFE		STA. C. de TENERIFE	
		N.º efectivos	% s/t	N.º efectivos	% s/t	N.º efectivos	% s/t
1982	E	8.972	3.7	8.956	3.6	225.343	92.0
	S	14.458	5.7	9.947	3.9	226.860	89.5
1983	E	10.998	4.4	12.513	5.0	224.124	89.5
	S	19.788	7.6	12.427	4.7	225.979	86.4
1984	E	14.411	4.4	16.396	4.9	298.485	89.6
	S	19.625	7.4	12.324	4.7	227.808	86.6
1985	E	11.713	4.4	14.297	5.3	242.148	90.9
	S	15.779	5.8	16.868	6.2	234.196	86.5
1986	E	14.685	5.2	17.446	6.2	249.871	88.4
	S	19.909	6.7	19.807	6.7	249.687	84.8
1987	E	15.920	5.2	21.590	7.1	251.724	82.8
	S	18.463	5.7	24.801	7.6	266.045	81.9
1988	E	42.908	14.1	14.799	4.9	246.458	80.7
	S	55.421	16.7	19.645	5.9	252.117	75.8
1989	E	95.406	28.7	48.374	14.6	187.084	56.4
	S	84.986	26.5	36.658	11.5	195.333	61.0

Años	(1)	STA. C. de LA PALMA		S.S. de LA GOMERA		LA ESTACA	
		N.º efectivos	% s/t	N.º efectivos	% s/t	N.º efectivos	% s/t
1982	E	1.577	0.6	180	0.1	0	0.0
	S	1.709	0.7	490	0.2	0	0.0
1983	E	2.040	0.8	813	0.3	0	0.0
	S	2.338	0.9	1.070	0.4	0	0.0
1984	E	2.673	0.8	1.065	0.3	0	0.0
	S	2.322	0.9	1.060	0.4	0	0.0
1985	E	487	0.2	10	0.0	327	0.1

	S	2.197	0.8	23	0.0	872	0.3
1986	E	382	0.1	61	0.0	312	0.1
	S	4.122	1.4	140	0.1	922	0.3
1987	E	1.996	0.7	180	0.0	990	0.3
	S	2.054	0.6	87	0.0	1.108	0.3
1988	E	1.004	0.3	0	0.0	15	0.0
	S	3.905	1.2	0	0.0	1.426	0.4
1989	E	887	0.3	4	0.0	0	0.0
	S	3.404	1.1	17	0.0	0	0.0

(1) E= Entradas; S= Salidas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

b) El segundo puerto en importancia es Puerto del Rosario. La tendencia es al alza, con incrementos importantes desde 1982 y que llega a su cénit en 1989, cercano al 30%. Esta situación refleja la creciente relevancia que tiene la isla mayorera como punto de origen/destino con el puerto de La Luz.

c) Los porcentajes del tráfico con el puerto de Arrecife se acercan al anterior, con una participación progresiva en torno al 15 por ciento.

d) Los puertos de Santa Cruz de La Palma y San Sebastián de La Gomera no superan el 1% en la primera y sin porcentaje alguno para la segunda.

Lo mismo sucede con el puerto de La Estaca, con porcentajes del 0.3% para cualquier trayecto, desapareciendo en 1989.

e) Finalmente, con el puerto de Morro Jable existe, desde junio de 1987, un tráfico de pasajeros en auge, con un 3.6% para el trayecto puerto de La Luz - Morro Jable y un 3.9% para el que procede de Morro Jable. Utilizaron el Jet-foil, según datos de Trasmediterránea, unas 11.762 personas en la ida y 12.167 en la vuelta.

Indudablemente, nos hallamos ante un tráfico densamente concentrado en las islas centrales, en contraposición con el resto del territorio que casi es inexistente, sino fuera porque gran parte de este tráfico se debe a la posibilidad que tiene el usuario de desplazar su propio vehículo. Asimismo, el transporte marítimo no puede competir con el transporte aéreo, que acude en mejores condiciones al mercado, ampliando y diversificando la oferta con las islas periféricas.

GRÁFICO 5.12

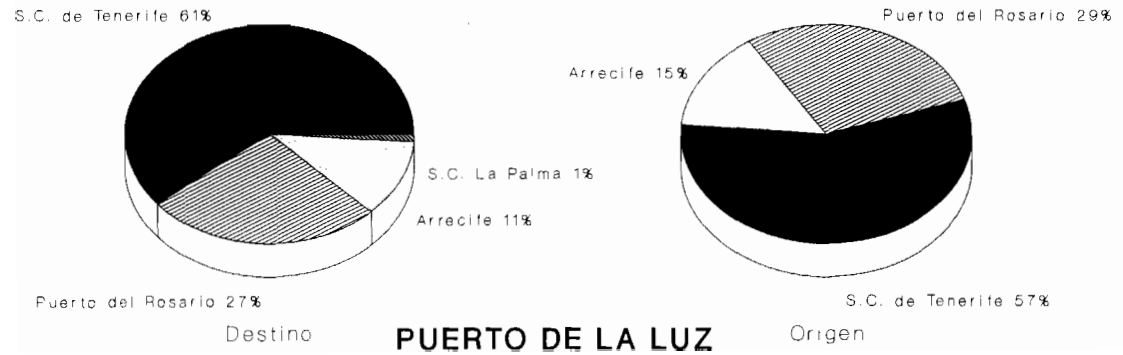
Distribución geográfica del tráfico interinsular de pasajeros en 1982



1. El tráfico con La Gomera es muy poco representativo, menos del 0.2%

GRÁFICO 5.13

Distribución geográfica del tráfico interinsular de pasajeros en 1989



2.2.2. Pasajeros transportados por Trasmediterránea desde el puerto de La Luz.

El alcance de este tráfico se mide con los datos proporcionados directamente por las oficinas de la compañía naviera en Las Palmas, de los que extraemos las conclusiones que siguen:

A. El puente marítimo con Tenerife está cubierto en un porcentaje muy alto (más del 90%) por el Jet-foil, superando los 200 mil pasajeros en 1988, un 70% más que cuando entró en funcionamiento este tipo de buque rápido en 1981, pero tres puntos menos que en 1987. Muy cerca a esas cifras son las que corresponden a las entradas. Así en 1988, entró un 56% más de pasajeros en Jet-foil que en 1981, unas 203 mil personas.

El número de pasajeros que utilizaron el ferry para sus desplazamientos disminuyó un 17.4%, pasando de 67 mil pasajeros en 1982 a 56 mil en 1987.

B. Los datos de Trasmediterránea confirman la observación hecha más arriba respecto al tráfico con Puerto del Rosario y Arrecife. En efecto, desde 1982, el número de pasajeros que embarcaron hacia esos puertos tuvo un crecimiento estimable.

C. El tráfico con los puertos de La Palma, La Gomera y El Hierro crece de forma significativa desde 1982. Sin embargo, las cifras son escasas, pues en 1987 salieron desde el puerto de La Luz unas seis mil personas. Nuestra reflexión se remite a lo expresado en el apartado anterior, añadiendo únicamente el hecho de que el tráfico con La Gomera está centralizado por la compañía Ferry Gomera que opera desde el puerto de Los Cristianos (Tenerife) con el puerto de aquella Isla: San Sebastián.

CUADRO 5.16
PASAJEROS TRANSPORTADOS POR TRASMEDITERRÁNEA
ENTRE LOS PUERTOS
DE LA LUZ Y STA. C. DE TENERIFE: 1982 - 1988.

Años	FERRY				JET-FOIL			
	Entradas	%	Salidas	%	Entradas	%	Salidas	%
1981	—	—	—	—	130.236	100.0	125.129	100.0
1982	71.857	100.0	67.456	100.0	150.933	115.9	156.342	124.9
1983	69.452	97.0	63.746	94.5	162.633	124.9	169.452	135.4

1984	63.008	87.7	57.357	85.0	164.781	126.5	181.108	144.7
1985	—	—	48.159	71.4	—	—	191.874	153.3
1986	—	—	52.431	77.7	—	—	208.863	166.9
1987	—	—	55.726	82.6	200.944	154.3	217.409	173.7
1988	—	—	—	—	202.975	155.9	212.430	169.8

Fuente: Compañía Trasmediterránea. *Elaboración propia*.

CUADRO 5.17
PASAJEROS TRANSPORTADOS POR TRASMEDITERRÁNEA DESDE
EL PUERTO DE LA LUZ
HACIA LOS DEMÁS PUERTOS INSULARES: 1982 - 1987.

Años	Pto. del Rosario Arrecife		La Gomera / El Hierro y Sta. C. La Palma	
	N.º Efectivos	%	N.º Efectivos	%
1982	19.142	100.0	2.510	100.0
1983	24.913	130.2	3.354	133.6
1984	22.613	118.1	2.470	98.4
1985	28.370	148.2	3.187	127.0
1986	38.024	198.6	5.497	219.0
1987	43.264	221.0	6.249	249.0
	<u>Jet-foil</u>			
			<u>Morro Jable</u>	
1987	11.762 (entradas)		12.167 (salidas)	

Fuente: Compañía Trasmediterránea. *Elaboración propia*.

3. EL TRÁFICO MARÍTIMO CON LA PENÍNSULA.

Con el análisis de éste tráfico completamos los flujos cuantificables de mercancías y pasajeros del cabotaje. Examinamos en detalle los movimientos de mercancías con origen y destino en los puertos grancanarios y la circulación de pasajeros entre los distintos puertos.

3.1. El tráfico de mercancías.

A grandes rasgos, el tráfico con los puertos de la Península supone el 41% del total del cabotaje, disminuyendo sensiblemente su presencia desde 1979. Por el contrario, los volúmenes registran una subida en ambos sentidos. El tráfico es preferentemente de importación, con niveles de descarga muy por encima de los embarques. Así, como dato orientativo, en 1987 se descargaron unas 1.635.590 toneladas y se cargaron 428.972 toneladas. La balanza comercial es, en consecuencia, claramente deficitaria a favor de las importaciones, que es, por lo demás, la misma situación perceptible para el total del comercio de Gran Canaria y, por extensión, de Canarias.

3.1.1. *Con origen en el puerto de La Luz.*

Hemos agrupado las partidas en nueve grupos de similares características. El comercio entre 1979 y 1985 presenta, por mercancías, este balance:

A. Hacia los puertos peninsulares el puerto exporta, en primer lugar, frutas, destacando eminentemente el plátano, que supone aproximadamente el 30% del tráfico de cabotaje. No obstante, porcentajes superiores a éste se dieron en 1980 con el 39% y en 1981 con el 36%. A partir de aquí comienza un descenso progresivo, con alguna subida poco representativa. Este comportamiento es paralelo al retroceso de la producción de esos años. Las exportaciones van destinadas, por los volúmenes embarcados, a Barcelona, Alicante y Sevilla.

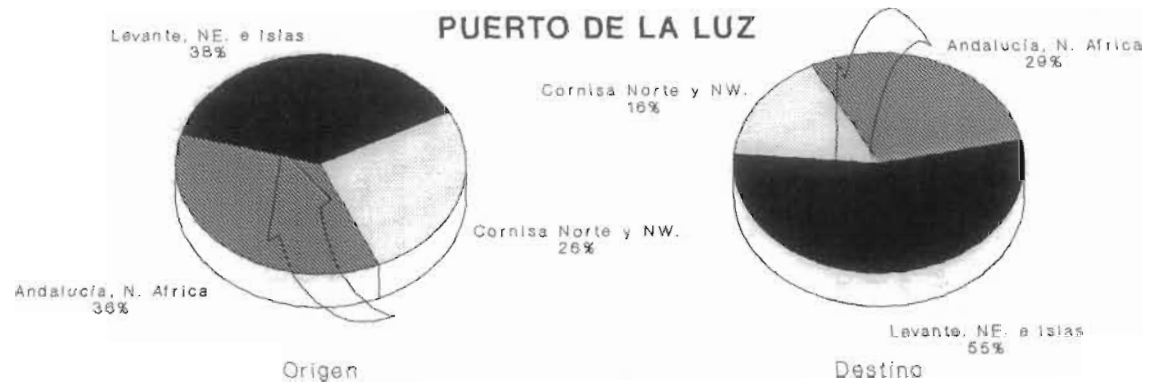
B. Con porcentajes que varían en torno al 20% se encuentran las máquinas y materiales de transporte, que pasan de un 23% en 1979 a un 32% en 1987. Los puertos de destino son Barcelona, Cádiz, Alicante y Sevilla.

C. El grupo de las carnes, productos lácteos y pescado registran un progresivo descenso en el periodo, que lo sitúa en 1985 con el 11.6% de participación, unos seis puntos menos que en 1979. De entre estos productos sobresale con mucho el pescado y sus derivados, que aporta el 91.2% en 1985, siendo el principal punto de destino el puerto de Cádiz.

D. Un tráfico que va incrementando paulatinamente su porcentaje es el de las chatarras. Las transacciones de deshechos de metales (plomo, estaño, cobre, acero,...) genera un comercio que cada día tiene mayor cabida en las actividades portuarias. Sin embargo, los altibajos son frecuentes en este

GRÁFICO 5.14

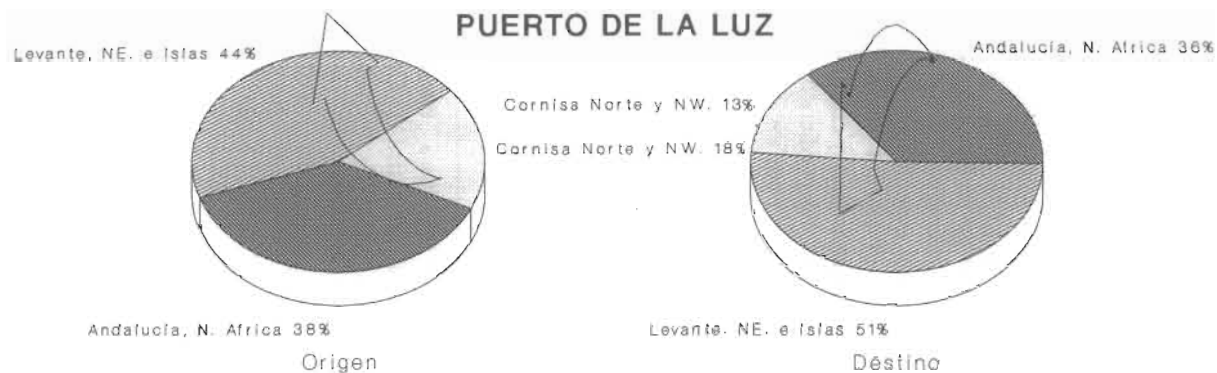
Distribución, por fachadas, del tráfico de cabotaje de mercancías en 1979 (1)



(1) Península, Baleares, Ceuta y Melilla

GRÁFICO 5.15

Distribución, por fachadas, del tráfico de cabotaje de mercancías en 1987 (1)



(1) Península, Baleares, Ceuta y Melilla

sector: en 1979 ocupa el 3.7% del tráfico y en 1987 el 2.6%, frente al 6.9% de 1984. Los puertos de destino son en orden creciente a las cantidades embarcadas: Barcelona, Sevilla, Bilbao, Valencia y Tarragona.

E. Desde 1984 se inicia desde el puerto, al menos con unos volúmenes de cierta importancia, el tráfico de minerales brutos. Irrumpe con fuerza, pues alcanza el 6.3% de este tráfico en 1984, descendiendo al siguiente año. En 1986 no hay flujos y en 1987 alcanza cerca del 6% de intervención. Los destinos son los puertos de Alicante, Huelva y Valencia.

F. Los artículos manufacturados (calzados, muebles, vestidos, libros, ...) y las transacciones especiales como embalajes y contenedores vacíos, suponen en 1987 el 4% del tráfico, destinado principalmente a Cádiz, Sevilla y Vigo (contenedores y embalajes). En 1980 y 1981 tuvo su máximo porcentaje con un 9%, retrocediendo bastante en años posteriores.

G. El grupo formado por los desperdicios de papel alcanzan el 2% del tráfico hasta 1986, con una evolución creciente desde 1979: decrece un 1% en 1987. Éstos van destinados a Algeciras, Barcelona y Bilbao para su reprocesado.

CUADRO 5.18
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS DE CABOTAJE
EN EL PUERTO DE LA LUZ, SEGÚN LOS PUERTOS DE ORIGEN Y
DESTINO: 1979 - 1987.

Años	Puertos de la Cornisa Cantábrica y Atlántica			Puertos de Andalucía Ceuta y Melilla			Puertos del Levante Cataluña y Baleares			
	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	
1979	(1) D	282.427	26.2	100.0	389.004	36.0	100.0	407.873	37.8	100.0
	C	57.431	15.9	100.0	105.450	29.3	100.0	197.446	54.8	100.0
1980	D	268.964	25.8	95.2	347.405	33.3	89.3	425.860	40.9	104.4
	C	61.541	17.6	107.2	119.830	34.3	113.6	167.969	48.1	85.1
1981	D	298.448	30.5	105.7	291.059	29.7	74.8	390.299	39.8	95.7
	C	77.579	21.5	135.1	122.920	34.1	116.6	159.771	44.4	80.9
1982	D	197.455	26.5	69.9	218.615	29.4	56.2	328.854	44.1	80.6
	C	77.549	21.8	135.0	112.015	31.5	106.2	166.139	46.7	84.1
1983	D	156.850	22.2	55.5	241.541	34.1	62.1	308.709	43.7	75.7
	C	79.813	17.8	139.0	146.722	32.7	139.1	222.125	49.5	112.5
1984	D	170.586	22.8	60.4	205.733	27.4	52.9	373.170	49.8	91.5
	C	76.478	17.5	133.2	154.957	35.5	147.0	204.927	47.0	103.8

1985	D	194.076	21.4	68.7	275.801	30.4	70.9	437.317	48.2	107.2
	C	48.950	12.0	85.2	137.199	33.6	130.1	221.871	54.4	112.4
1986	D	259.380	23.0	91.8	351.995	31.2	90.5	517.678	45.8	126.7
	C	54.638	14.4	95.1	151.179	39.6	143.4	175.536	46.0	88.9
1987	D	241.526	18.2	85.5	501.395	37.7	128.9	586.447	44.1	143.8
	C	56.594	13.2	98.5	153.142	35.7	145.2	219.120	51.1	111.0

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. MOPU.
Elaboración propia.

H. El grupo del tabaco y sus manufacturas participan también con el 2 por ciento. Las exportaciones muestran una trayectoria irregular, pues los volúmenes varían de un año a otro, manteniendo unos niveles de 8 mil toneladas. Los puertos receptores fueron entre otros: Bilbao, Sevilla y Barcelona.

3.1.2. Con destino en el puerto de La Luz.

La importación de productos procedentes de los puertos de la Península se caracteriza por la diversidad de los mismos, sin que exista un producto dominante. Los flujos presentan la siguiente configuración:

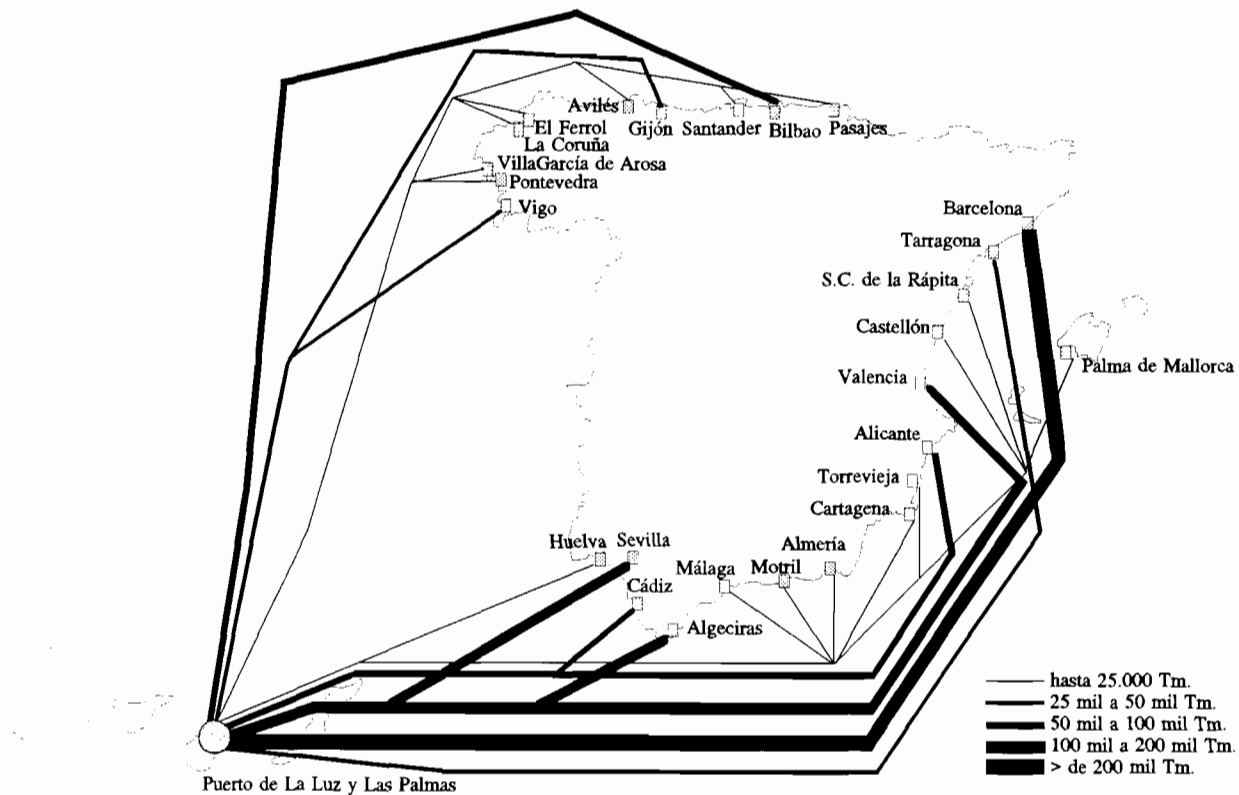
A. El 17.5% del tráfico lo componen las manufacturas y transacciones diversas, duplicando el porcentaje de 1979. Una porción elevada corresponde a los desembarques de contenedores vacíos en retorno y a embalajes diversos, que proceden de Barcelona, Algeciras y Cádiz.

B. Con el 6.9% del tráfico destacan las frutas y legumbres, sin apenas variación respecto al 7.1% de 1979. El grueso de este grupo lo forman en 1985 los cítricos, que provienen (un 67.7%) de los puertos de Alicante y Valencia.

C. Asimismo, con un 8.1% tenemos el grupo de las especias, bebidas, café y cacao. En 1979 su participación fue de un 5.8%, creciendo a un ritmo pausado hasta 1985, para registrar índices inferiores en el último bienio: los volúmenes que han ido *in crescendo* parecen haber llegado a su máximo en el trienio 1985 a 1987 con poco más de cien mil toneladas. Son numerosos los puertos de procedencia, distinguiéndose sobre el resto Barcelona, Sevilla, Alicante, Bilbao y Cádiz.

D. El grupo de los materiales de construcción presenta frecuentes oscilaciones, con origen en los puertos de Valencia, Sevilla y Alicante. Su

Figura 9. ESTRUCTURA DE LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS DEL TRÁFICO DE CABOTAJE DEL PUERTO DE LA LUZ.



mayor participación fue en 1982 con el 13.5% del tráfico, en tanto que en 1987 sólo fue del 5.7%; en cambio, su registro más elevado lo alcanzó en 1986 con 125 mil toneladas, seguida de una fuerte caída entre 1987, superior a un tercio.

E. Los cereales y las harinas pasan del 5.8% en 1979 al 0.4% de 1987, paralelamente a una reducción de los tonelajes. Los puertos de carga son Sevilla y Málaga.

F. Los materiales de transporte (automóviles y camiones) con origen en Cádiz, Barcelona, Bilbao, Alicante y Valencia, presenta una línea creciente hasta 1986 en que alcanza su máxima manifestación con el 13.2% y 149 mil toneladas. Esta evolución se trunca en 1987, para volver a las cifras anteriores.

Situamos fuera de este conjunto, los derivados del petróleo, los minerales en bruto, los elementos y compuestos químicos, cementos, hierros y aceros. Todos ellos no alcanzan en 1985 el 1% o, en cualquier caso, se aproximan a este porcentaje.

Las importaciones de derivados del petróleo han decrecido notablemente desde 1979, que fue del 8.9%, hasta 1984 con un 2.6%. Hoy es casi inexistente. Los hierros y aceros (semielaborados) no constan en las estadísticas consultadas desde 1982; anteriormente registró unos porcentajes variables, entre un 3.5% y un 5%. Algo muy semejante sucede con los minerales brutos, que en 1986 con 49 mil toneladas abarcaba el 4.3% del tráfico y en 1987 sólo era del 0.2% (3.200 toneladas).

Por su parte, los compuestos químicos no se caracterizan por su representatividad, pues tan sólo ocupan un 1.4% de las importaciones de 1985. Sin embargo, entre 1982 y 1984 era cerca del 5 ó 6 por ciento. Los cementos han perdido protagonismo pasando en las importaciones de 1979 con un 24% a un irrelevante 0.9% de 1985: desde entonces se apunta una ligera recuperación. Este producto, ya empaquetado, lo recibe la compañía Cementos de las Islas, quien lo almacena y redistribuye por las islas orientales.

3.1.3. El tráfico de mercancías de los puertos de Arguineguín - Sta. Águeda y Salinetas.

A. El puerto de Arguineguín - Sta. Águeda.

El tráfico con los puertos de la Península se fundamenta en las importaciones de materia prima para la elaboración del cemento. En el puerto entran klinker y yeso para su procesado en la fábrica de Cementos

Especiales. Pertenece ésta al grupo financiero Banesto, al igual que la empresa Cementos de las Islas.

Los datos de 1979 a 1987 expresan unos flujos dinámicos, con un crecimiento importante desde 1980. En 1979 se descargaron en las instalaciones portuarias unas 139.299 toneladas y en 1985 unas 366.694 toneladas. Los déficits de materiales se complementan con importaciones procedentes del exterior. En 1988, se descargan unas 692.283 toneladas, que proceden de los puertos de la Península, representando un 96.7% del tráfico de este producto.

Las importaciones de klinker provienen de los puertos de Pasajes, Bilbao, Gijón, San Carlos de la Rápita, Cádiz y Carboneras (Almería). Su complemento, el yeso, procede de los puertos de Garrucha (Almería) y Carboneras.

CUADRO 5.19
TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE ARGUINEGUÍN - STA.
ÁGUEDA Y CON ORIGEN O DESTINO EN LA PENÍNSULA:
1979 Y 1985 (en toneladas).

Años	Cádiz	Sevilla	S. Carlos de la Rápita	Alicante	Carboneras (2)	Garrucha (2)	Gijón	Pasajes	Bilbao	Alcanar
(1)	-----									
1979										
C										
D						17.940				
1980										
C										
D						20.385		42.979	55.861	
1981										
C										
D			46.894		84.986	190.329				
1982										
C		10.190								
D				65.000		22.902		146.127		
1983										
C										
D				46.959			203.427	51.373	8.770	
1984										
C										
D	28.447		24.643	15.059			182.683			

1985	C				
	D	37.153	115.095	214.446	
1986	C				
	D			245.150	190.289
1987	C				
	D			453.600	280.399

(1) C= Cargadas; D= Descargadas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

B. El puerto de Salinetas.

La recepción de los productos se efectúa por instalaciones especiales para fluidos y graneles sólidos, con depósitos para su almacenaje.

El movimiento de mercancías está monopolizado por las exportaciones de abonos manufacturados (fertilizantes nitrogenados), suministrado por la empresa Compañía Insular de Nitrógenos.

No podemos establecer unos porcentajes regulares, ya que no hay continuidad en los flujos hacia algunos puertos. Solamente hay regularidad en los abastecimientos a los puertos de Valencia, Alicante y Motril, con volúmenes aproximados a las 40 mil toneladas, constituyéndose en esos años en el principal proveedor de dichos puertos. Con volúmenes inferiores a las diez mil toneladas embarcadas se encuentran los puertos de Castellón, Barcelona, Tarragona y Bilbao.

CUADRO 5.20
TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE SALINETAS
ENTRE 1979 Y 1982.

Puertos destino	1979	Part.(1)	1980	Part.	1981	Part.	1982	Part.
	Toneladas		Toneladas		Toneladas		Toneladas	
Motril	11.593	36	17.276	36	17.615	36	15.749	36
Alcudia	9.110	36	0	—	0	—	0	—
Alicante	44.625	36	40.846	36	40.387	36	31.614	36
Valencia	42.921	36	41.156	36	36.004	36	41.311	36
Castellón	0	—	7.567	36	8.463	36	0	—

Barcelona	6.750	36	7.100	36	0	—	5.350	36
Tarragona	10.910	36	0	—	7.275	36	0	—
Bilbao	0	—	6.410	36	0	—	0	—
Puertos de origen	1979	Part.(1)	1980	Part.	1981	Part.	1982	Part.
Algeciras	91.949	30	22.735	30	0	—	0	—
Sta. Cruz								
Tenerife	59.950	30	0	—	851.158	30	0	—

(1) Clasificación de las partidas:

30= Petróleo y productos petrolíferos energéticos.

36= Abonos manufacturados.

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. MOPU.
Elaboración propia.

3.1.4. Distribución de las mercancías por puertos de origen y destino.

Hemos agrupado los puertos por áreas geográficas comunes. Nuestro objetivo ha sido delimitar los flujos en función de las trayectorias que siguen los buques y, por supuesto, las mercancías en su desplazamiento. La distribución de los puertos por dichas áreas queda como sigue:

CUADRO 5.21
TRÁFICO DE MERCANCÍAS DEL PUERTO DE LA LUZ CON OTROS
PUERTOS DE LA PENÍNSULA ENTRE 1980 Y 1987 (en toneladas)

Años	Puertos de origen							
	Garrucha	Part. (2)	Sta. Pola	Part.	Cádiz (1)	Part.	Alcanar	Part.
1980	9.650	22	7.880	22	0	—		
1981	0	—	8.675	—	0	22		
1982	8.850	22	8.500	21	49.489	05		
1983	0	—	4.485	21	30.147	05		
1984	0	—	0	—	36.394	05		
1985	0	—	0	—	18.632	05		

1986	0	—	0	—	0	—	
1987							10.468 43

(1) Zona Franca. (2) Clasificación de las partidas:

05= Cereales; 21= Arenas y gravas; 22= Minerales brutos; 43= Cales y cementos.

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. MOPU. *Elaboración propia*.

a) Puertos de la cornisa Cantábrica y Atlántica: Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, El Ferrol, La Coruña, VillaGarcía de Arosa, Pontevedra y Vigo.

b) Puertos de la costa andaluza Atlántica y Mediterránea (Andalucía Oriental y Occidental): Huelva, Pto. de Sta. María, Cádiz, Algeciras, Málaga, Motril, Almería, Ceuta y Melilla.

c) Puertos del Levante, Cataluña e islas Baleares: Cartagena, Torre Vieja, Alicante, Valencia, Castellón, San Carlos de la Rápita, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca y Mahón.

Los flujos de mercancías describen, para las importaciones, un recorrido con dirección a los puertos del Mediterráneo, pues acaparan el 44% del tráfico, seguido de los puertos andaluces con el 38 por ciento. Las exportaciones se centran de manera preferente en un 51.1% también con los puertos de la zona Mediterránea. La estructura del tráfico es la misma en ambas direcciones.

En el periodo 1979 a 1987 el tráfico con los puertos de Barcelona, Valencia y Alicante supera la mitad de los volúmenes exportados hacia la Península y en torno al 50% de las importaciones totales desde los puertos peninsulares. Ello indica, por tanto, un tráfico consolidado con los puertos del Mediterráneo levantino y catalán, fuertemente ligado a las exportaciones de productos agrícolas como el plátano y a las importaciones de cítricos y manufacturas (tejidos, papelería, ...).

El tráfico de mercancías presenta la siguiente disposición:

1) *Puertos de la cornisa Cantábrica y Atlántica.*

El primer puerto de esta zona es Bilbao, del que proceden el 11% de las importaciones y se dirige el 7% de las exportaciones. Tras él, el puerto de Vigo con un 5.9% de las exportaciones de frutas y pescados y un 3.9% de las mercancías remitidas al puerto de La Luz. Hacia el puerto de La Coruña no se expidieron mercancías durante 1987, circunstancia por otra parte

normal en el periodo, y las importaciones bajan del 2.9% de 1986 al 0.1% de 1987.

En líneas generales, el tráfico con esta zona ha descendido entre 3 y 5 puntos en las importaciones, de igual manera que las exportaciones que lo hicieron entre un 1 y 4 por ciento según los años, correspondiéndose con el retroceso de los totales.

2) *Puertos de Andalucía.*

Dos puertos comparten la supremacía de este tráfico. En las importaciones sobresalen el puerto de Algeciras con un 15.8% (principalmente petróleos y derivados), seguido de Sevilla con el 12.5 por ciento. El 20.6% de las exportaciones (pescados y preparados, frutos y legumbres) corresponden al puerto de Cádiz y el 9.2% al de Sevilla. Detrás de éstos se sitúa el puerto de Málaga que recibe el 4% de los productos y del que proceden el 1% del total, claramente inferior a los registros de años anteriores que suponía cerca del 4 ó 5 por ciento.

3) *Puertos del Mediterráneo.*

El puerto de Barcelona participa en las importaciones (productos químicos, material de transporte, preparados alimenticios, gas natural y bebidas) del puerto de La Luz con un 18.6%: superior a otros años, confirmando la dependencia con este puerto que podemos constatar en el considerable aumento de los volúmenes que se registra de 1986 a 1987; Valencia con un 13.2% (frutos y legumbres, material de construcción, arenas y gravas y manufacturas) sigue la misma trayectoria que el anterior y, finalmente, Alicante con el 7.5% pierde desde 1985 entre 2 y 3 puntos. Los restantes puertos poseen porcentajes inferiores al 3 por ciento. El tráfico de exportación lo comparten los puertos de Barcelona con el 23%, seis puntos menos que en 1985 que tuvo el máximo con el 29% y 119 mil toneladas; Alicante con el 17.3% tiene una recuperación respecto al bienio anterior. Generalmente, los flujos están compuestos de frutos (plátanos), cementos, pescados, material de transporte y manufacturas diversas.

Finalmente, el tráfico con los puertos menores de la Península se centró, entre 1980 y 1985, en las importaciones de minerales brutos (yeso para el puerto de Arguineguín - Sta. Águeda) con origen en el puerto de Garrucha (Almería), arenas y gravas de Santa Pola y cereales de la Zona Franca de Cádiz. En 1987 se incorpora a la lista el puerto de Alcanar (Tarragona) con 10.468 toneladas de cementos y cales importadas.

3.2. El tráfico de pasajeros.

El movimiento de personas con la Península está polarizado exclusivamente con el puerto de Cádiz. En el pasado fueron otros los puertos que intervinieron en estos tráficos; pero la competencia del avión terminó por suplantar al barco en los trayectos de largo recorrido. Actualmente, muchas de las personas que optan por el buque como medio de transporte entre Cádiz y Las Palmas (y viceversa) adquieren un billete para vehículo en régimen de equipaje. La variable que determina la voluntad del usuario es la disponibilidad de transportar su propio vehículo.

Este tráfico ha ido perdiendo progresivamente efectivos desde 1966, hasta situarse en 1989 con una importante reducción de los flujos. Las causas explicativas de tal comportamiento se centran en: a) la competencia del avión como medio de transporte y b) la variabilidad en la frecuencia de las salidas, junto a una baja calidad de los servicios.

En 1966 desembarcaron unos 49.650 pasajeros, un 32.9% del movimiento de pasajeros en tráfico de cabotaje. En ese año se embarcaron unas 25.782 personas, un 19.5% de los pasajeros. Asistimos a un proceso de retracción del tráfico hasta 1984, que son algo menos de la mitad de los efectivos que salieron o entraron en el puerto en 1966.

CUADRO 5.22
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS CON LA PENÍNSULA:
1966 - 1989

Años	Entrados			Salidos		
	N.º Efectivos	% s/t.	%	N.º Efectivos	% s/t.	%
1966	49.650	32.9	100.0	25.782	19.5	100.0
1967	35.721	48.8	71.9	37.687	47.6	146.2
1968 (1)						
1969 (1)						
1970 (1)						
1971 (1)						
1972 (1)						
1973	32.749	34.1	67.0	48.296	47.0	187.3
1974	41.528	43.6	83.6	43.555	43.3	168.9
1975	39.815	27.2	80.2	41.075	29.3	159.3

1976	39.225	19.4	79.0	31.826	16.3	123.4
1977	24.308	8.3	48.9	23.537	7.8	91.3
1978	59.044	20.1	112.9	33.156	11.7	128.6
1979	22.093	8.2	44.5	27.176	10.0	105.4
1980	30.639	11.3	61.7	18.841	7.2	73.1
1981	18.384	7.2	37.0	34.163	13.0	132.5
1982	18.692	7.0	37.6	18.573	6.8	72.0
1983	16.982	6.3	34.2	18.496	6.6	71.7
1984	22.254	6.3	44.8	18.344	6.5	71.1
1985	13.680	4.8	27.6	11.452	4.0	44.4
1986	12.817	4.2	25.8	11.153	3.6	43.3
1987	13.774	4.3	27.7	12.187	3.6	47.3
1988	13.505	4.2	27.2	12.846	3.6	49.8
1989	17.524	5.0	35.3	23.208	6.7	90.0

(1) Las cifras aparecen acumuladas con las del tráfico interinsular.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

CUADRO 5.23
PASAJEROS TRANSPORTADOS POR TRASMEDITERRÁNEA
DESDE EL PUERTO DE LA LUZ AL PUERTO DE CÁDIZ:
1982 - 1987

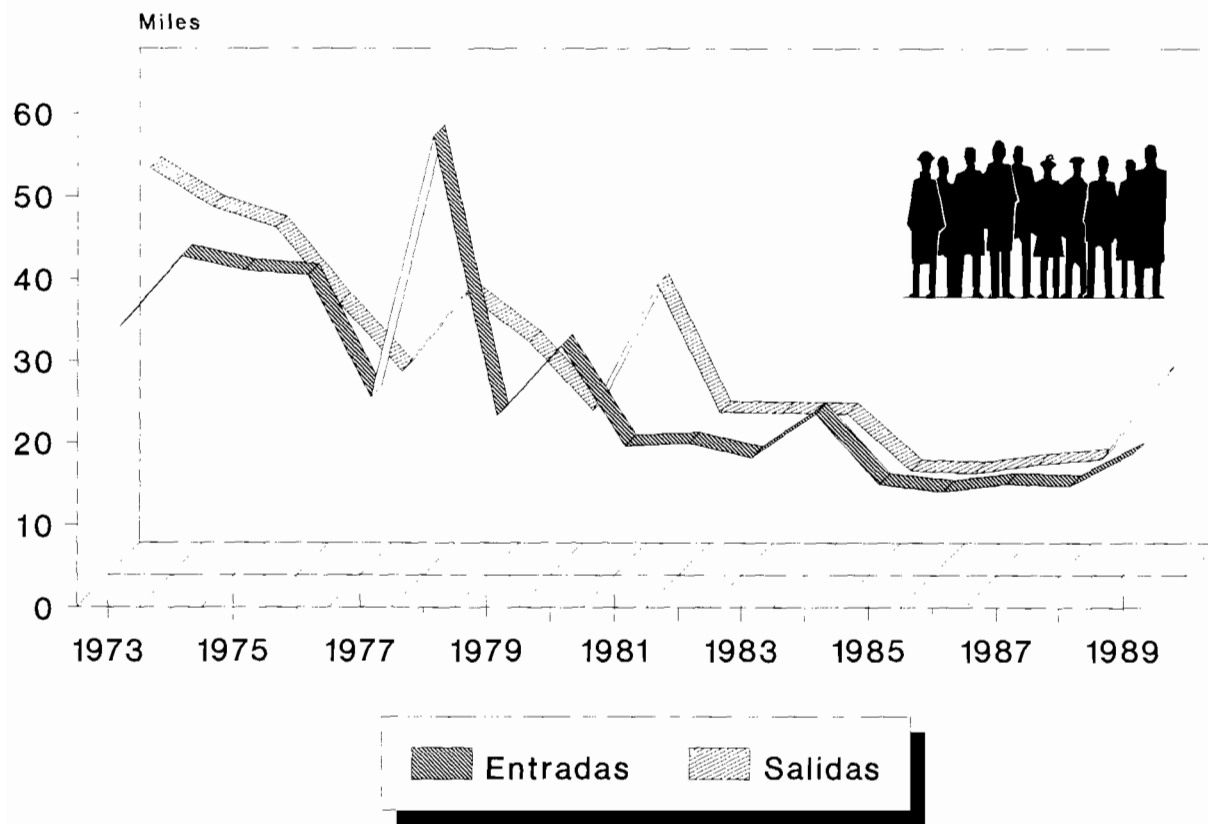
Años	N.º efectivos	%
1982	17.613	100.0
1983	16.258	92.3
1984	13.871	78.7
1985	12.102	68.7
1986	11.543	65.5
1987	12.166	69.1

Fuente: Compañía Trasmediterránea. *Elaboración propia*.

Las cifras se han detenido en torno a los 11 ó 13 mil pasajeros desde 1985 tanto para las entradas como para las salidas: ya en 1989 detectamos

GRÁFICO 5.16

Movimiento de pasajeros: Puerto La Luz- Península, entre 1973 y 1989



una reactivación. Según datos de la Compañía Trasmediterránea, entre 1982 y 1987 se ha registrado una reducción en 5 mil pasajeros para el trayecto Puerto de La Luz - Cádiz. Se confirma, además, la tendencia hacia una normalización de las salidas: desde 1984 están alrededor de los 12 mil pasajeros.

4. CONCLUSIONES.

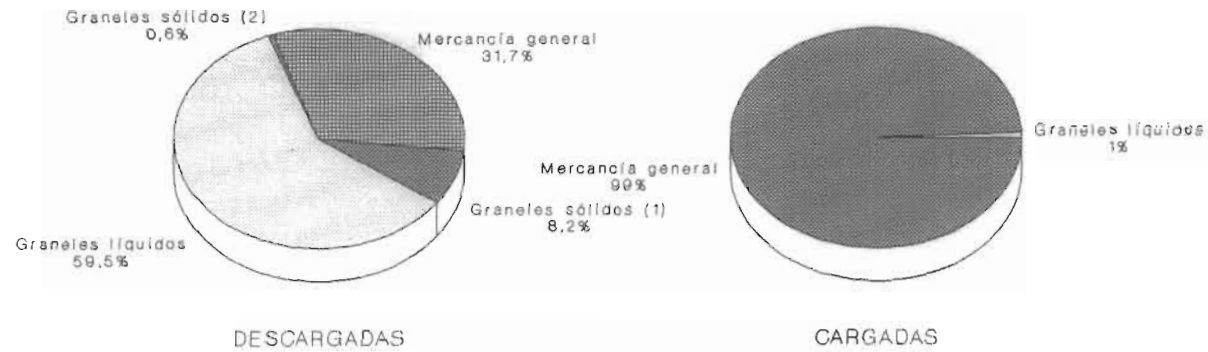
En estas páginas hemos dado cuenta de las transacciones comerciales y de los movimientos de pasajeros de Gran Canaria con los puertos nacionales.

El tráfico de mercancías en la modalidad de cabotaje supone el 61.3% del total de mercancías entradas y salidas en el puerto de La Luz. Ello indica una gravitación del tráfico hacia los puertos nacionales, en donde los graneles líquidos, en importación, tienen una alta proporción de los volúmenes del tráfico. Junto a éstos se halla el grupo de las mercancías generales (productos diversos y heterogéneos) que genera importantes volúmenes en importación y absorbe casi toda la exportación de este tráfico.

Asimismo, el tráfico de contenedores tiene porcentajes muy superiores al tráfico exterior, aproximadamente el 85% para unidades y tonelajes embarcadas y el 72% para los desembarques, presentando un índice de contenerización alrededor del 51.2% las primeras y un 23% las segundas. El tráfico roll-on/roll-off del puerto está en auge, acumulando el tráfico de cabotaje el 95% de las mercancías contenerizadas y el 5.1% calificada por otros medios.

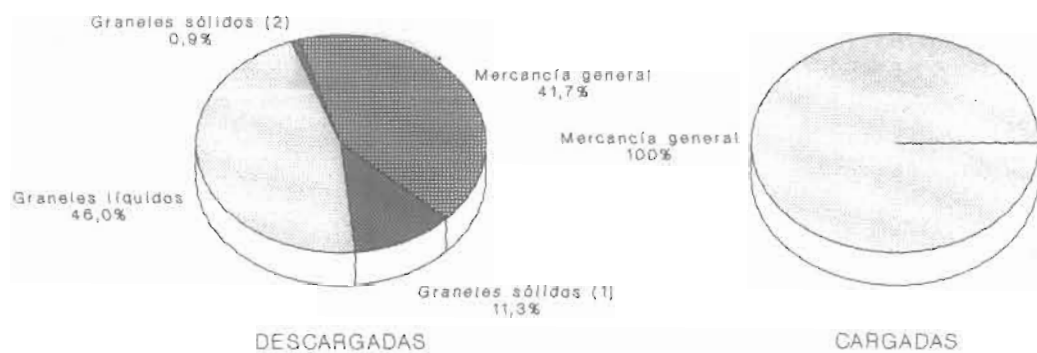
El tráfico de pasajeros es, eminentemente, un tráfico identificado con el cabotaje y, particularmente, con el tráfico interinsular, que acapara el 94% de los efectivos desplazados por el puerto. El tránsito de pasajeros con la Península (exclusivamente con Cádiz) sólo proporciona, sin embargo, el 4% del tráfico generado.

GRÁFICO 5.17
Evolución del tráfico de mercancías
por grupos. Puerto de La Luz: 1975



1. Por instalación especial
2. Sin instalación especial

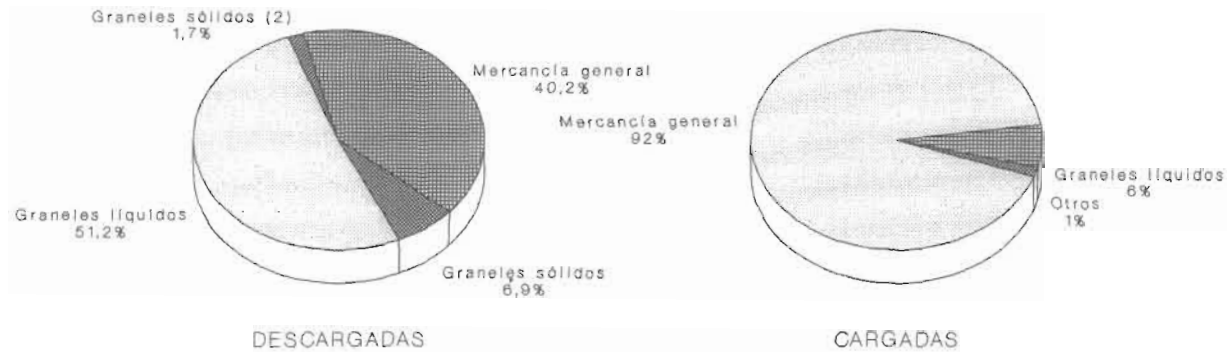
GRÁFICO 5.18
Evolución del tráfico de mercancías
por grupos. Puerto de La Luz: 1980



1. Por instalación especial
 2. Sin instalación especial

GRÁFICO 5.19

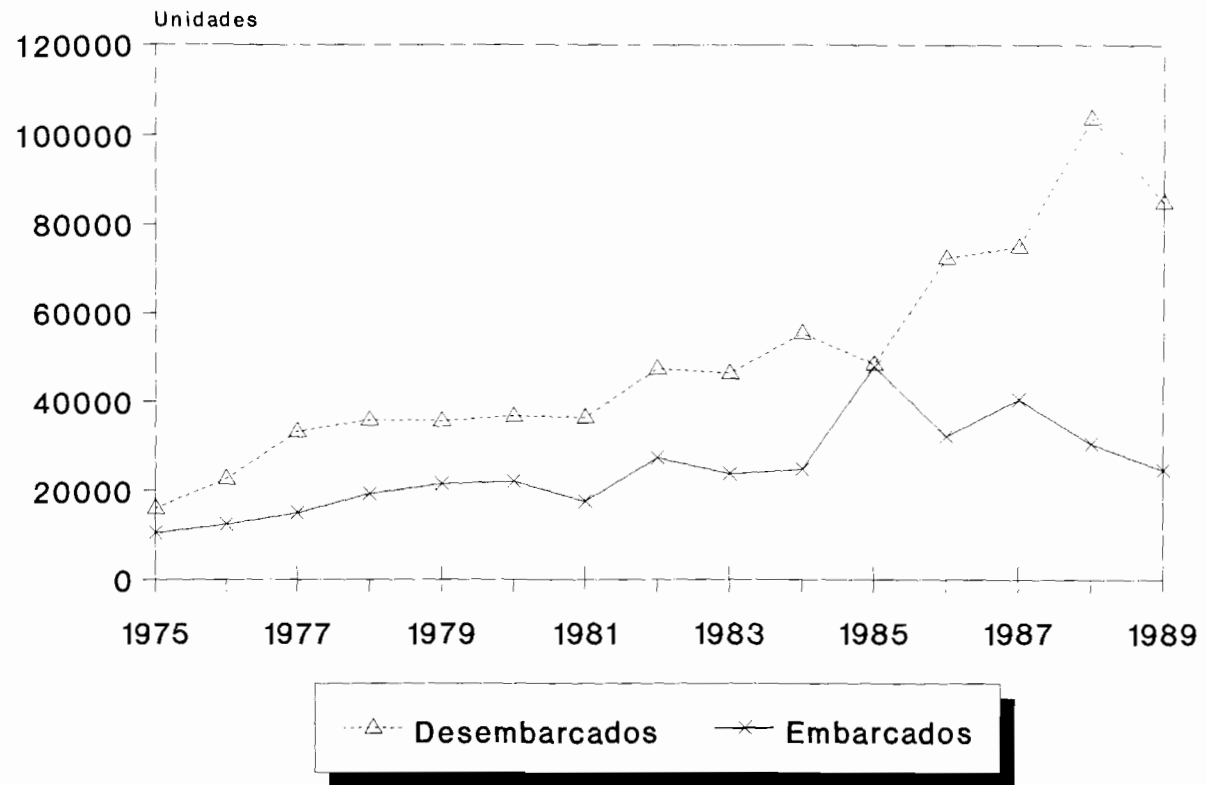
Evolución del tráfico de mercancías por grupos. Puerto de La Luz: 1989



1. Por instalación especial
2. Sin instalación especial

GRÁFICO 5.20

Tráfico de contenedores en el Puerto de La Luz: 1975-1989 (1)



(1) Equivalentes a 20 pies.

GRÁFICO 5.21

Tráfico roll/on-off de contenedores en el Puerto de La Luz: tendencia 1981-1989

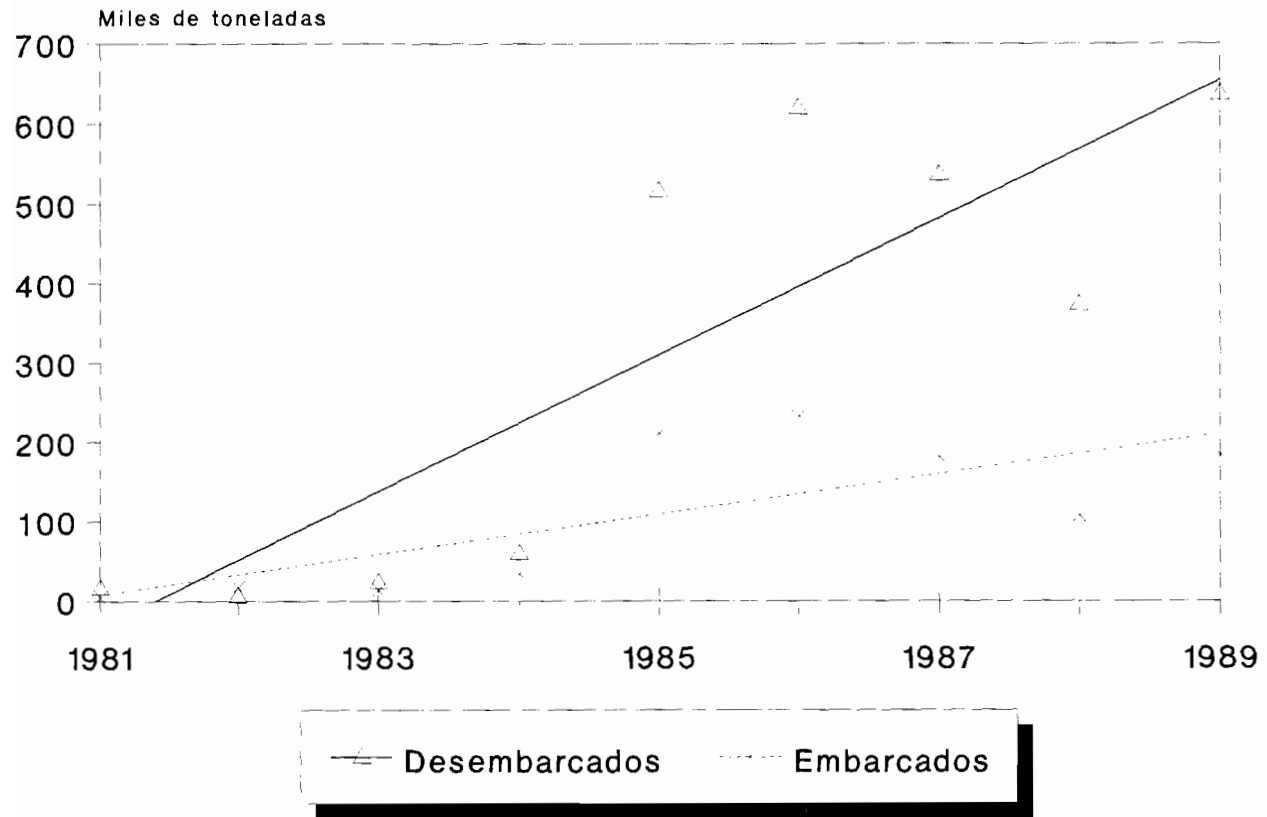
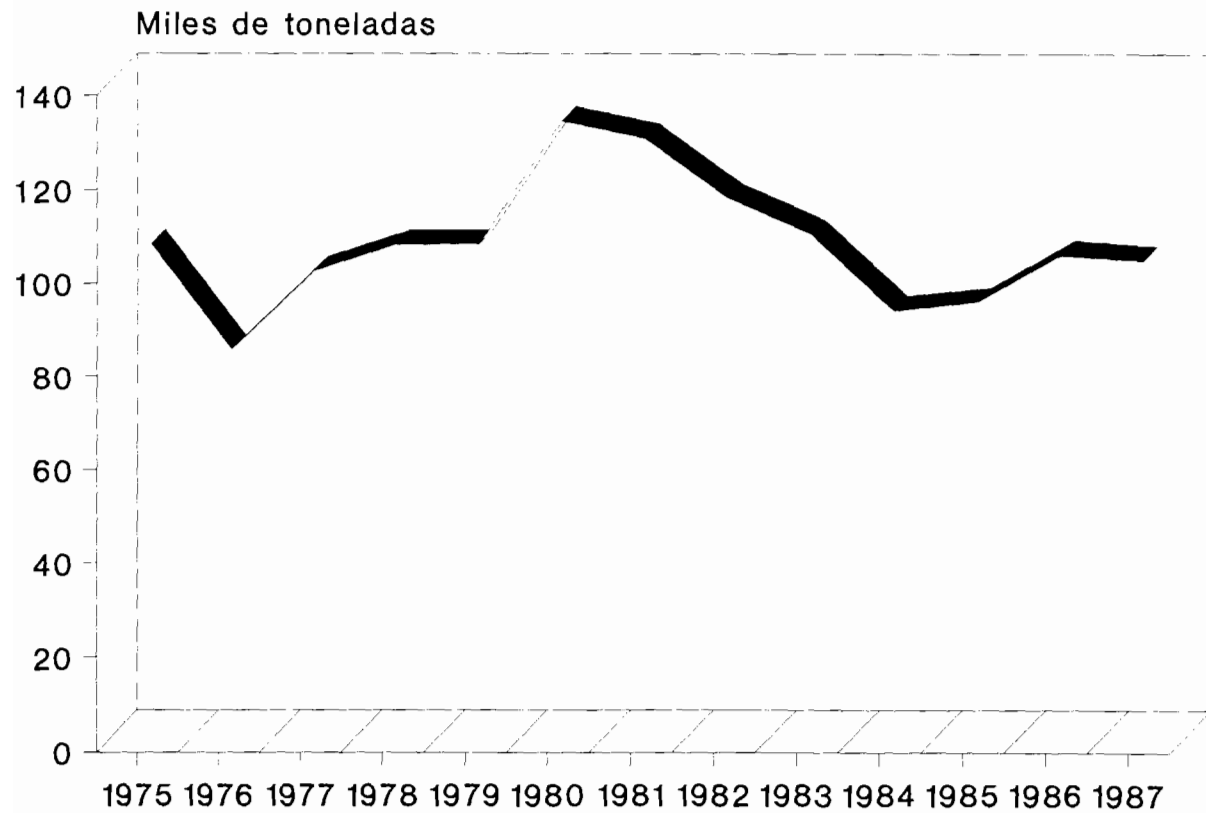


GRÁFICO 5.22

Evolución de la producción de plátanos en Gran Canaria entre 1975 y 1987.



VI EL TRÁFICO EXTERIOR

0. INTRODUCCIÓN.

Corresponde al tráfico exterior todas las relaciones comerciales que sostiene un territorio específico con otro de distinta naturaleza. Sin embargo, la diferenciación de nuestro Archipiélago, fundamentada en las categorías geográficas de distancia y dispersión, confiere nuevos argumentos a esta prístina noción de tráfico exterior. Junto a éstos hallamos, en este caso, otros factores que debemos considerar en la formación conceptual del mismo. Asociado al valor físico, distinguimos dos componentes: a) un espacio político-administrativo diferenciado y b) un espacio económico activo y complejo.

Consideramos, por consiguiente, que el tráfico exterior lo componen todos aquéllos flujos que se manifiestan de forma dinámica, en este caso, entre Gran Canaria y los espacios económicos comprendidos más allá de las fronteras político-administrativas y económicas nacionales. La internacionalidad de las transacciones concede una dimensión de gran valor al tráfico exterior, que conviene conocer y medir.

Nuestro propósito más inmediato será revelar las formas y la composición del tráfico exterior de Gran Canaria. En definitiva, como nos sugiere MARTÍNEZ RODA (1983, p. 13):

“El estudio de las técnicas del comercio exterior no compete al geógrafo, pero para la comprensión del espacio geográfico, la forma, la intensidad y extensión de los medios auxiliares son factores que influyen en la solidez e intensidad de las relaciones comerciales y, por tanto, en la diferenciación espacial.”

En efecto, recurrimos al estudio de los flujos comerciales entre espacios económicos distintos para comprender y mostrar la intensidad de los intercambios, las dismilitudes espaciales y las contradicciones inherentes al propio proceso de expansión económica del capitalismo.

En este contexto, el transporte y las comunicaciones marítimas de Gran

Canaria contienen substancialmente, a una escala inferior y con los rasgos peculiares que le caracterizan, los elementos de identificación del comercio exterior; a saber: redes de comunicación, líneas de transporte, tráfico regularizado, importación y exportación.

Los espacios económicos se distinguen por su variabilidad en el tiempo y en el espacio, generando un mapa de flujos continuamente cambiante, resultado, asimismo, de la propia configuración del sistema de producción capitalista. Como señalan SEGUÍ PONS y PETRUS BEY (1991, p. 179):

"Los flujos comerciales no siguen una distribución geográfica aleatoria. Representados sobre un planisferio muestran claramente una polarización en unos pocos centros de destino situados exclusivamente en países desarrollados, aunque sus puntos de origen sean múltiples y paulatinamente las emisiones se hayan ido localizando en círculos concéntricos cada vez más amplios a partir de los centros receptores de flujos".

Los transportes por mar han sido partícipes de este proceso desde hace siglos, contribuyendo a la circulación de la producción, creando complejas estructuras de comunicaciones que expresan una importante actividad comercial, financiera y monetaria.

No tratamos de construir una geografía del comercio, pues no es ese nuestro fin; sin embargo, el transporte por mar denota estas formas de relaciones económicas, a las que sirve, instrumentando y articulando las interacciones entre espacios de producción y consumo (1).

El tráfico de pasajeros es poco representativo, ya que tan sólo es aproximadamente un 6% del movimiento de pasajeros entre 1966 y 1975, y menos de un 1.7% entre 1976 y 1987, con efectivos muy variables según los años. Corresponden, en general, a personal –embarcado o desembarcado– de la tripulación (técnicos y marineros) de los buques que ejecutan este tráfico en el puerto de La Luz y, ocasionalmente, algún pasajero de los cruceros turísticos: en 1989 entraron 28.273 extranjeros por este puerto según la Dirección General de la Policía: 47% de la U.R.S.S., el 14.7% de Alemania, el 10% de Corea del Sur, el 7.5% de Marruecos, el 4.2% de Cuba y el 16.6% de otros países.

(1) Salvador BUHIGAS (1977): "La función de una marina mercante hoy y el dilema de servir al comercio o servirse de él". *I.C.E.*, n.º 523. Cfr. páginas 111 a 119.

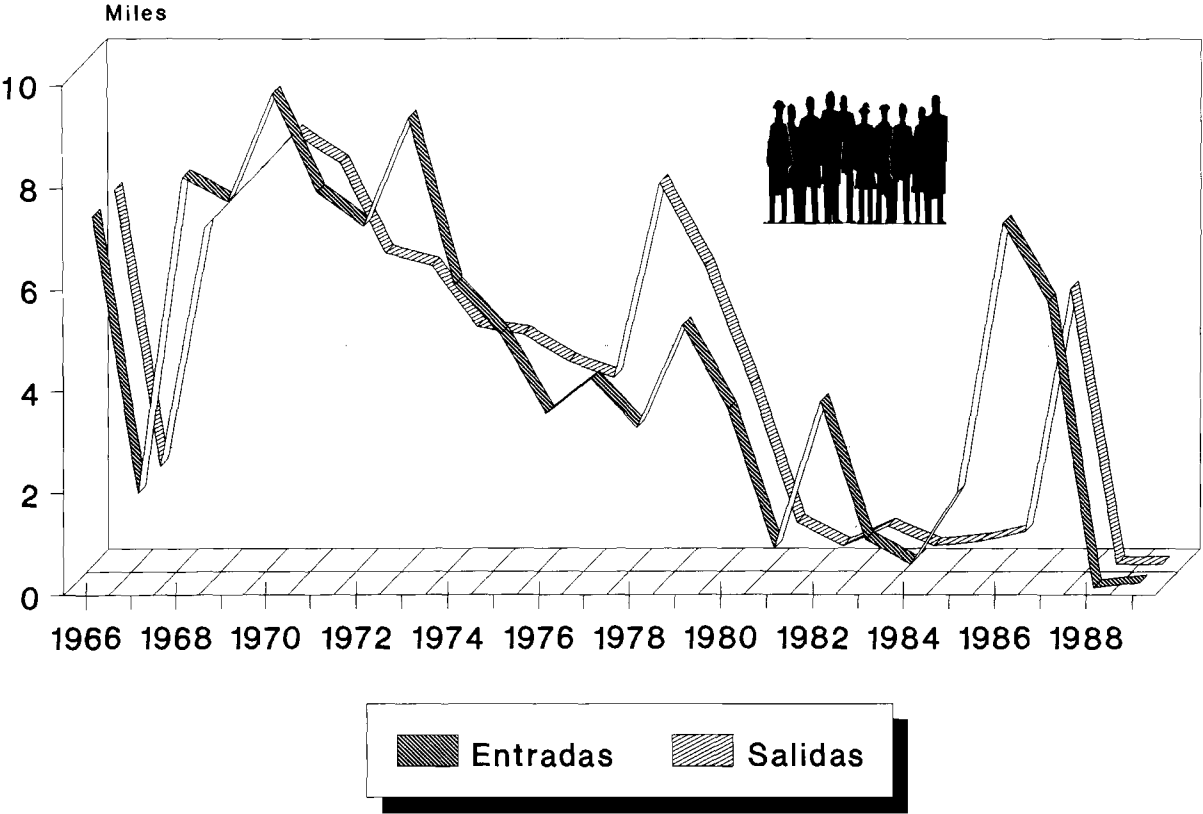
CUADRO 6.1
EXTRANJEROS ENTRADOS POR EL PUERTO DE LA LUZ Y LAS
PALMAS EN 1989.

PAÍSES	MESES												TOTAL
	E.	F.	M.	A.	M.	J.	J.	A.	S.	O.	N.	D.	
Alemania	902	113	1.149	127	53	9	3	12	16	5	1.261	319	4.169
Austria	13	1	11	0	2	1	0	0	0	1	20	23	72
Bélgica	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3	72
Brasil	0	11	1	2	0	0	0	1	1	0	0	0	16
Canadá	2	7	2	1	0	0	0	0	0	9	0	0	21
Corea Sur	243	214	163	272	272	246	190	266	243	357	204	169	2.839
Cuba	89	34	107	27	50	14	218	42	192	51	126	232	1.182
Chile	0	0	7	2	1	0	0	0	3	0	1	0	14
China	22	0	7	1	7	1	1	0	0	0	9	8	56
Taiwan	0	20	2	7	0	12	4	26	24	40	12	0	147
Dinamarca	2	6	5	7	7	8	3	7	4	6	8	42	105
EE.UU.	6	13	40	6	1	0	0	0	0	116	10	26	218
Filipinas	15	9	4	15	19	10	6	13	2	15	43	20	171
Francia	34	19	48	6	27	1	6	10	0	3	1	18	173
Reino Unido	27	16	30	17	3	6	20	18	17	8	37	16	215
Grecia	9	7	10	18	8	17	16	25	31	16	15	12	184
Holanda	14	16	19	23	7	1	16	1	3	12	16	5	133
Irlanda	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	6
Italia	22	13	30	9	0	0	0	0	3	0	11	9	97
Japón	42	89	102	8	49	58	107	79	39	65	72	26	786
Marruecos	250	304	168	158	105	179	156	115	152	429	40	69	2.125
Mauritania	6	3	11	10	13	2	3	0	10	13	8	18	97
Noruega	28	50	52	59	0	8	8	5	5	1	0	100	316
Polonia	14	1	5	7	5	4	24	9	3	8	25	2	107
Portugal	2	4	3	1	8	4	11	1	3	8	5	2	52
Suecia	69	47	53	22	1	0	0	0	3	1	68	151	415
Suiza	44	13	24	5	0	0	0	0	0	2	31	12	141
Sudáfrica	0	15	0	2	1	4	5	0	3	3	0	3	36
U.R.S.S	1.233	1.053	1.016	891	1.164	1.452	521	1.228	1.192	985	1.281	1.270	13.286
Yugoslavia	4	9	10	0	3	5	15	4	1	0	38	7	96
Otros	94	65	76	66	112	79	51	58	108	47	113	118	987
TOTAL	3.186	2.357	3.160	1.829	1.918	2.121	1.384	1.920	2.058	2.201	3.459	2.680	28.273

Fuente: Dirección General de Policía.

GRÁFICO 6.1

Movimiento de pasajeros en tráfico exterior. Puerto de La Luz: 1966 a 1989



CUADRO 6.2
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EXTERIOR DE PASAJEROS: 1966 - 1989.

Años	Entradas			Salidas		
	N.º efectivos	% s/t.	%	N.º efectivos	% s/t.	%
1966	7.301	4.8	100.0	7.361	5.6	100.0
1967	1.852	2.5	25.4	1.919	2.4	26.1
1968	8.063	7.9	110.4	6.639	6.4	90.2
1969	7.587	6.8	103.9	7.555	6.5	102.6
1970	9.694	8.9	132.8	8.474	7.4	115.1
1971	7.778	6.6	106.5	7.893	6.2	107.2
1972	7.105	6.7	97.3	6.132	5.5	83.3
1973	9.218	8.8	126.3	5.875	5.4	79.8
1974	5.953	5.9	81.5	4.669	4.4	63.4
1975	4.977	3.4	68.2	4.527	3.2	61.5
1976	3.411	1.7	46.7	3.968	2.0	53.9
1977	4.102	1.4	56.2	3.672	1.2	49.9
1978	3.143	1.1	43.0	7.509	2.7	102.0
1979	5.165	1.9	70.7	5.884	2.1	79.9
1980	3.502	1.3	48.0	3.541	1.3	48.1
1981	758	0.3	10.4	809	0.3	11.0
1982	3.658	1.4	50.1	351	0.1	4.8
1983	938	0.4	12.8	745	0.3	10.1
1984	447	0.2	6.1	358	0.1	4.9
1985	1.852	0.7	25.4	441	0.2	6.0
1986	7.179	2.4	98.3	641	0.2	8.7
1987	5.632	1.7	77.1	5.420	1.6	73.6
1988	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
1989	93	0.0	1.3	0	0.0	0.0

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

1. EL COMERCIO EXTERIOR DE GRAN CANARIA.

La actividad comercial exterior de la Isla, al menos en su mayor proporción, se efectúa a través del puerto de La Luz. Esta actividad la

reconocemos, siguiendo algunas estadísticas, desde el final del proceso de colonización del Archipiélago, aunque para el Puerto coincida a finales del siglo XIX con las obras del muelle de La Luz.

Ya a mediados del siglo XVI y durante todo el siglo XVII, comienza a esbozarse las primeras exportaciones, todavía insignificantes, de Gran Canaria, especialmente hacia los puertos de Amberes, Génova y Marsella en Europa; Santo Domingo, La Habana, Maracaibo y Campeche en América (2). Pero será a partir de los siglos XVIII y XIX, cuando se registre un mayor desarrollo del comercio y de la burguesía mercantil isleña (3) con el respaldo del Real Decreto de Puertos Francos de 1852. Goletas y bergantines pasaron por aquí con destino a Hamburgo, Boston, Nueva York, Génova, Madeira y Cabo Verde (4).

Desde entonces, el comercio exterior insular ha tenido distintas fases de expansión y de reajuste, que han marcado las exportaciones. Antes como ahora, las formas del transporte, de producción, distribución, contratación y negocio respondían a niveles de transacciones variables, en función de la movilidad de los espacios económicos respectivos y de los procesos de expansión y transformación del capitalismo.

Centraremos nuestra atención en la reciente actividad comercial exterior de Gran Canaria, de la que extraemos las premisas necesarias para comprender en toda su extensión el tráfico marítimo exterior del puerto de La Luz.

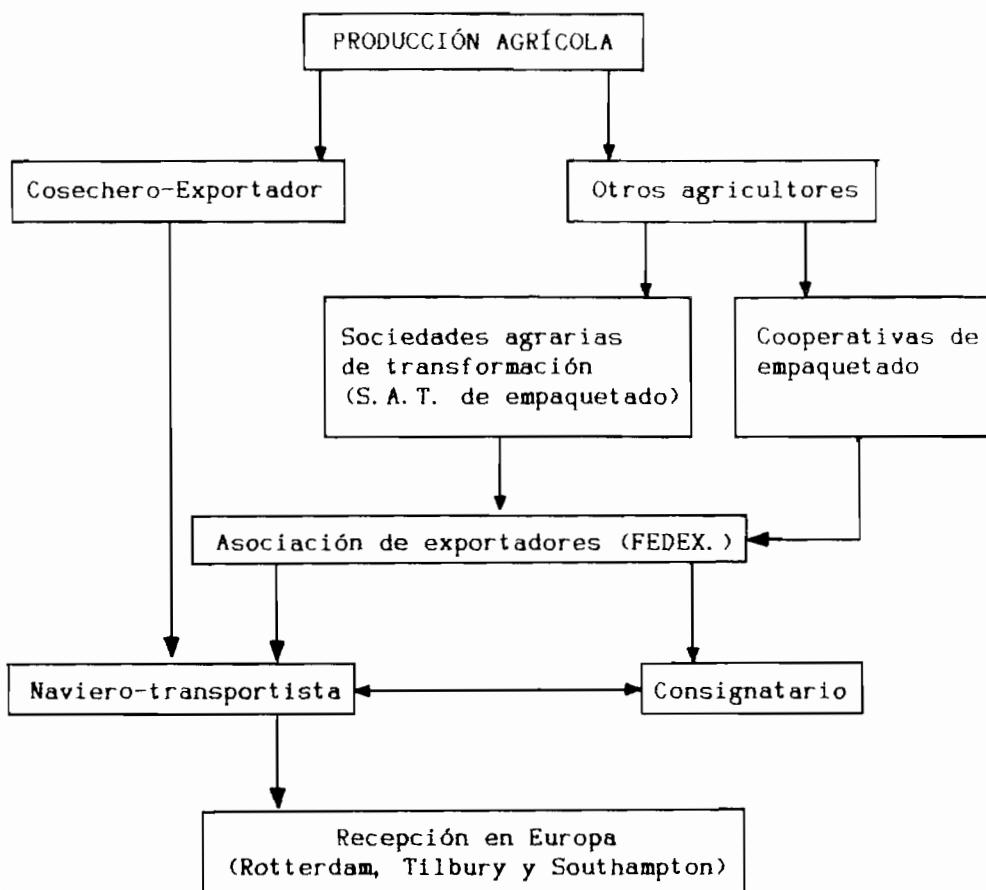
1.1. Estructura reciente del comercio exterior.

El comercio exterior se compone, básicamente, de importaciones y exportaciones de bienes. Supone toda una compleja estructura organizada a partir de eslabones que conforman una cadena de comercialización, de compraventa, que regulariza los flujos entre espacios geográficos. De forma similar a las redes de comunicación y transporte, el comercio

(2) Para una información más exhaustiva y empírica del comercio exterior grancanario en el siglo XVIII, recomendamos la consulta de: Elisa TORRES SANTANA (1981): *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700 y 1725*. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas.

(3) Agustín MILLARES CANTERO (1982): "Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778 - 1852)", en *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cfr. páginas 679 a 838.

(4) HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. (1984): *Estadísticas de las islas Canarias, 1793 - 1806 de Francisco Escolar y Serrano*. Ed. CIES. Tomo 1. Las Palmas de Gran Canaria. Cfr. pp. 451 a 516 y 519 a 522.



Esquema 6. PROCESO GENERAL DE COMERCIALIZACIÓN EXTERIOR Y DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE LOS PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS.

exterior se articula en redes comerciales, en las que descubrimos diversos agentes partícipes: el productor, el intermediario, la cooperativa, el mayorista y el vendedor o detallista. Todos ellos constituyen un organigrama articulado por vínculos contractuales (de compraventa) (5).

Planteamos en este apartado la necesidad de espacializar el comercio exterior de Gran Canaria, en la que la ruptura física de los mercados ya no presenta una dificultad insalvable porque está subordinada a los vehículos de comunicación y transporte. La dispersión entre espacios de producción y de consumo afecta a la organización del comercio y, también, al precio de los productos, sobre los que recae el coste del transporte.

CUADRO 6.3
EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR (IMPORTACIONES) DE
GRAN CANARIA: 1975 - 1987.

Años	Puerto de La Luz		Aeropuerto Gran Canaria		Total Gran Canaria		Total Provincia	
	Ton.	Pts. (1)	Ton.	Pts. (1)	Ton.	Pts. (1)	Ton.	Pts. (1)
1975	394.283	17.184	757	1.546	395.040	18.730	404.220	18.978
1976	488.484	24.126	8.199	2.578	496.683	26.704	501.209	26.984
1977	466.768	30.288	15.746	3.792	482.514	34.080	490.483	36.641
1978	614.863	37.459	83.690	4.156	698.553	41.616	709.955	42.087
1979	870.997	44.899	62.255	5.012	933.253	49.911	941.893	50.363
1980	682.591	50.721	27.366	6.189	709.957	56.910	722.918	57.804
1981	607.531	57.906	1.389	5.883	608.920	63.789	616.329	64.304
1982	(2)							
1983	(2)							
1984	1.156.689	100.678	1.117	8.101	1.157.806	108.779	1.175.866	110.237
1985	1.214.645	115.442	1.432	8.359	1.216.077	123.801	1.244.705	125.249
1986	1.307.228	119.770	1.350	10.305	1.308.577	130.075	1.348.396	132.444
1987	1.381.063	136.757	2.113	13.776	1.383.175	150.532	1.422.271	152.571

(1) Valor CIF. (x 1.000.000 Pt.)

(2) No poseemos datos globales.

Fuente: Estadísticas del Comercio Exterior de la Provincia de Las Palmas. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Elaboración propia.

(5) El C.I.E.S. ha publicado un estudio con el título *Canales de comercialización de productos hortofrutícolas en Canarias*, confeccionado por diversos autores, que recoge paso a paso los circuitos de la comercialización agrícola en Canarias. De alguna forma, dicho estudio nos revela las formas y fórmulas del comercio en un sector de gran trascendencia para la economía insular.

En la comercialización exterior –importación y exportación– de Gran Canaria, como en el resto del Archipiélago, intervienen decisivamente el transporte marítimo y aéreo, aunque, como veremos, el primero acapara los mayores volúmenes. Para la cuantificación de las transacciones hemos utilizado las Estadísticas de Comercio Exterior. En ellas encontramos la distribución de las importaciones y exportaciones de la provincia, con una participación de Gran Canaria superior al 95 por ciento.

La relación de los intercambios indica una acentuada dependencia exterior, al superar con mucho las importaciones a las exportaciones, con un déficit superior a los 124 mil millones de pesetas. Asimismo, casi todo el comercio exterior insular se halla enmarcado geográficamente en el espacio europeo y, de manera prioritaria, con la Comunidad Europea.

1.1.1. Importación.

Las importaciones de Gran Canaria se situaban en 1975 en torno a las 400 mil toneladas, con un valor de 18.730 millones de pesetas. Comparando estas cantidades con las de 1987 deducimos inmediatamente un fuerte aumento de la demanda interior, que rápidamente, en dos sexenios, se va acercando a los 200 mil millones de pesetas.

Un nivel de consumo que va en detrimento de la producción interior, incrementando considerablemente el gasto público. Esta incidencia claramente negativa repercute especialmente en aquellos sectores, agrícola e industrial, que tratan de superar los condicionantes geográficos y económicos que impone la realidad archipelágica. Nos hallamos ante una economía que tiene un fuerte grado de apertura al exterior debido, justamente, al empuje de la corriente de capitales que fluye procedente del comercio de productos importados del extranjero, como los derivados del petróleo.

En 1987 las importaciones de la Isla significaron 1,4 millones de toneladas, un 97.3% del total provincial. El puerto de La Luz absorbe, casi en su totalidad, estos volúmenes. El valor de las mismas, en pesetas, es de 137 mil millones, muy por encima de las exportaciones.

Las áreas geográficas preferentes son: Europa (55%), África (20%), América (20%) y Asia (5%).

La relación entre el volumen importado y el valor del mismo presenta un precio medio superior en las unidades con origen en la Comunidad Europea y Asia; precisamente de aquellos productos que poseen un mayor valor, compuesto por las secciones 5 (productos minerales), 16 (máquinas y

aparatos electrónicos), 17 (material de transporte como vehículos, camiones y tractores), 4 (preparados alimenticios, bebidas refrescantes, vinos, licores y tabaco), 1 (productos cárnicos y derivados de producción animal) y 18 (instrumentos ópticos, de fotografía y cinematografía; quirúrgico; de registro y reproducción de imágenes y sonidos; relojería y aparatos de música).

La evolución de las importaciones es en sentido ascendente, incrementando su volumen un 250% entre 1975 y 1987.

1.1.2. Exportación.

Este sector del comercio exterior insular destaca por la intervención del agro grancanario. Sin duda, las exportaciones se caracterizan por la comercialización de la producción agrícola, primordialmente de los productos hortofrutícolas. También, como en las importaciones, los espacios geográficos de compraventa ya singulares se localizan en la Comunidad Europea.

La cantidad exportada en 1987 es de 213 mil toneladas, de las que el 96% salieron por el puerto de La Luz. El valor de dichas transacciones alcanza los 27 mil millones de pesetas. Todas estas cifras son muy inferiores a las del periodo 1975 a 1986.

En efecto, entre 1975 y 1981 se cuadruplica el volumen exportado, que supone 1.215 millones de toneladas y 44 mil millones de pesetas. Si bien los volúmenes descienden algo en los años siguientes, no sucede lo mismo con el valor, que supera ya los cincuenta mil millones de pesetas. No obstante, la entrada de España en la C.E. en 1986 provoca una reducción general, en algo menos de la mitad, de las exportaciones grancanarias entre 1986 y 1987.

CUADRO 6.4
EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR (EXPORTACIONES) DE
GRAN CANARIA: 1975 - 1987.

Años	Puerto de La Luz		Aeropuerto Gran Canaria		Total Gran Canaria		Total Provincia	
	Ton.	Pts. (1)	Ton.	Pts. (1)	Ton.	Pts. (1)	Ton.	Pts. (1)
1975	321.427	5.526	9.561	504	330.988	6.029	346.580	6.862
1976	450.476	12.230	8.199	673	458.675	12.903	489.088	14.520

1977	573.091	14.339	12.794	1.078	585.885	15.417	609.077	17.081
1978	573.878	19.807	17.075	1.790	590.953	21.597	623.551	23.695
1979	505.368	25.863	16.411	1.581	521.779	27.444	556.484	30.408
1980	567.886	24.581	8.612	2.064	576.498	26.644	600.663	28.990
1981	1.205.111	43.092	9.403	1.117	1.214.514	44.209	1.242.868	47.056
1982	(2)							
1983	(2)							
1984	462.865	38.782	33.548	2.926	496.413	41.709	511.505	44.008
1985	908.004	65.567	8.850	2.392	916.854	67.959	934.130	70.367
1986	560.024	50.154	10.591	2.670	570.615	52.824	583.781	54.525
1987	204.692	23.961	8.741	2.677	213.433	26.638	224.793	27.907

(1) Valor FOB. (x 1.000.000 Pt.)

(2) No poseemos datos globales.

Fuente: Estadísticas del Comercio Exterior de la Provincia de Las Palmas. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas. Elaboración propia.

Por áreas geográficas, las exportaciones se organizan espacialmente de la forma que sigue: Europa (70%), África (15%) y América (4%).

Los precios medios son superiores para las exportaciones con Asia, América y África. Por el contrario, las ventas a Europa están muy por debajo a las de aquéllos. Ello es debido a la composición por productos, que poseen un mayor valor para los primeros, en tanto que para los segundos, fundamentalmente productos hortofrutícolas, el valor es inferior.

Los grupos de mercancías con una mayor presencia son los considerados en las secciones 5 (derivados del combustible y cementos), 2 (frutas y hortalizas), 10 (papel y sus manufacturas), 1 (pescados), 4 (tabaco elaborado) y 3 (grasas y aceites vegetales).

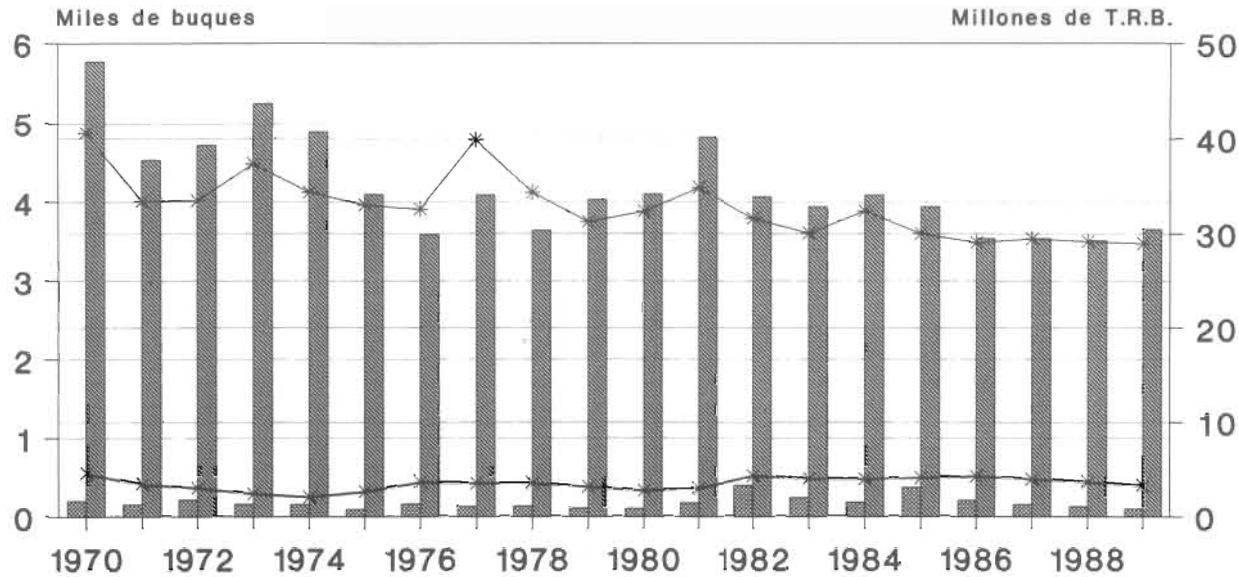
2. COMPOSICIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO EXTERIOR.

A partir de ahora delimitaremos en toda su extensión el tráfico exterior por vía marítima: el movimiento de buques, de mercancías y de pasajeros. Este tráfico abarca tanto a buques nacionales como extranjeros, pese a que son los de pabellón extranjero los que intervienen de manera más asidua en los procesos de transporte y comercialización exterior.

GRÁFICO 6.2

Movimiento de buques en tráfico exterior en el Puerto de La Luz: 1970 a 1989

242



Gerardo Delgado Aguilar



2.1. Buques mercantes en navegación exterior.

Los buques que hacen este tipo de tráfico suponen el 42% de los que entraron en el puerto en 1989, unas 3.856 unidades. Sin embargo, el TRB. total desplazado es muy superior al tráfico de cabotaje. El TRB. de estos buques es el 77% del total movido en el puerto.

Deteniéndonos en la clasificación de los buques por su nacionalidad y tráfico, concluimos en afirmar que el 90% de los buques navegan bajo bandera extranjera. Asimismo, el TRB nos revela la dimensión de esos navíos: el índice obtenido, un 96%, refleja la mayor capacidad de los buques extranjeros, que alcanzan las 29 mil TRB.

El tráfico ha ido decreciendo desde 1970, con 1.550 unidades menos y, consiguientemente, un TRB muy inferior estimado en 18 millones de toneladas. Este descenso afectó a todo el conjunto de buques mercantes, si bien repercutió de manera especial en el sector de los buques de pabellón extranjero, que redujo sensiblemente sus unidades de 4.867 en 1979 y 3.470 en 1989 y su TRB que pasó de 48 millones 30 millones de toneladas. Indudablemente, ello ha tenido consecuencias en el puerto de La Luz, ya que ha disminuido la actividad de este tráfico, principalmente la que se asocia a buques de carga general y pasaje.

CUADRO 6.5
MOVIMIENTO DE BUQUES EN TRÁFICO EXTERIOR: 1970 - 1989

Años	Nacionales				Extranjeros			
	Nº	% s/c.	TRB ¹	% s/c.	Nº	% s/c.	TRB ¹	% s/c.
1970	539	10.0	1.660	3.3	4.867	90.0	48.099	96.7
1971	407	9.2	1.313	3.4	4.009	90.8	37.736	96.6
1972	362	8.3	1.770	4.3	4.014	91.7	39.294	95.7
1973	286	6.0	1.326	2.9	4.484	94.0	43.759	97.1
1974	247	5.7	1.269	3.0	4.119	94.3	40.706	97.0
1975	318	7.4	809	2.3	3.963	92.6	34.088	97.7
1976	432	10.0	1.356	4.3	3.904	90.0	29.870	95.7
1977	421	8.1	1.067	3.0	4.782	91.9	34.052	97.0
1978	420	9.2	1.141	3.6	4.120	90.8	30.346	96.4
1979	373	9.1	881	2.6	3.746	90.9	33.534	97.4
1980	329	7.8	816	2.3	3.879	92.2	34.152	97.7

1981	352	7.8	1.473	3.5	4.184	92.2	40.143	96.5
1982	515	12.0	3.303	8.9	3.796	88.0	33.915	91.1
1983	473	11.6	1.985	5.7	3.608	88.4	32.808	94.3
1984	476	10.9	1.524	4.3	3.887	89.1	34.066	95.7
1985	489	12.0	3.091	8.6	3.599	88.0	32.838	91.4
1986	507	12.7	1.726	5.5	3.484	87.3	29.493	94.5
1987	476	11.9	1.264	4.1	3.529	88.1	29.464	95.9
1988	435	11.0	1.080	3.6	3.500	89.0	29.261	96.4
1989	386	10.0	844	2.7	3.470	90.0	30.459	97.3

(1) En miles de toneladas de registro bruto.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

Aún así, el periodo muestra ciertas fluctuaciones, con años en los que se detecta un mayor movimiento de buques extranjeros en tráfico exterior, como el registrado en 1970 y en 1977.

La distribución de los buques por su tonelaje y nacionalidad nos acerca al armazón de este tráfico. El 70% de las unidades están comprendidas entre las 2.000 y 10.000 TRB. Aunque el 78.5% del TRB. desplazado corresponde a los buques de 5.000 a 50.000 TRB. Todos ellos extranjeros. Por su parte, las unidades nacionales se encuentran por debajo de las 15.000 TRB. y aportan solamente un 0.1% al TRB. total.

Respecto a la tipología de los buques, predominan por su número los de carga general y a granel (o bulkcarriers), tanques y, últimamente, los portacontenedores y roll-on/off.

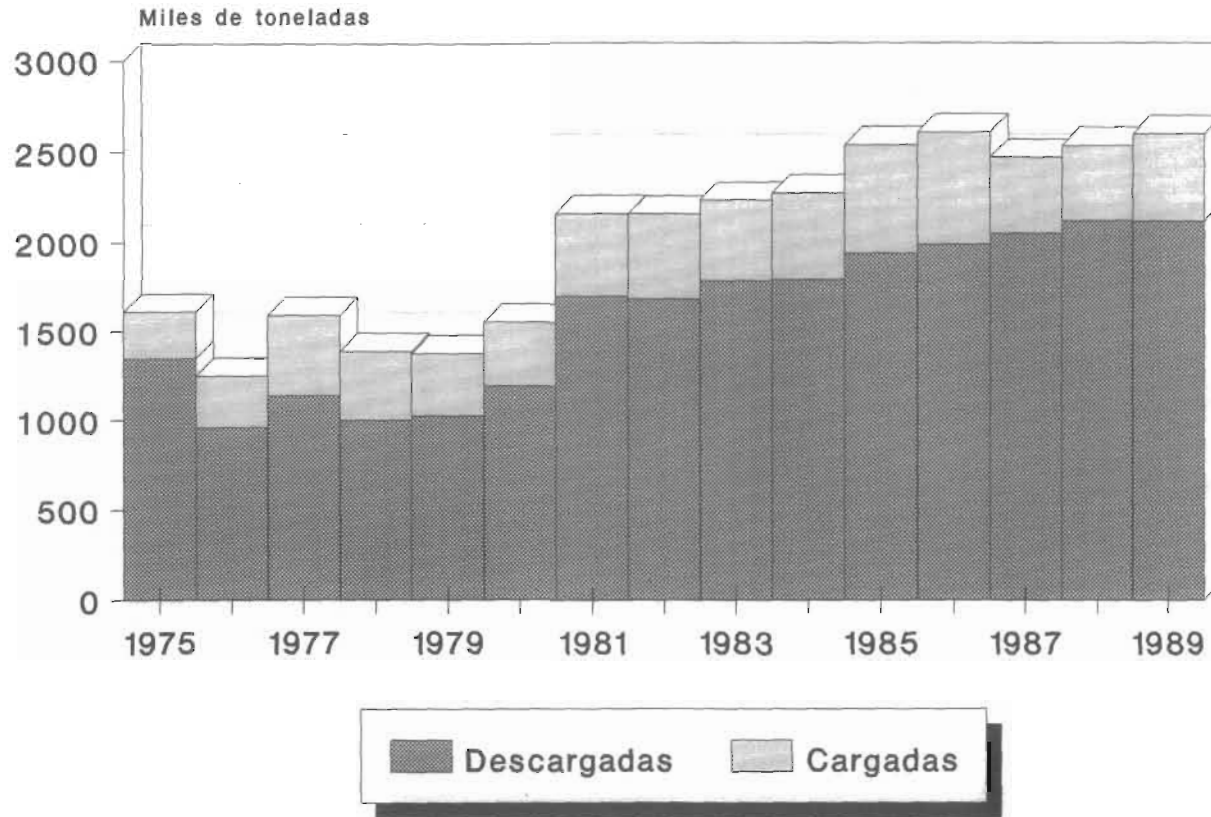
En el puerto de Arguineguín - Sta. Águeda recalaba algún buque de pabellón extranjero (sobre todo griego), transportando klinker o yeso. Son, por tanto, buques de tipo bulk, con un registro bruto inferior a las 10.000 toneladas, aunque hay unidades que duplican ese registro. En 1988 entraron por este tráfico unas 11 unidades con un registro bruto de 60.380 toneladas.

2.2. Movimiento de mercancías.

El tráfico exterior de mercancías representa en 1989 el 40% del movimiento del puerto, unos 2,6 millones de toneladas. Las cifras consideradas entre 1975 y 1987 se caracterizan por la irregularidad, con fluctuaciones que oscilan entre el 35 y el 46 por ciento según los años. Las

GRÁFICO 6.3

Movimiento de mercancías del tráfico exterior. Puerto de La Luz: 1975-1989



mercancías importadas superan con mucho, un 81%, a las exportadas con una participación global notablemente inferior a la del bienio 85/86.

2.2.1. Tendencia del tráfico por grupos de mercancías.

Sobresalen, por grupos, los graneles líquidos (64%) y las mercancías generales (38.7 por ciento) en las importaciones, y el 64% y el 31.5% respectivamente en las exportaciones. Así ha sido, a grandes rasgos, en todo el periodo.

Observamos una clara tendencia importadora de graneles líquidos (Fuel-oil y gas-oil) y de mercancías generales (materiales de construcción y pesca congelada). El grupo de las mercancías generales dominan, asimismo, el tráfico exportador, pero se halla bastante lejos de los volúmenes importados. La balanza comercial, por tanto, muestra una descompensación negativa, propio de una economía altamente dependiente del exterior.

CUADRO 6.6
CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS DEL TRÁFICO EXTERIOR
POR GRUPOS: 1975 - 1989.

Años		Graneles líquidos		Graneles sólidos por instalación		Graneles sólidos sin instalación especial		Mercancía general especial	
		Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
	(1)								
1975	D	948.689	53.8	60.064	24.9	13.977	80.5	325.287	34.6
	C	0	0.0	0	0.0	0	0.0	259.191	38.7
1976	D	586.921	42.3	93.396	31.9	4.443	14.9	276.454	29.6
	C	0	0.0	0	0.0	0	0.0	286.883	41.0
1977	D	669.198	45.0	77.690	24.5	19.119	50.7	373.663	32.0
	C	0	0.0	1.500	0.3	0	0.0	490.702	99.7
1978	D	570.931	40.4	75.976	25.0	11.229	57.6	342.461	26.7
	C	8.560	100.0	0	0.0	0	0.0	377.758	41.2
1979	D	527.293	43.1	107.953	26.6	5.970	31.0	383.344	29.7
	C	1.431	98.8	0	0.0	63	4.0	348.374	37.7
1980	D	694.046	49.0	90.769	26.0	13.348	49.3	393.835	29.7
	C	160	46.6	0	0.0	0	0.0	359.029	36.8
1981	D	975.350	56.5	74.425	24.1	5.208	34.8	641.778	42.1
	C	80	36.0	0	0.0	0	0.0	460.521	43.8
1982	D	846.249	52.3	94.720	30.0	19.772	48.3	720.741	46.9

	C	0	0.0	0	0.0	11	3.8	474.461	47.3
1983	D	1.002.080	43.5	106.033	35.7	24.402	49.4	651.699	44.2
	C	9.634	99.6	241	0.5	10	38.5	438.768	45.9
1984	D	967.794	41.4	108.542	35.8	44.011	45.8	670.901	43.4
	C	870	9.2	1.403	3.5	1.100	5.3	478.072	47.0
1985	D	1.056.325	42.8	105.220	35.6	53.721	45.4	720.461	38.0
	C	4.157	9.3	1.629	4.0	1.600	14.4	596.239	47.2
1986	D	1.066.961	40.9	63.372	36.6	16.948	45.7	839.255	41.8
	C	130.224	71.0	9.044	21.5	0	0.0	483.121	40.4
1987	D	1.132.835	41.5	149.788	50.8	46.387	60.8	720.849	35.1
	C	45.998	85.0	0	0.0	1.041	39.2	373.657	31.8
1988	D	1.064.543	41.6	175.667	57.8	15.041	21.9	864.288	39.3
	C	39.137	51.1	0	0.0	0	0.0	377.011	31.0
1989	D	1.142.420	44.1	173.099	50.0	15.437	17.8	786.019	38.7
	C	58.135	64.0	5.978	100.0	8	0.1	419.377	31.5

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

Los demás grupos son menos significativos, resaltando el de los graneles sólidos por instalación especial que se atribuye el 50% de las descargas, formando en su mayoría por el desembarque de cereales y harinas; así como el 100% de los embarques del puerto.

2.2.2. Composición del grupo de las mercancías generales.

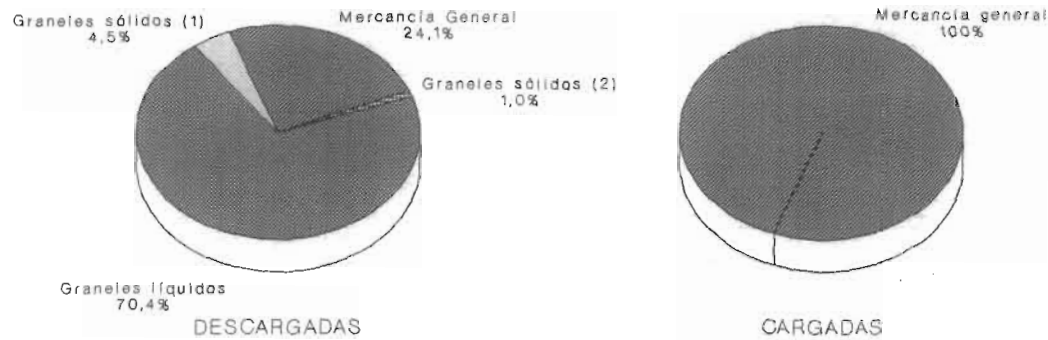
Este grupo es el 30.4% del total de mercancías desembarcadas y el 14% de las embarcadas por el puerto de La Luz, siendo los productos más relevantes por el grado de incidencia en la economía insular: el tomate, la pesca congelada, el pepino, la papa, los productos lácteos y el papel y cartón.

A. El tomate es el primer producto de exportación del puerto de La Luz, con el 28.5% del total. Sin embargo, apreciamos una línea descendente en el tonelaje exportado desde 1984, año que alcanza el máximo volumen con 128.472 toneladas. En 1989, por contrapartida, se exportan 19 mil toneladas menos, unas 109.515 toneladas, de acorde con la reducción de la superficie cultivada. Los puertos de destino son Tilbury, Liverpool, Newhaven y Rotterdam.

GRÁFICO 6.4

Distribución de las mercancías por grupos del tráfico exterior en 1975

248



Cerrado Delgado Aguiar

PUERTO DE LA LUZ

- 1. Por instalación especial
- 2. Sin instalación especial

GRÁFICO 6.5

Distribución de las mercancías del tráfico exterior por grupos en 1989



1. Por instalación especial
2. Sin instalación especial

B. El 7.7% de los productos desembarcados corresponden a las capturas de buques arrastreros-congeladores (nacionales o extranjeros). En 1989 se descargó un volumen de 230 mil toneladas, lejos de las cantidades de 1981 a 1985, y sobre todo de 1983 que llegó a las 308 mil toneladas. Casi un 70% de estas descargas se envían, posteriormente, a los mercados de Europa y Japón (tradicional consumidor).

C. Como producto hortícola de exportación destaca, también, el pepino. Participa en el tráfico exportador exterior con el 7%, unas 32 mil toneladas. No se trata, por el contrario, de la cifra más alta desde 1975, pues en 1977 llegaron a exportarse un total de 60.152 toneladas. Al igual que para el tomate, los puertos receptores son europeos.

D. La papa es un producto de importación con destino al consumo interior canario. También se importan, en menor cantidad, papas para la siembra. En 1987, un 2% de las descargas de buques fueron de papas, poco más de 41 mil toneladas: de 1982 a 1985 el volumen total había descendido en más de la mitad como ocurriría en el bienio 88/89. Proceden de los puertos ingleses e irlandeses.

E. Un 2% de las importaciones de 1989 son de productos lácteos, con origen en los Países Bajos y Alemania. Estos productos tiene una gran variabilidad según los años. Así, en algunos las cifras apenas son indicativas, en tanto que en otros sobresalen notoriamente, como los señalados antes. Las exportaciones de este producto son limitadas y se envían, en su mayor proporción, a la costa occidental africana (Sáhara y Mauritania).

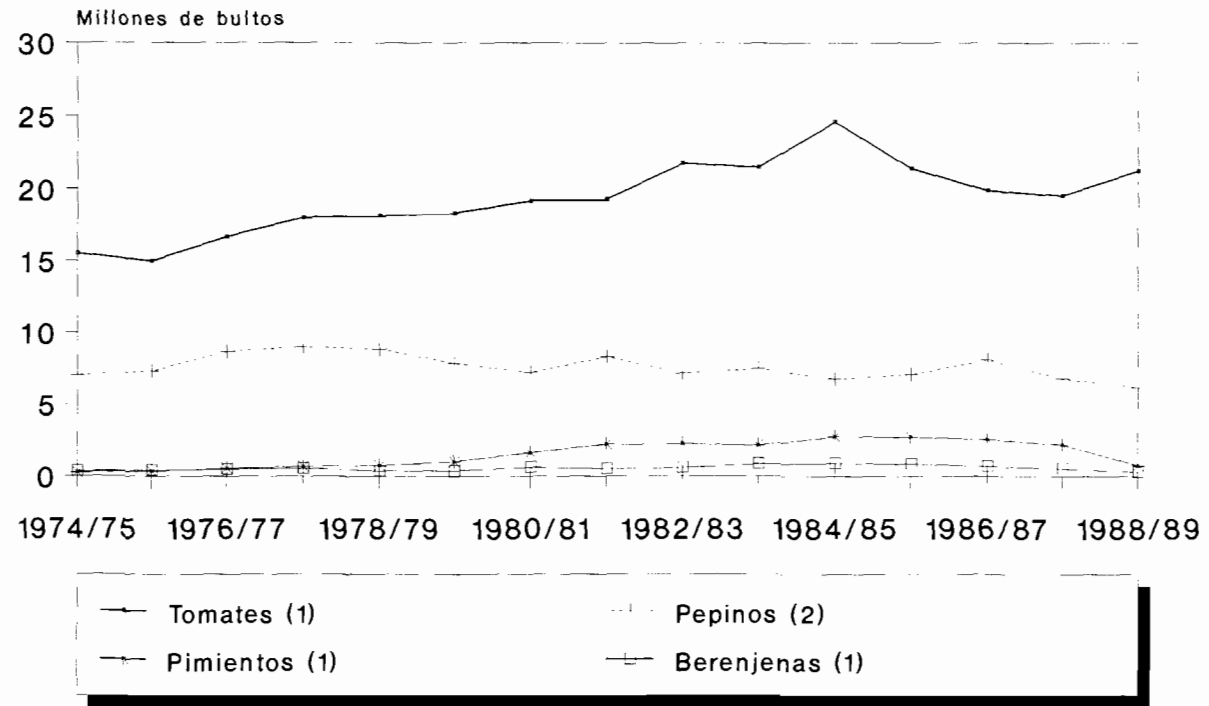
F. Otro producto de consumo, que crece día a día, es el grupo del papel y cartones. El establecimiento en la isla de empresas de transformación y manufactura del papel y cartón, así como de imprentas, ha generado una demanda en alza. La evolución que muestran las estadísticas es bien patente. Representa en 1989 el 3% (71 mil toneladas) de las importaciones y el 3% (16 mil toneladas) de las exportaciones. Éstas se destinan a los puertos de la vecina costa africana. Desde 1975 las importaciones han crecido hasta situarse con totales cercanos a las 86 mil toneladas entre 1983 y 1986. Sin embargo, como ya tuvimos ocasión de comprobar, el grueso de las importaciones de este producto tenían origen en los puertos de la Península.

Con porcentajes inferiores al 1% hay un sinfín de partidas entre las que se encuentran los materiales de construcción, automóviles y alcohol en las importaciones. En las exportaciones sobresalen las frutas y hortalizas diversas que conforma un catálogo numeroso de productos.

El puerto de Arguineguín - Sta. Águeda recibe algunas pequeñas

GRÁFICO 6.6

Evolución de las exportaciones hortofrutícolas de Gran Canaria: 1974-89



- 1. Bultos de 6 Kgs.
- 2. Bultos de 5 Kgs.

cantidades de productos (klinker y yeso) con origen en el exterior. No ha sido posible conocer la evolución del volumen desembarcado anualmente, si bien podemos afirmar, con datos de 1988/89, que su volumen representa el 11% de las entradas (menos de 85 mil toneladas) y el 3% de las salidas (21 mil toneladas).

CUADRO 6.7
SERVICIOS MARÍTIMOS CONTRATADOS PARA LA EXPORTACIÓN
HORTOFRUTÍCOLA DE LA CAMPAÑA 1989/1990

Naviera	Buques	Pallets capacidad	Serv./Destino	Semana Com./Ini.	Fletes paletas	Gastos destino	Dique de descarga
<u>REINO UNIDO</u> (en libras)							
Fred Olsen	Bentago Bencomo	2.750 2.750	1ª Tilbury	41	20 97£	16,71£	Tilbury Dock
Transcanary	Akebono Fuji Reefer	2.850 2.900	2ª Newhaven	45	18 93£	13,75£	Fisher Term.
Nissui	East Wind Nova Scotia	2.200 2.200	3ª Southampton	46	15 93£	13,10£	Tin, 38/39
Transcanary	Asuka Trans Ree	2.550 2.550	4ª Newhaven	50	12 92£	13,75£	Fisher Term.
<u>CONTINENTE</u> (en florines)							
Fred Olsen	Mistrau Khalij Fr/Co	3.500 2.750	1/2 Rotterdam 1º	47	13 320f	17,80f	Seaport Term.
Transcanary	Kasuga Reef Izumo	3.650 2.750	1/2 Rotterdam 1º	48	12 320f	17,80f	Seaport Term.
Transcanary	Yasaka Reef Izumo	3.650 3.650	1/2 Rotterdam 2º	49	11 335f	18,53f	Seaport Term.
Fred Olsen	Khalij F/C Swan	2.750 3700	1/2 Rotterdam 2º	50	12 335f	18,53f	Seaport Term.

Transcanary	Polar Crystal	2.750						
	Amber Pa.	2.650	1/2 Rotterdam 3º	49	11	320f	17,80f	Seaport Term.
Fred Olsen	Khalij Frost	2.750						
	Khalij C	2.750	1/2 Rotterdam 3º	50	10	320f	17,80f	Seaport Term.

Fuente: Memoria de la campaña de exportación: 1989/1990. FEDEX. *Elaboración propia.*

Los productos que, por su especial condición, protagonizan la actividad portuaria exterior son los constituidos por el tomate, el pimiento, el pepino, las berenjenas, las cebollas y frutas de tipo subtropical. Indiscutiblemente, el tema de los fletes del transporte están siempre de plena actualidad, generándose entre las distintas partes intereses contrapuestos cada vez que comienza la campaña a finales de octubre.

En la campaña 1989/1990 las navieras contratadas con servicios al Reino Unido fueron: Fred Olsen Lines con líneas hacia Tilbury, Transcanary con líneas a Newhaven (dos servicios) y Nissui con líneas a Southampton. Hacia el continente: Fred Olsen Lines y Transcanary con líneas a Rotterdam en tres servicios cada una.

Para el Reino Unido los fletes de las paletas se contrataron en torno a las 16.7 libras para Tilbury, las 13.7 libras a Newhaven y 13.1 libras a Southampton. Los del continente varían de 17.8 a 18.5 florines. En cualquier caso, los fletes se revisan cada año respecto de los practicados en la campaña anterior y hasta ahora con incrementos de uno o dos puntos.

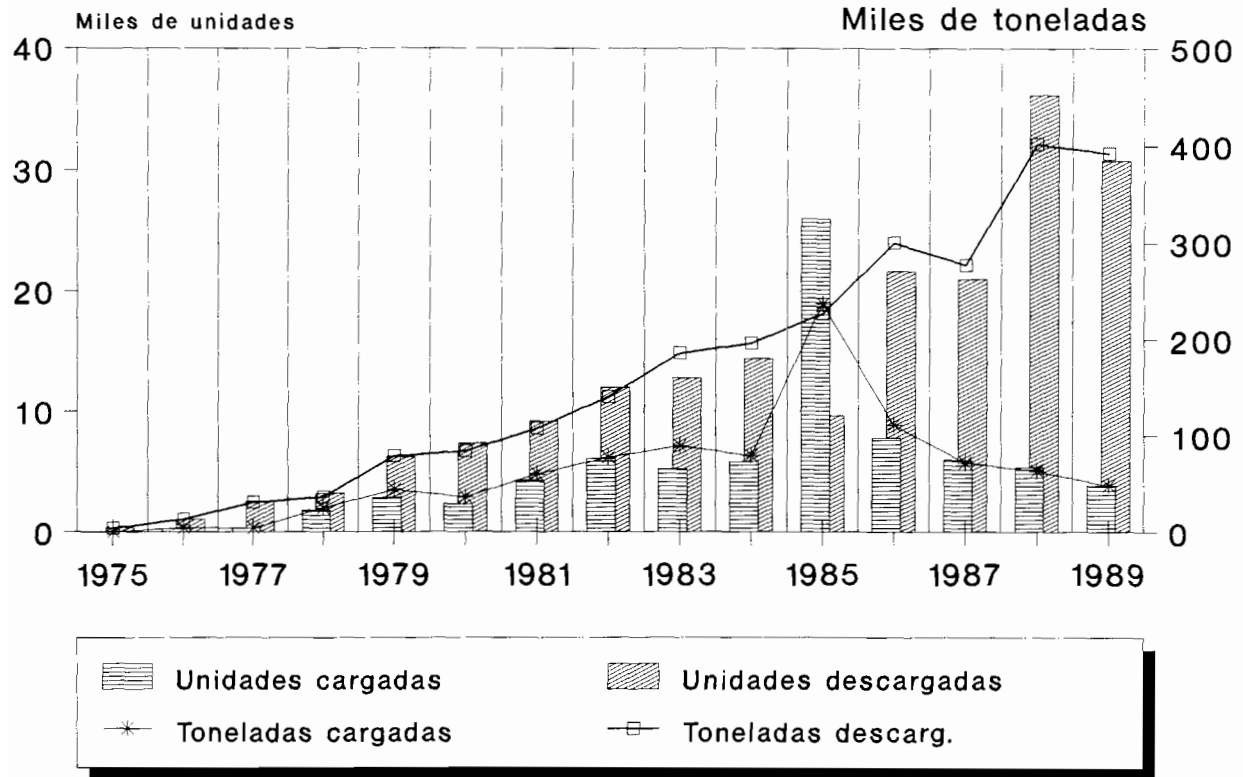
2.2.3. *El tráfico exterior de contenedores.*

El tráfico que aquí analizamos corresponde al transporte de contenedores equivalentes a 20 pies (con mayor presencia en el transporte internacional) en buques portacontenedores. En su momento ya apuntamos que el tráfico de contenedores se definía abiertamente por el tráfico de cabotaje, un 85% para los embarcados y un 72% para los desembarcados.

Así es, porque los datos del tráfico exterior nos indica que en 1989 éste alcanzó un 15.6% de las unidades embarcadas (3.850) y un 36% de las desembarcadas (30.790). Como en el tráfico de cabotaje, se desembarcan más unidades que las que se embarcan. El tonelaje total es, de la misma forma, muy superior en las entradas con unas 392 mil toneladas, frente a los

GRÁFICO 6.7

Movimiento de contenedores del tráfico exterior. Puerto de La Luz: 1975 a 1989.



embarques que no llegan a las 48 mil toneladas. Solamente en 1985 los totales (unidades y toneladas) del tráfico exterior rebasaron las cantidades estimadas en el tráfico de cabotaje. Sin embargo, las cifras muestran un retroceso del tráfico de contenedores, que se manifiesta con mayor rigor en los desembarques. La pujanza del tráfico de contenedores por el sistema roll-on/off está suplantando a los buques portacontenedores puros. Estos buques realizan preferentemente los trayectos de rutas interoceánicas.

Apreciamos, por el contrario, un incremento en el transporte de contenedores vacíos y específicamente para los que son embarcados. Evidentemente, una porción considerable de ellos han arribado a la Isla transportando parte de las importaciones de productos, que posteriormente se remiten a los puntos de origen, principalmente Europa.

CUADRO 6.8
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES DEL
TRÁFICO EXTERIOR
EN EL PUERTO DE LA LUZ: 1975 - 1989.

Años		Con Carga				Vacíos			
		N.º	%s/t.	Ton.	%s/t.	N.º	%s/t.	Ton.	%s/t.
	(1)								
1975	C	49	0.5	304	0.3	325	1.6	961	3.4
	D	343	2.1	3.983	2.3	0	0.0	0	0.0
1976	C	260	2.1	4.151	2.8	447	5.0	1.026	5.8
	D	1.042	4.6	12.897	4.9	18	4.3	38	4.5
1977	C	295	2.0	4.005	2.1	406	3.4	893	3.7
	D	2.527	7.6	30.765	7.2	154	17.3	342	18.8
1978	C	1.792	9.3	24.702	9.8	1.605	19.0	3.942	24.6
	D	3.191	8.9	36.200	8.4	291	44.1	814	53.6
1979	C	2.846	13.2	43.474	15.0	2.241	50.1	5.221	46.8
	D	6.219	17.4	78.379	16.9	446	64.5	1.217	67.8
1980	C	2.294	10.4	35.785	12.5	3.254	64.8	7.453	58.7
	D	7.357	20.0	83.612	18.0	272	79.3	632	79.1
1981	C	4.278	24.5	59.851	26.1	4.321	83.6	9.182	81.5
	D	9.173	25.2	106.979	23.3	987	91.8	6.276	95.8
1982	C	6.075	22.3	76.967	27.2	7.830	76.2	12.654	78.3
	D	11.980	25.3	140.011	22.3	1.142	59.3	1.630	16.4
1983	C	5.224	22.0	89.274	28.7	6.280	74.0	15.264	44.2
	D	12.770	27.5	185.197	29.9	314	29.0	453	3.2
1984	C	5.851	23.7	78.704	25.0	6.898	82.8	16.682	59.7

	D	14.380	25.9	195.498	28.5	184	22.9	606	8.8
1985	C	25.976	54.2	237.076	48.9	6.584	95.2	10.961	93.5
	D	9.675	19.9	226.480	30.6	334	24.1	594	38.8
1986	C	7.798	24.3	110.645	22.4	11.064	93.1	24.415	92.6
	D	21.650	29.9	300.149	32.4	101	18.5	244	21.0
1987	C	5.977	14.8	71.782	14.6	14.700	41.9	29.997	40.9
	D	21.011	28.0	276.845	28.2	130	76.5	283	76.7
1988	C	5.358	17.6	62.948	17.0	16.310	81.9	30.309	80.6
	D	36.181	34.9	401.575	34.1	678	43.5	1.407	44.6
1989	C	3.850	15.6	47.820	14.7	18.248	35.7	36.798	33.8
	D	30.790	36.2	392.150	36.7	747	57.1	1.655	59.8

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

El índice de contenerización da unos porcentajes muy inferiores a los que resultaban del tráfico de cabotaje. En 1989 un 9.9% de las mercancías que salieron del puerto utilizaron como medio transporte el contenedor, y justamente el doble las que entraron. Entre 1975 y 1986 los índices experimentaron un considerable incremento, pasando del 0.1% de 1975 a un 39.2% de 1985 para las exportaciones, en tanto que las mercancías importadas y contenerizadas en 1975 fueron un 0.3% y en 1986 un 15%. Ya entre 1986 y 1989 bajan los índices.

2.2.4. El tráfico roll-on/roll-off.

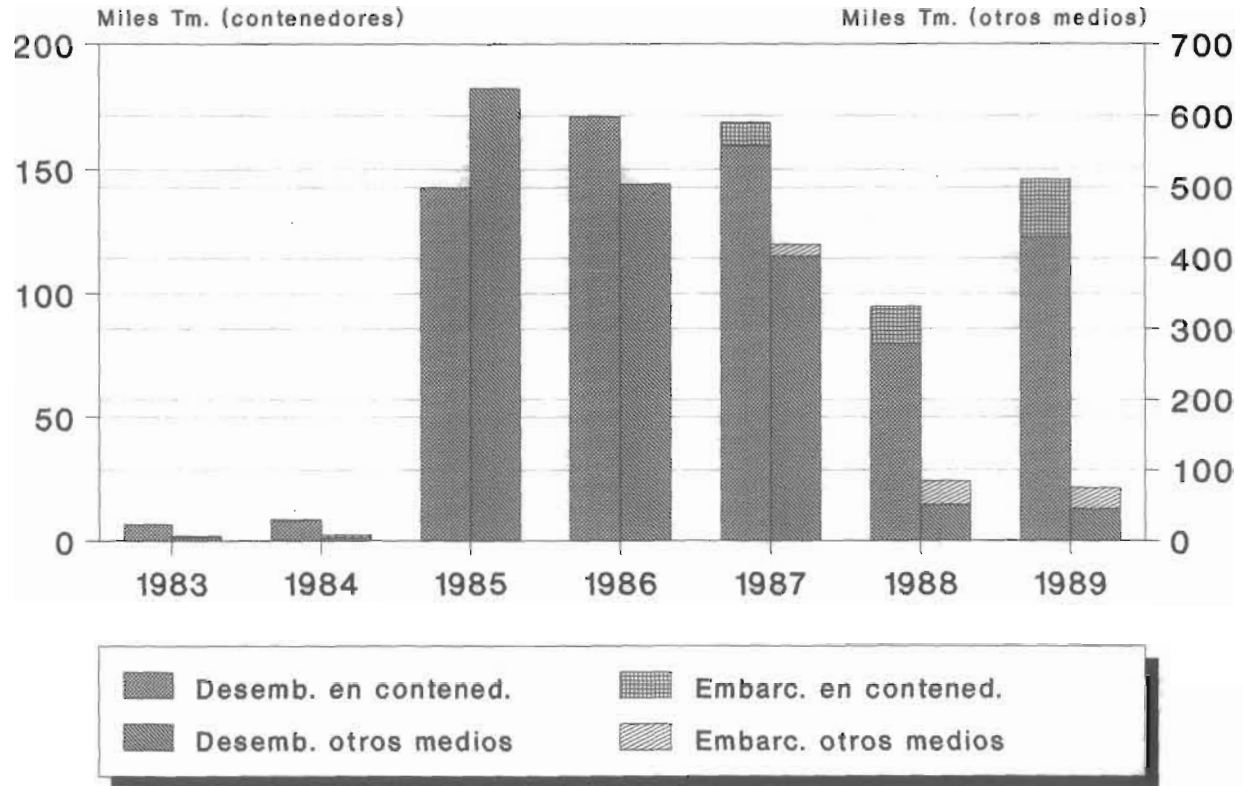
Este sistema de transporte permite la carga/descarga de buques, diseñados para esta función, por la cubierta, por los laterales o por los extremos (proa y popa), con rampas para vehículos, llevando la carga en contenedores u otros medios (embalajes, plataformas, jaulas, paletas, ...).

Existe una inclinación del tráfico hacia la utilización de medios diversos, y si bien el contenedor va incorporándose en mayor cuantía a este sistema, todavía los registros se hallan distantes a los de aquéllos. El tráfico roll-on/roll-off que opera en el puerto es, casi en su totalidad de importación. Así, en 1989 se descargaron unas 123 mil toneladas en contenedores y 45 mil por otros medios: se cargaron unas 23 mil toneladas en contenedores y 30 mil por otros medios.

Quizás sean los altos costes de este medio de transporte y el bajo número de unidades que operan desde el puerto los factores que determinen todavía

GRÁFICO 6.8

Tráfico exterior Roll-on/off de mercancías. Puerto de La Luz: 1983-1989



cierto retraimiento en los usuarios de las Islas. Parece que las cifras de 1989 atisban, no sin reservas, hasta que podamos contrastar esas cifra con las de 1990 y 1991, una ruptura de la atonía en la que se encontraba sumido este sector durante el cuatrienio 1983 a 1986.

CUADRO 6.9
TRANSPORTE ROLL-ON/ROLL-OFF DE MERCANCÍAS EN TRÁFICO
EXTERIOR: 1981 - 1989.

Años (2)		En contenedores		Por otros medios	
		Tonel.	%s/t.	Tonel.	%s/t.
	(1)				
1983	D	6.526	27.8	5.315	2.3
	C	48	0.3	1.412	0.6
1984	D	8.316	14.0	4.867	2.1
	C	237	0.7	3.156	1.3
1985	D	142.666	27.6	638.463	39.3
	C	0	0.0	0	0.0
1986	D	171.199	27.6	504.386	37.6
	C	0	0.0	0	0.0
1987	D	159.387	29.7	402.687	37.5
	C	9.304	5.1	16.539	4.3
1988	D	79.764	21.3	50.751	10.1
	C	14.992	14.1	33.384	12.2
1989	D	122.837	19.3	44.661	9.0
	C	23.088	12.6	29.709	11.0

(1) C= Cargadas; D= Descargadas.

(2) En la fuente consultada, los totales de los tráficos de cabotaje y exterior aparecen acumulados para los años 1981 y 1982.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

2.2.5. El transbordo de mercancías.

Aun cuando el transbordo de mercancías no representa ningún tipo de actividad comercial de la isla de Gran Canaria, éste reporta, en cambio,

algunos ingresos para la Junta del Puerto. El transbordo consiste en el traslado de mercancías de un buque a otro en el recinto portuario (marítimo y terrestre), sea cual sea la modalidad de tráfico del que proceda o por el que vaya a transportarse. Esta fórmula de transporte está muy extendida en el tráfico exterior que tiene los mayores porcentajes (más del 90%) y volúmenes.

CUADRO 6.10
TRANSBORDO DE MERCANCÍAS DEL TRÁFICO EXTERIOR POR
GRUPOS: 1975 - 1989.

Años	Graneles líquidos		Graneles sólidos sin inst. especial		Mercancía General		Pesca congelada		TOTAL (Ton.) TRANSBORDO
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	
1975	0	0.0	0	0.0	134.105	50.3	131.763	49.4	265.868
1976	0	0.0	0	0.0	123.562	51.0	116.785	48.3	240.347
1977	28.333	14.4	1.500	0.8	86.216	44.0	79.614	40.6	195.663
1978	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46.131	99.2	46.131
1979	0	0.0	1.517	4.5	0	0.0	32.254	95.5	33.771
1980	0	0.0	0	0.0	0	0.0	24.110	85.9	28.063
1981	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14.406	100.0	14.406
1982	36.037	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	36.037
1983	0	0.0	94.151	100.0	0	0.0	0	0.0	94.151
1984	0	0.0	0	0.0	445	3.0	10.781	74.0	11.226
1985	0	0.0	0	0.0	545	4.0	11.875	87.9	12.420
1986	0	0.0	0	0.0	37.851	12.9	247.669	84.1	285.520
1987	0	0.0	0	0.0	300	0.4	59.342	83.7	59.642
1988	0	0.0	0	0.0	3.890	42.6	0	0.0	3.890
1989	0	0.0	0	0.0	4.809	99.6	0	0.0	4.809

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

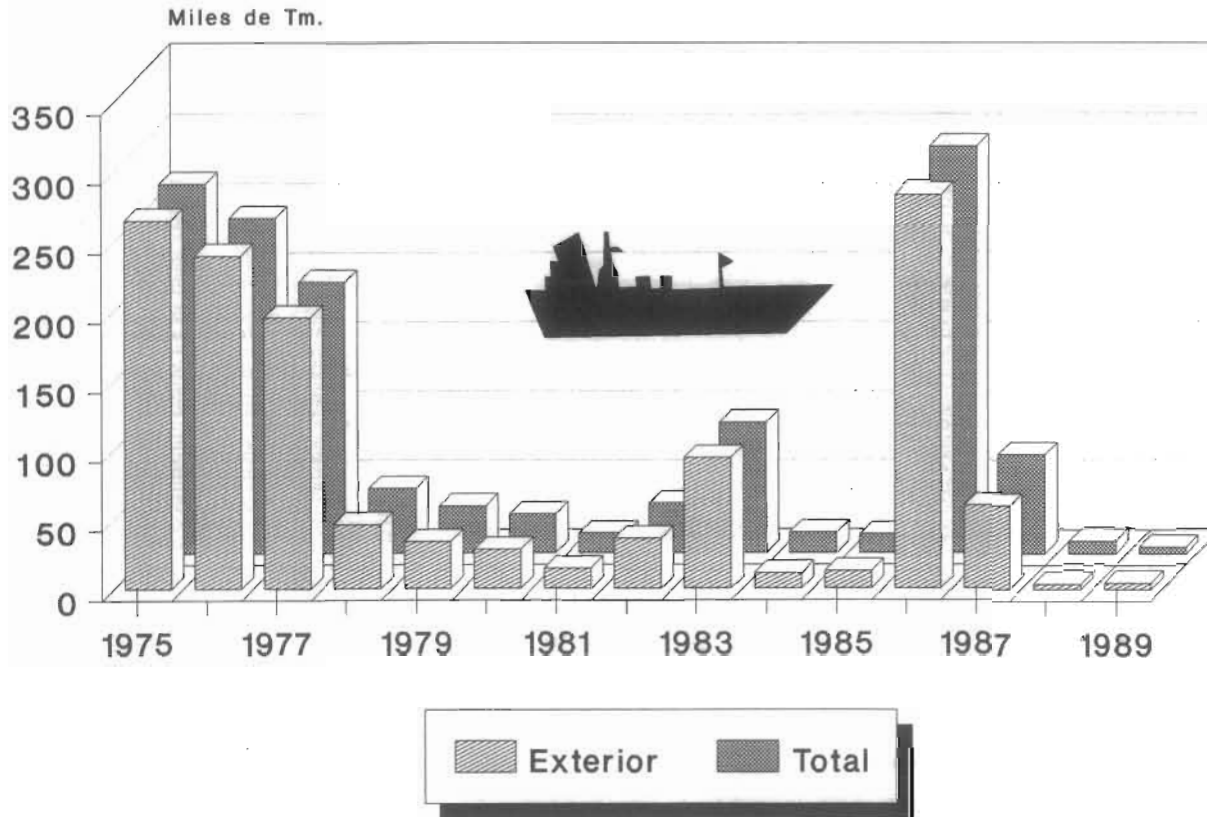
La pauta más común en éstos es la gran oscilación de los totales y, así, en 1975 se transbordaron unas 265.868 toneladas y en 1989, con una reducción muy determinante acerca de cuál es su trayectoria, tan sólo 4.809 toneladas.

Un 90% de las mercancías transbordadas está compuesta por la pesca congelada, que procede de las capturas de flotas internacionales y que, una

GRÁFICO 6.9

Transbordo de mercancías del tráfico exterior. Puerto de La Luz: 1975 a 1989

260



vez en el puerto, son estibadas a los buques que se encargarán de transportarla a los diferentes puertos de destino del exterior. Esta pesca llega al puerto preparada y empaquetada para su venta directa. Aproximadamente un 16% de esta misma mercancía tiene origen en las flotas nacionales. Sin embargo, en 1988 y 1989, al igual que en 1982 y 1983, desaparece del tráfico.

2.3. Distribución de los flujos por áreas geográficas.

Las islas Canarias tienen, por sus ya conocidas peculiares características geográficas, una manifiesta proyección exterior. Esta cuasi determinación de comunicarse con el exterior sólo es posible a través de un sistema de transporte y comunicaciones que ha ido generándose en el tiempo y en el espacio, a medida que las necesidades de establecer una actividad comercial, inducida por la propia dinámica del capitalismo, iban en aumento. Este proceso de construcción comienza a perfilarse de forma significativa a mediados del siglo XVII. En la actualidad, la estructura social y económica insular, archipelágica, tiene inscrita espacialmente un sistema de transporte y comunicaciones complejo y desarrollado.

Conviene seguir detenidamente el reparto del tráfico de mercancías por las diferentes áreas geográficas, físicas, políticas o económicas, en función del interés que tengan esos intercambios por su valor y/o volumen.

El primer lugar lo ocupa la Comunidad Europea con el 44.3% de las mercancías descargadas (864 mil toneladas) y un 64% de las embarcadas (248 mil toneladas). Tras éstos hay un innumerable grupo de países entre los que sobresalen EE.UU., la Unión Soviética y Japón.

Para precisar la cobertura del tráfico exterior por espacios diferenciados, optamos por aglutinar los datos en diez grupos con características comunes. A saber:

1. La Comunidad Europea (6).
2. Los países europeos de estructura capitalista excluidos de la CE (Suecia, Finlandia, Noruega, Suiza y Austria).
3. Los países de Europa Oriental.
4. Los países de la costa noroccidental de África.
5. Los países del Mediterráneo (excluidos los de Europa).

(6) Inicialmente el número de estados miembros de la Comunidad Europea fue de seis países (Francia, Italia, R.F. Alemana, Holanda, Bélgica y Luxemburgo). En 1973 se integró el Reino Unido. En 1981 lo hizo Grecia. Portugal y España en 1986. Por último, en 1989 Austria solicitó formalmente su ingreso en las Comunidades.

6. Sudáfrica.
7. Norteamérica (Canadá, EE.UU. y Méjico).
8. Centroamérica.
9. Sudamérica.
10. Asia (Japón, China, Hong-Kong, Corea y Singapur).

En líneas generales, la tendencia es la que explicamos a continuación:

A) El puerto de La Luz, como ya hemos reiterado, tiene una especial gravitación de sus flujos con los países miembros de la Comunidad. El tráfico de importación con éstos puertos ha crecido desde 1979 en unas 300 mil toneladas, para situarse en 864 mil en 1987. Los países de origen son, por el volumen de sus transacciones, Holanda, Italia, Reino Unido, Francia, R.F. de Alemania y Grecia.

Las partidas embarcadas se mantienen alrededor de las 300 mil toneladas, con un pequeño descenso en 1980, 1983 y 1986. En 1987 la mitad de los embarques fueron con destino a los puertos del Reino Unido y Holanda, y un 7% a Italia.

B) De los países incluidos en el grupo 2, importamos un total de 51.175 toneladas en 1987, cantidad sensiblemente inferior a las de 1981 a 1986. Llegó a suponer el 15% de los productos desembarcados. Ahora tan sólo es del 3%, sobresaliendo Suecia con algo más de la mitad de aquél. Las exportaciones no merecen mayor atención, pues apenas alcanzan el 1%.

C) El crecimiento absoluto más significativo de todos es el que se da con los países de Europa Oriental. Los volúmenes desembarcados en 1986 se triplican en 1987, que pasan a ser 375.357 toneladas. Son, generalmente, productos alimenticios y otros para el consumo interno. Las exportaciones son insignificantes y de 1986 a 1987 decrecen en poco más de la mitad, quedando para ese año en 8 mil toneladas.

D) Los flujos con la costa noroccidental son favorables a las exportaciones, pero con escaso margen en 1987. Este tráfico va en descenso desde 1983, aunque no excesivamente pronunciado. Las importaciones son el 3.2% del tráfico y las exportaciones el 17%. Por países, sobresale Mauritania que recibe casi el 50%, seguido por Senegal, Marruecos, Guinea Ecuatorial y Costa de Marfil con un índice inferior al 10%.

Respecto a los desembarques: poco más de un tercio procede del puerto de Abidjan en Costa de Marfil, entre el 25 y 15 por ciento de Mauritania y Marruecos, e inferior al 4% de Senegal. Las relaciones con esos países no es constante, pues en algunos años dominan las importaciones y en otros las exportaciones. Desde 1985, los intercambios comerciales con estos puertos revelan un mayor peso de las exportaciones.

GRÁFICO 6.10
Distribución geográfica del tráfico exterior de mercancías. Puerto de La Luz

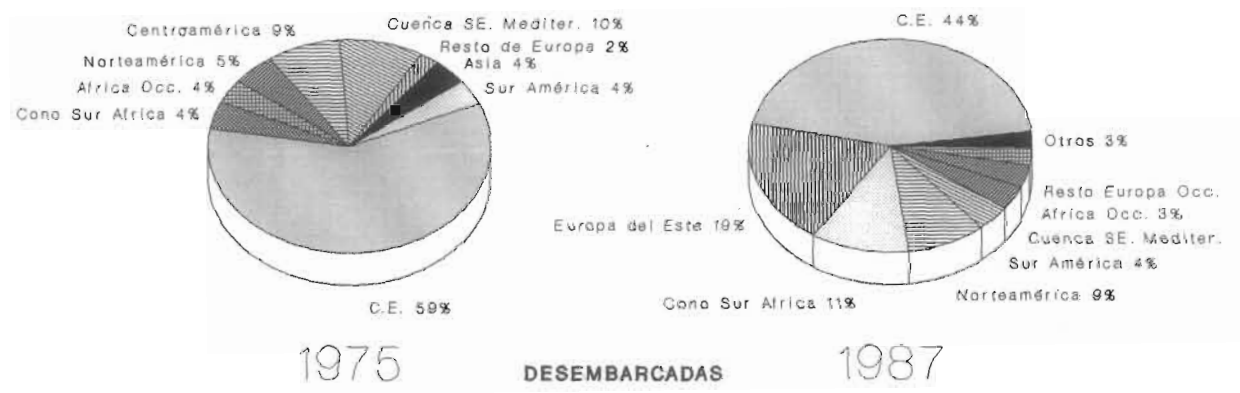


GRÁFICO 6.11

Distribución geográfica del tráfico exterior de mercancías. Puerto de La Luz

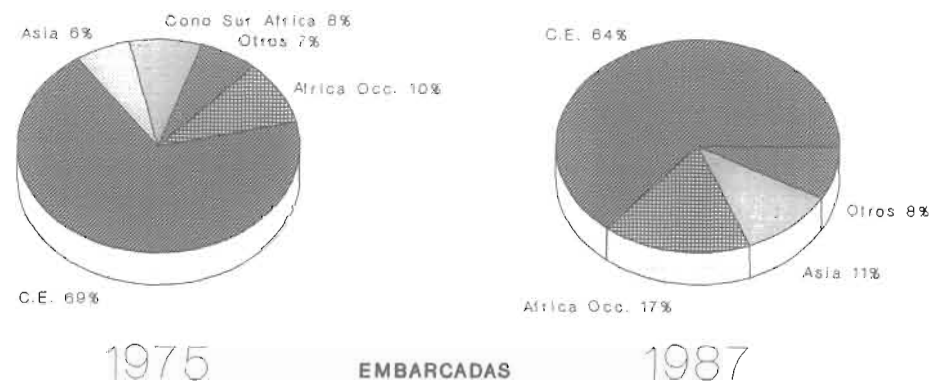
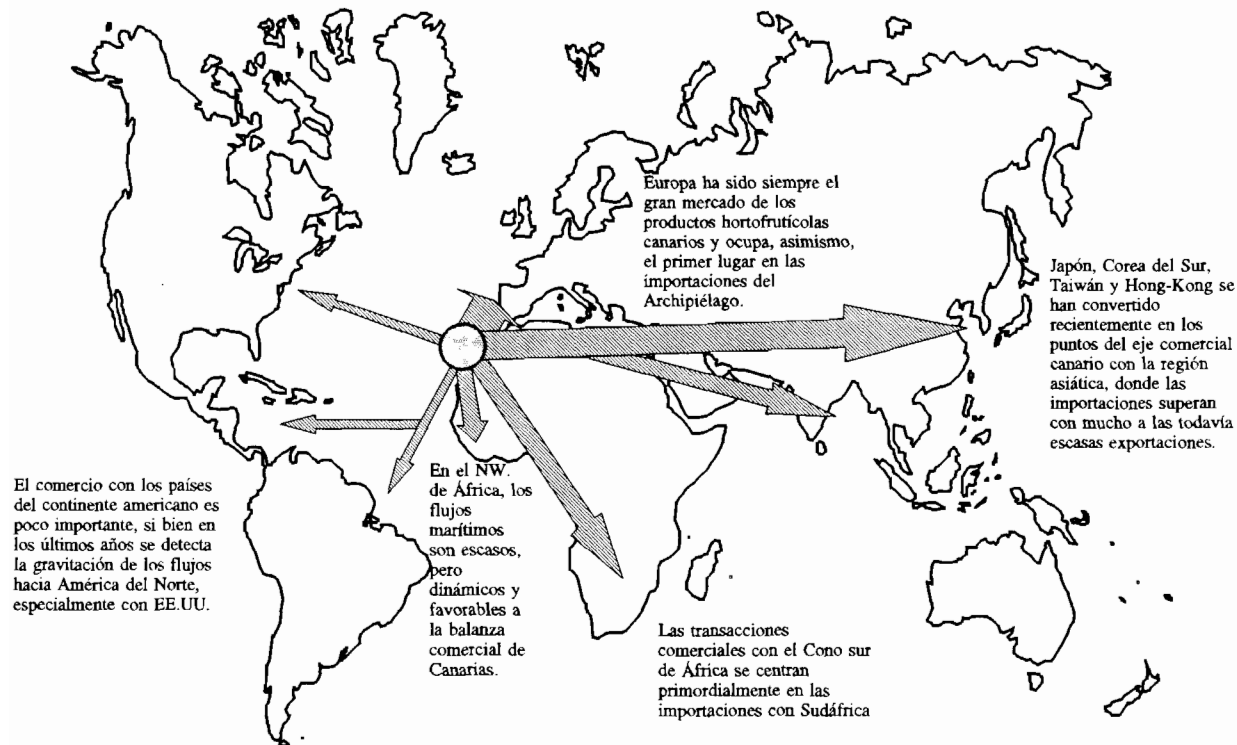


Figura 10. ESTRUCTURA GEOGRÁFICA DEL COMERCIO EXTERIOR DE CANARIAS.



E) El quinto grupo está constituido por una serie de países que se despliegan por las costas mediterráneas de África y del Mediterráneo oriental. No puede hablarse de un tráfico comercial regular, puesto que las cifras varían bastante de un año a otro en el periodo estudiado. En 1987 las importaciones representaron un 3.7% del tráfico, justamente algo más de un tercio del volumen de 1975 y más de la mitad de los volúmenes de 1981 y 1982. Destacan las mercancías procedentes de Turquía, Egipto e Israel, fundamentalmente de productos manufacturados, alimentos y sus derivados.

Por otro lado, las exportaciones apenas llegan a un 0.8%. Un año antes, en cambio, éstas superaban a las importaciones, y con 16 mil toneladas ocupaban el 3.6% del tráfico.

F) El movimiento de mercancías con los puertos del cono sur africano (desde Zaire hasta Sudáfrica) presenta una tendencia marcada por las importaciones, aunque los porcentajes de participación varían a lo largo del periodo entre un 2 y un 15 por ciento. En 1987 entraron un total de 220.188 toneladas (11.3%), el mayor volumen por ahora. Un 91.5% procedía de la República Sudafricana, integrado básicamente por productos y preparados alimenticios (conservas y bebidas refrescantes). El resto de las compras proceden de Mozambique y de Angola.

Las exportaciones han caído desde 1975 en más de quince mil toneladas, pese a que entre 1980 y 1985 se atisbó cierta recuperación. En 1987 éstas fueron un 1.4% de los intercambios, unas 5.417 toneladas. El primer país de destino fue en 1987 la República Popular del Congo, seguido por Angola.

G) Con los puertos de la costa oriental de Norteamérica, en la que hemos incluido Canadá, EE.UU. y Méjico, la balanza es decididamente favorable a las importaciones con un 99.5%, procedente de los puertos de Providence, Nueva York, Charleston y Nueva Orleans. Hacia esos puertos se expidieron unas 3 mil toneladas, que significaron el 65.7% del total; y un 34.3% hacia Canadá.

H) El grupo centroamericano es poco significativo y sus porcentajes se sitúan por debajo del 1%. Desde 1975 ha decrecido el comercio con esta área, sobre todo para las importaciones. Sin duda, los conflictos políticos y bélicos han determinado una progresiva pérdida de confianza y seguridad en estos países; si bien, también hay un desinterés general por fomentar este tráfico, nada o escasamente estructurado y bastante aleatorio en el tiempo y en el espacio. La carencia de un mercado de transacciones especializado contribuye muy negativamente a esta situación.

I) Los flujos con el sur de América son favorables a las importaciones –productos y preparados alimenticios–, que se mantienen en todo el periodo en torno a un 3 ó 6 por ciento, con excepciones al alza o a la baja. El 52.5% de las mercancías descargadas en 1987 salieron desde los puertos de Brasil y un 42.7% desde Argentina, y en menor cuantía –sobre todo frutas– desde Chile.

Las exportaciones, aunque todavía lejos de los volúmenes de aquéllas, parece que evolucionan positivamente, principalmente hacia Chile.

J) Finalmente, queda por evaluar las relaciones con los países asiáticos y, de forma especial, con los puertos de Japón, Corea del Sur, China, Hong-Kong y Singapur. Las exportaciones se hallan siempre por encima a las importaciones.

En efecto, en 1987 se expidieron unas 42 mil toneladas, constituida por las capturas de las flotas pesqueras de esos países que operan en el puerto de La Luz. Un 96.8% de éstas fueron con destino a los puertos de Japón y un 3% a Corea del Sur.

Por otra parte, se recibieron unas 35 mil toneladas, que integran automóviles, productos electrónicos y de óptica, así como manufacturas de tejidos entre otros. Aproximadamente el 45% de las importaciones proceden de Japón, entre el 15 y el 20 por ciento de Hong-Kong y Pusan (Corea del Sur) y menos del 5% de los puertos de la República Popular China y de Taiwán.

3. CONCLUSIONES.

La actividad del puerto de La Luz no puede entenderse sin la adecuada y detenida valoración del tráfico exterior, pese a que no tiene la misma magnitud que el tráfico de cabotaje. Las razones que alegamos para concederle nuestra atención se sostienen básicamente en que, bajo esta modalidad de transporte marítimo, podemos suscribir la dependencia exterior de las Islas que condicionan, a su vez, su desarrollo social y económico.

En efecto, algunos de los productos de mayor consumo interno y buena parte de la producción hortofrutícola se intercambian con espacios de producción y consumo del exterior, ubicados fuera de los límites que imponen las fronteras nacionales. Sin embargo, esos espacios no han permanecido invariables en el tiempo. Por el contrario, una de las características más definitorias de los mismos es su posibilidad de mutación, variando su localización geográfica.

El interés, en consecuencia, por estudiar los intercambios entre un territorio, espacialmente reconocible y limitado, y otros de variada influencia y poderío económico radica en evaluar los flujos y las disimilitudes espaciales que éstos generan. Los espacios geográficos con los que Gran Canaria (en general toda Canarias) mantiene relaciones comerciales son heterogéneos y, con la inmensa mayoría, la balanza es desfavorable. La economía insular está supeditada a los suministros que provienen del exterior (ya nacional o extranjero), a las vicisitudes internacionales (etapas de crisis y reajuste) y, en definitiva, estrechamente dependiente de las transformaciones espaciales del sistema de producción capitalista.

VII

EL TRÁFICO EN TRÁNSITO

0. INTRODUCCIÓN.

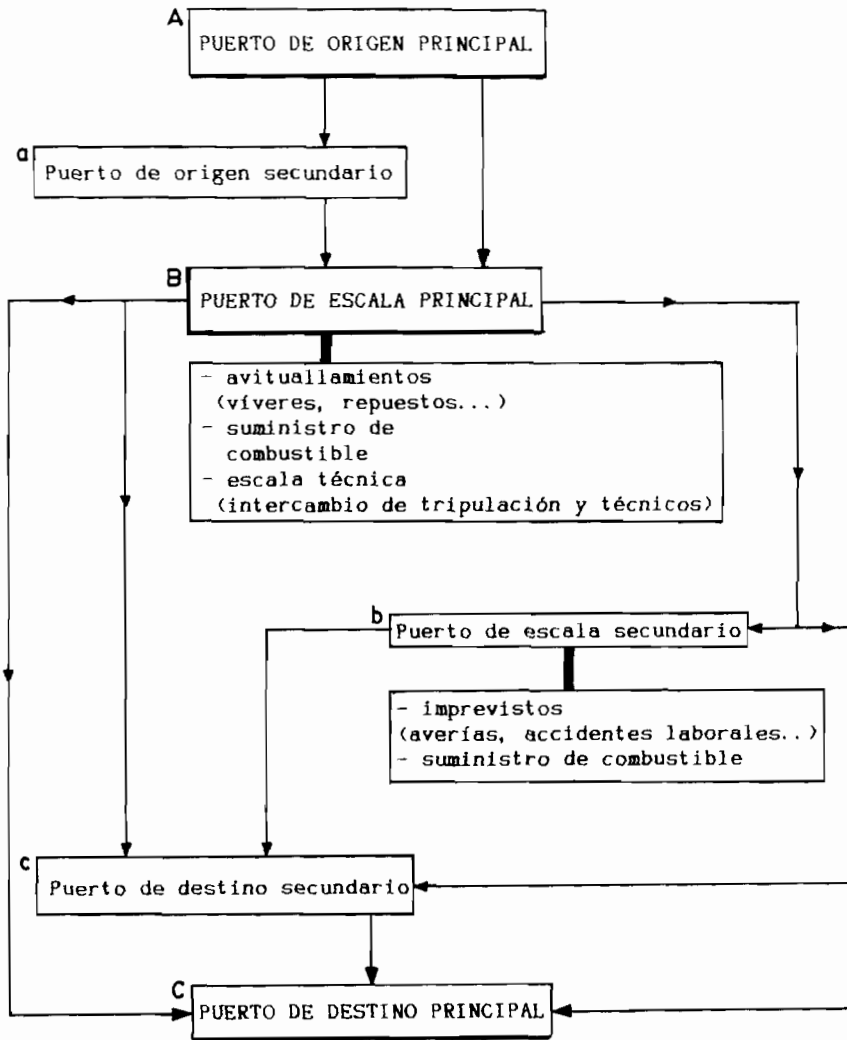
En este último capítulo vamos a dar cuenta del tráfico en tránsito por el puerto de La Luz. Consideramos que el tránsito es una forma de tráfico marítimo que manifiesta los flujos de mercancías y pasajeros entre dos o más puertos y que afecta a países y espacios geográficos de distinta naturaleza. Ese tipo de tráfico desarrolla una serie de líneas de estructura compleja que incluyen puertos de origen y destino principales y secundarios, así como puertos de escala y avituallamiento. Constituyen una auténtica red superpuesta de líneas de transporte interoceánica que se extiende, generalmente, entre espacios muy distantes entre sí.

Es precisamente el factor distancia el que determina, en cierto modo, que los buques hagan escala en diversos puertos a lo largo de su trayecto para avituallarse, cambiar tripulación o reparar. En cualquier caso, la escala representa un punto de apoyo y de enlace entre los puertos origen/destino, correspondiendo a esos puertos la función de recibir y facilitar la arribada de estos buques.

El tiempo de permanencia en el puerto no suele exceder de las veinticuatro horas. Para estos tráficos es tan importante el apoyo logístico en ruta como el tiempo al que deben ajustar las operaciones en puerto, que debiera ser, en todo caso, lo menos dilatado posible.

Por tanto, los intercambios comerciales por vía marítima, intercontinentales e interoceánicos, son posibles en la medida en que, entre un punto de origen y otro de destino, exista una red de puertos de escala que actúen como auténticas estaciones de suministro en ruta.

El tráfico en tránsito no se identifica exclusivamente, como comúnmente suele difundirse, con la actividad comercial. También, debemos incluir



Esquema 7. POSICIÓN Y FUNCIONES DE LOS PUERTOS DE ESCALA.

aquel tráfico que hace escala, considerado de tipo turístico. En este caso, las agencias de viajes y las navieras confeccionan un paquete de viajes de ocio por mar, de rutas programadas, en las que incorporan una serie de puertos de escala, conformando un circuito turístico que ofertan públicamente. Los puertos de escala sirven de apoyo a excursiones terrestres hacia lugares de interés arquitectónico y paisajístico (1). El tiempo de estancia en el puerto rara vez sobrepasa las veinticuatro horas. Es, en consecuencia, un tráfico en tránsito porque los buques y el pasaje que transportan se hallan de paso por el puerto.

La diferencia entre la primera fórmula de tránsito y esta segunda se fundamenta en la función y naturaleza de su transporte. Común a los dos es la irregularidad en el tráfico, pues está sometido a las fluctuaciones de la demanda, ya sea de buques mercantes para el transporte de mercancías o de pasajeros.

Un puerto adquiere la condición de escala a partir del momento en que acoge en su bahía o muelle a cualquier buque que practique alguna de las formas de tráfico apuntadas. Su importancia está en directa relación con la intensidad y frecuencia de las escalas.

Los servicios que demandan los buques que hacen escala son, entre otros:

- Suministro de combustibles y agua.
- Avituallamiento de víveres.
- Recogida de tripulaciones y/o técnicos.
- Reparación y repuestos.
- Limpieza de fondos.
- Pintura de casco.

El puerto de La Luz se encuentra inmerso en este tipo de transporte marítimo. En efecto, reconocemos, como tendremos oportunidad de demostrar en las páginas subsiguientes, una función de puerto de escala (2).

(1) En ocasiones, nuestro asombro llega al límite cuando contemplamos la suerte diversa que corren estos visitantes en Gran Canaria. Sometidos a un fugaz transporte hacia el interior de la Isla, donde normalmente suelen disfrutar de una comida típica, son devueltos, con la misma rapidez que en la subida, al buque que les trajo a un lugar, según consta en los folletos que les proporcionan las agencias, inolvidable y paradisiaco. Si bien es cierto que la estancia en los puertos no superan las veinticuatro horas y, por tanto, cualquier actividad está muy ajustada al horario, no lo es menos que la oferta podría dosificarse y ofrecer otras actividades de tipo cultural y de ocio.

(2) Walter E. MINCHINTON (1987): "The Canaries as port of call". V *Coloquio de Historia Canario-Americana* (1984). Cfr. páginas 275 a 298.

Desde finales del siglo XIX el puerto de La Luz comenzó a definirse, junto a otras funciones, como un puerto de escala. Las vapores europeos con destino a las colonias atracaban o fondeaban en el muelle de La Luz para avituallarse (carbón, agua y víveres) o hacer tiempo en una de las últimas escalas, antes de partir definitivamente para los puertos de destino.

En el siglo XX esta forma de tráfico adquirió mayor auge, justamente cuando se reactiva el comercio marítimo mundial, ya finalizada la segunda guerra mundial. A partir de entonces, se incrementa el número de unidades y de manera sustancial el TRB desplazado, que aumenta rápidamente, a la par que lo hace el tamaño de los buques de nueva construcción.

Actualmente, el tráfico en tránsito parece que va en ascenso, después de un periodo de ligero retraimiento. El reto del puerto de La Luz consistirá en adecuar sus instalaciones y promocionar el puerto de La Luz en determinados sectores del exterior, dirigido a navieras y a consignatarias. Todo ello con el objetivo de atraer un mayor número de buques. No obstante, la planificación y predicción del mismo evitará consecuencias inesperadas como el *overtonnage* (exceso de tonelaje) o el receso del tráfico. Ambas posibilidades crearían un caos en la actividad portuaria.

En este capítulo abordaremos el tema, considerando lo expresado con anterioridad, a partir de estos dos niveles:

a) El tráfico en ruta por el puerto de La Luz. Se evaluarán los buques de paso, su procedencia, número y TRB.

b) El tráfico de cruceros. La variable utilizada es el número de pasajeros transeúntes por el puerto.

1. CONFIGURACIÓN DEL TRÁFICO EN RUTA.

Analizaremos el tráfico en ruta siguiendo el esquema propuesto por las fuentes que hemos consultado. En ellas, éste aparece clasificado por grandes conjuntos geográficos con su origen y destino, sin especificar puertos o países. Los cálculos realizados por dichos estudios se fundamentan en datos del Lloyd's Voyage Index, para los años 1976, 1980 y 1985, referidos al tonelaje de registro bruto (TRB) movido por la zona. Podemos, asimismo, comprobar el grado de competencia que mutuamente ejercen entre sí los puertos canarios.

De otra parte, evaluaremos la posible relación que hay entre este tráfico y las asistencias que reciben desde tierra los buques que fondean fuera de las aguas del puerto. Un buen porcentaje de éstos pertenecen a las grandes líneas internacionales que transitan por la zona marítima de Canarias.

1.1. Estimación de los flujos de T.R.B.

Las conclusiones a las que podamos llegar están siempre en dependencia de la limitación temporal de los datos, de difícil extrapolación por: a) las variaciones imprevistas de las rutas; b) la incidencia de acontecimientos político-económicos de tipo coyuntural y c) las fluctuaciones en la contratación internacional de fletes, directamente condicionado por los precios del mercado.

CUADRO 7.1
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO EN RUTA POR EL PUERTO DE LA
LUZ EN 1976.

RUTA	Total TRB movido (millones)	TRB movido % s/t.	PTO. LA LUZ %	Total Canarias %	Por Canal de Suez %	Otros Ptos. %	Viaje directo %
• Europa							
G. Pérsico (1)	112	29.5	15.6	25.9	20.5	13.8	30.5
• G. Pérsico →							
Europa (1)	115	30.3	12.0	17.0	4.0	28.0	46.0
• Europa →							
G. Pérsico (2)	102	27.0	17.0	28.0	17.0	14.0	31.0
• G. Pérsico →							
Europa (2)	105	27.7	13.0	19.0	2.0	7.2	47.0
• Europa →							
Sudamérica	16	4.2	13.0	29.0	0.0	7.2	63.0
• Sudamérica →							
Europa	15	3.9	14.0	20.0	0.0	6.9	72.0
• Europa →							
Asia	1.5	0.4	7.0	14.0	0.0	47.0	11.0
• Asia →							
Europa	0.7	0.1	0.3	0.5	0.0	70.0	18.0
• Europa →							
Australia	1.3	0.3	14.0	16.0	0.0	71.0	5.0
• Australia →							
Europa	5.5	1.4	7.0	7.5	0.0	51.0	29.0
• Norteamérica →							
África	4.8	1.2	2.0	3.3	0.0	14.7	82.0

▪ África →							
Norteamérica	5.6	1.4	1.3	3.5	0.0	22.5	74.0
▪ Europa →							
África Occ (1)	52.0	13.7	14.0	22.0	0.0	0.0	75.5
▪ África Occ →							
Europa (1)	49.1	12.9	12.0	17.1	0.0	0.0	80.0
▪ Europa →							
África Occ (2)	19.5	5.1	21.0	34.7	0.0	0.0	62.5
▪ África Occ. →							
Europa (2)	15.1	3.9	12.5	20.4	0.0	0.0	78.1

(1) Total de buques.

(2) Sólo buques-tanque.

Fuente: Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios. *Elaboración propia*.

La valoración por rutas específicas evidencia la siguiente estructuración:

A) *Europa → Golfo Pérsico → Europa*.

Esta ruta se identifica claramente con el tráfico de petróleo crudo. La orientación sur-norte está más relacionada con los buques que van cargados hacia los espacios industriales europeos (Reino Unido, Francia, Holanda, R.F. de Alemania, Italia y Suecia); en tanto que el tráfico norte-sur parece ligado, en cambio, al transporte de carga general y al desplazamiento en vacío hacia los puertos de carga de buques petroleros. El sector de buques de gran porte de más de 100.000 TRB, como tanques o bulks, componen principalmente este tráfico. Menos de la mitad de los desplazamientos se hicieron vía directa, lo que subraya la importancia de las escalas en esta ruta, más numerosas en el trayecto desde Europa.

En 1976, el puerto de La Luz recibió un 27.6% del total de toneladas de registro bruto movido por el Atlántico Meridional, proporcionalmente superior en el sentido sur-norte, es decir, Golfo Pérsico - Europa. Aproximadamente un 30% del TRB de buques correspondieron al paso de buques-tanque por el puerto.

Los puertos directamente competidores del puerto de La Luz son:

CUADRO 7.2
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO EN RUTA POR EL PUERTO DE LA
LUZ ENTRE 1980 Y 1985.

RUTAS	Total TRB movido (millones)	TRB movido % s/t.	PUERTO DE LA LUZ %	Total CANARIAS %
• Europa →				
Golfo Pérsico	270	70.0	17.0	28.0
• Golfo Pérsico →				
Europa	282.9	66.7	13.0	19.0
• Europa →				
Sudamérica	40	10.0	13.0	28.6
• Sudamérica →				
Europa	44.3	11.0	14.0	20.0
• Europa →				
Australia	7	2	14.0	16.4
• Australia →				
Europa	32.1	7.5	7.0	7.5
• Europa →				
África Occ	66	17.0	14.0	22.0
• África Occ →				
Europa	61.2	14.4	12.0	17.1
• África →				
Norteamérica	4	1.0	2.2	3.5
• Norteamérica →				
África	0.4	1.1	2.0	3.3

Fuente: Situación y perspectiva de los puertos canarios. CEPSA.
Elaboración propia.

– El puerto de Santa Cruz de Tenerife. Este absorbe un 15.3% del tráfico total de Canarias y un 17% del tráfico de tanques. Por tanto, con porcentajes inferiores a los de aquél.

– Los puertos sudafricanos. Éstos reciben un 41.8% del tráfico de TRB, constituido casi en su totalidad por buques tanque, que es superior para la

GRÁFICO 7.1

Estructura de la flota por rutas y tipos de buques en tránsito por Canarias: 1980

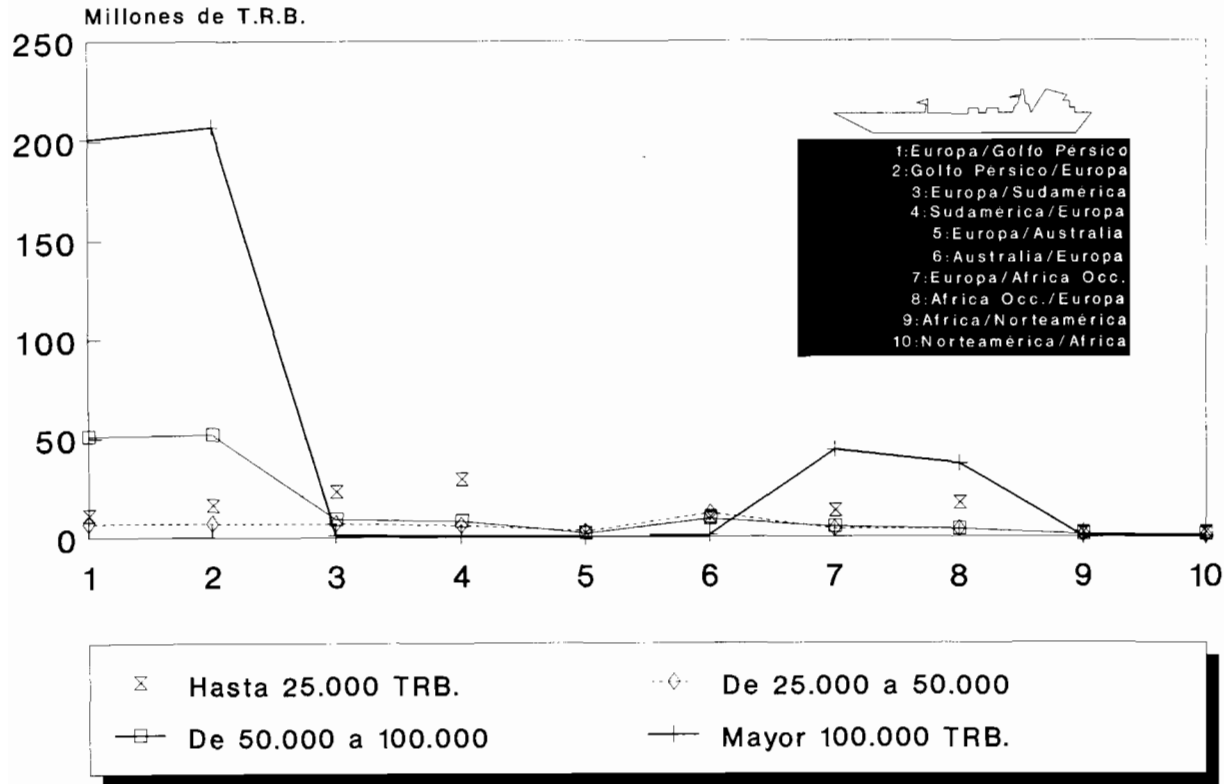
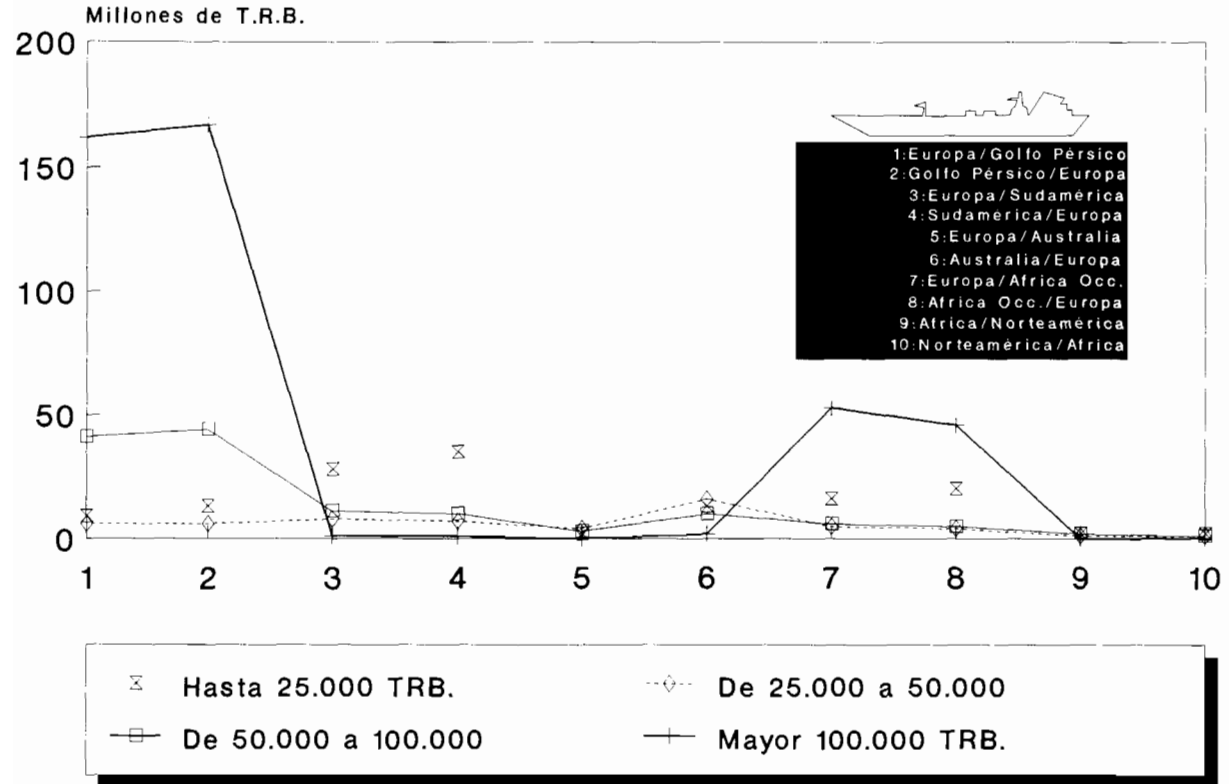


GRÁFICO 7.2

Estructura de la flota por rutas y tipos de buques en tránsito por Canarias: 1985



ruta sur-norte, por tanto con carga, a la del puerto de La Luz. La escala de buques en lastre en el puerto de La Luz es más frecuente que en estos puertos, a los que se le suministra combustible, agua y víveres. Éste es el auténtico competidor del puerto de La Luz.

– El canal de Suez. Por aquí pasó una cuarta parte del tráfico total de esta ruta, de la que un 19% eran buques tanque. Estos datos nos muestran una clara preferencia del tráfico con sentido Europa - Golfo Pérsico por el uso del Canal.

Entre 1980 y 1985 el tráfico descendió algo, y la participación del puerto de La Luz estaba prevista en un 15%, frente a un 8.5% del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

B. *Europa → África Occidental → Europa.*

Podemos considerar este tráfico de trascendental importancia para el puerto de La Luz. En 1976 el TRB desplazado en la zona fue de 101 millones, un 51.5% procedía de Europa y un 48.5% de África Occidental. Ocupa este sector dos grupos de buques: uno de hasta 25.000 TRB y otro de más de 100.000 TRB. Estos intervalos corresponden a buques de carga general y pequeños portacontenedores para el primero y buques petroleros y bulks para el segundo. Las transacciones comerciales favorecen a los países europeos (Reino Unido y Holanda) que compran, asimismo, crudo y minerales en África (Nigeria).

CUADRO 7.3
ESTRUCTURA DE LA FLOTA POR RUTAS, TIPOS DE BUQUES Y TRB
EN DESPLAZAMIENTO POR EL ÁREA DE CANARIAS EN 1980

RUTAS	Tamaño del buque			
	Hasta 25.000 TRB	De 25.000 a 50.000 TRB	De 50.000 a 100.000 TRB	Mayor de 100.000 TRB
• Europa → Golfo Pérsico	11	7	51	201
• Golfo Pérsico → Europa	16.3	7.4	52.2	207.0
• Europa → Sudamérica	23	7	9	1
• Sudamérica → Europa	29.4	6.0	8.2	0.7

• Europa →				
Australia	2	3	2	0
• Australia →				
Europa	10	12.3	8.6	1.2
• Europa →				
África Occ	13	4	5	44
• África Occ →				
Europa	16.6	3.5	3.8	37.3
• África →				
Norteamérica	2	1	1	0
• Norteamérica →				
África	1.6	0.5	0.9	0.1

Fuente: Situación y perspectiva de los puertos canarios. CEPSA. *Elaboración propia.*

Los porcentajes del puerto de La Luz no son, por el contrario, todo lo significativo que pudieran esperarse de dicho tráfico. En 1976 alcanza un 26% del TRB total, y un 33.5% del TRB de buques tanques. Porcentajes y volúmenes muy por encima de los que obtiene el puerto de Santa Cruz de Tenerife. El puerto recibe un mayor número de buques y TRB en la trayectoria con sentido norte-sur.

Como en las demás rutas, también 1980 y 1985 se estabiliza, en este caso, en un 26 por ciento.

Al tratarse de trayectos de corto recorrido, mucho de los viajes se realizan de forma directa, sin arribadas, restando posibilidades a los puertos de escala: en 1976 supuso cerca del 80% del TRB total.

C. Europa → Sudamérica → Europa.

Entre estas dos áreas geográficas existe un tráfico de buques tipo portacontenedor, bulks y tanques, con un registro bruto que varía entre las 25.000 y 50.000 toneladas. El movimiento de TRB es mayor en el sentido norte-sur, es decir, desde Europa, por la propia dinámica de los intercambios comerciales. En los últimos años ha crecido sustancialmente, sobre todo entre los puertos europeos de Italia, Francia, España y los puertos sudamericanos de Venezuela, Brasil, Argentina y Chile.

CUADRO 7.4
ESTRUCTURA DE LA FLOTA POR RUTAS, TIPOS DE BUQUES Y TRB
EN DESPLAZAMIENTO POR EL ÁREA DE CANARIAS EN 1985.

RUTAS	Tamaño del buque			
	Hasta 25.000 TRB	De 25.000 a 50.000 TRB	De 50.000 a 100.000 TRB	Mayor de 100.000 TRB
• Europa →				
Golfo Pérsico	9	6	41	162
• Golfo Pérsico →				
Europa	13.2	6.0	44.0	167.0
• Europa →				
Sudamérica	28	8	11	1
• Sudamérica →				
Europa	35.1	7.1	9.7	0.8
• Europa →				
Australia	2	4	3	0
• Australia →				
Europa	12.5	15.6	10.3	1.6
• Europa →				
África Occ	16	5	6	53
• África Occ →				
Europa	20.3	4.3	4.7	45.5
• África →				
Norteamérica	2	1	2	0
• Norteamérica →				
África	1.8	0.6	1.0	0.2

Fuente: *Situación y perspectiva de los puertos canarios*. CEPESA. *Elaboración propia*.

En 1976 pasó por el puerto de La Luz un 27% del TRB desplazado en dicha ruta: un 13% en la derrota hacia el sur y un 14% hacia el norte. El puerto de Santa Cruz, su más inmediato competidor, se sitúa tres puntos por encima del puerto grancanario en la ruta sur, pero por debajo de éste, sólo un 6%, en el tráfico desde Sudamérica.

La intervención de otros puertos es de un 14.1%, por consiguiente, distante al puerto de La Luz y sin emular la influencia que ejercen los puertos canarios en su conjunto.

En 1980 y 1985 la participación estuvo en torno a un 13.5%, aunque el TRB. ha ido en aumento, de la misma forma que lo hacía el conjunto del tráfico.

D. Europa → Australia → Europa.

Esta ruta la hacen buques con un registro bruto de 25.000 a 100.000 toneladas. En este segmento incluimos los buques del tipo portacontenedor, polivalentes y bulks. El tránsito de buques tiene una componente con dominante sur-norte. El TRB desplazado es superior en el trayecto Australia - Europa, con un total de 5,5 millones de TRB. La composición de estos intercambios comerciales es básicamente de carga seca y a granel.

En 1976, el puerto de La Luz recibió un 21% del tráfico, de cuyo porcentaje dos tercios tenían origen en los puertos de Europa. Respecto al TRB captado por los puertos más cercanos diremos que el puerto de Santa Cruz de Tenerife con un 2.5% no llega a rivalizar por estos tráfico. Sí, en cambio, los puertos sudafricanos con un 71% de TRB en el viaje de ida y un 51% en la vuelta, que supera con creces el TRB movido en el puerto grancanario.

En 1980 y 1985 los porcentajes se mantienen en los mismos niveles que en 1976, pero incrementando el TRB movilizado.

E. África → Norteamérica → África.

El tráfico de estas zonas se encuentra más alejado del puerto de La Luz, ya que la ruta que siguen la inmensa mayoría de los buques describe una línea por debajo del paralelo de los 20°N. Los buques con origen en los puertos africanos del Mediterráneo hacen escala en puertos europeos. El tráfico entre ambos espacios geográficos muestra una tendencia decreciente desde 1976. Así, en ese año el tráfico pasó a ser de 10,4 millones de TRB, mientras que en 1985 se estimaba en 8,6 millones de TRB. El TRB desplazado proviene de buques de menos de 60.000 TRB, como cargueros polivalentes y portacontenedores.

El puerto de La Luz recibe únicamente un 3.3% del tráfico, muy similar al del puerto de Santa Cruz de Tenerife, aunque un 2% del primero hace la ruta norte-sur desde Norteamérica, y un 2.2% del segundo transita con destino hacia el norte, desde África.

El porcentaje de TRB en tránsito por el puerto en 1980 y 1985 es de 4.4 puntos, repartido equitativamente entre los tráfico norte-sur y sur-norte.

F. *Europa* → *Asia* → *Europa*.

Las líneas marítimas entre ambas zonas son de larga travesía, como lo demuestra el que sólo un 29% del TRB realice el viaje directo. Los buques antes de llegar a su punto de destino, recalcan en numerosos puertos, desde Japón hasta los países nórdicos. Los buques que intervienen en estos recorridos son, principalmente, cargueros (menos de 8.000 TRB), portacontenedores y carcarriers (25.000 a 60.000 TRB).

CUADRO 7.5
PREVISIÓN DEL TRB CAPTADO POR LOS PUERTOS CANARIOS
DISTRIBUIDO POR RUTAS ENTRE 1980 Y 1985. (en millones de TRB).

Puerto	Golfo Pérsico		Sudamérica		Australia		África Occ.		Norteamérica	
	Europa		Europa		Europa		Europa		África	
	Golfo Pérsico	Sudamérica	Sudamérica	Europa	Australia	Europa	África Occ.	Europa	Norteamérica	África
	1980	1985	1980	1985	1980	1985	1980	1985	1980	1985
La Luz	83	67	11	14	3.2	4.0	16.5	20.1	0.1	0.2
Tenerife	47	38	9	11	0.5	0.5	8.4	10.2	0.1	0.1
TOTAL	130	105	20	25	3.7	4.5	24.9	30.3	0.2	0.3

Fuente: Situación y perspectiva de los puertos canarios. CEPSA. *Elaboración propia*.

Las cifras de 1976 reflejan un tráfico de 2,2 millones de TRB, el más bajo de todos. El puerto de La Luz recibió un 7.3% de ese tráfico, con una dominante norte-sur que acapara el 7% del mismo. El restante 0.3% se debe al tráfico sur-norte, desde los países asiáticos.

El puerto de Santa Cruz compite, en igualdad de condiciones, con un 7.2% del TRB en tránsito. Pero, son otros puertos del sur de África los que absorben un porcentaje elevado del mismo, con un 47% del TRB desplazado en ruta hacia Asia y un 70% del tráfico con destino a Europa.

En conjunto, el estudio de las diferentes rutas nos permite añadir las siguientes valoraciones:

1.- En general, el tráfico marítimo mundial, con posterioridad a la crisis de precios del petróleo de 1973, perdió la intensidad que había alcanzado tras la segunda guerra mundial. En efecto, la flota mundial redujo sus unidades y el tamaño medio de las mismas, pues en 1970 se desguzaron

unos 5,3 millones de TPM (toneladas de peso muerto) (3) y en 1983 ya fueron unos 34,2 millones de TPM. De la misma forma, el TPM de los buques que amarraron por falta de fletes, como consecuencia del retraimiento del comercio mundial, pasó de 600 mil TPM en 1970 a 75,2 millones de TPM en 1983.

Los buques más afectados han sido los de carga general y a granel (bulks) y los grandes tanques. Todos ellos comprendidos en el segmento entre 50.000 y 125.000 TRB. El desguace afectó en 1970 principalmente a los buques de carga seca y, en menor medida, a los tanques. En 1983 se invierte el proceso, ya que los más perjudicados fueron los tanques, recuperándose el sector de buques de carga seca. El comportamiento es semejante para la flota amarrada. Ello indica una reducción del 30% del tráfico de petróleo y un aumento del tráfico de carga general (polivalentes, portacontenedores y roll-on/roll-off).

2.- Esta situación internacional tiene, evidentemente, una directa repercusión sobre el tráfico que discurre por el puerto de La Luz. El tráfico de 1976 a 1980 es sensiblemente inferior, en su número, al que registró el puerto antes de 1975, pese a que el TRB aumentó globalmente.

De 1980 a 1985 se recupera el transporte marítimo, con un crecimiento del tráfico de buques portacontenedores y de carga seca inferiores a las 25.000 TRB, así como el tráfico de roll-on/roll-off (más de 30.000 TRB) por áreas determinadas: Europa, Asia, Australia y Sudamérica. El tráfico marítimo con los puertos de África Occidental se circunscribe a buques de carga general y escasamente a portacontenedores y bulks. El tráfico de este espacio geográfico tiene perspectivas de desarrollo, siempre que los problemas económicos e infraestructurales sean resueltos. De ser así, el objetivo del puerto de La Luz –también del puerto de Santa Cruz de Tenerife– será participar de una forma más activa en los flujos con origen o destino en esos puertos.

No obstante, el futuro crecimiento del tráfico va a estar supeditado a factores de tipo internacional y local.

a) Los factores de carácter internacional susceptibles de modificar el devenir del transporte marítimo son:

(3) La capacidad de un buque se mide por su volumen o arqueo, conocido por tonelaje de registro bruto o T.R.B. (2,83 m³), que incluyen el casco y la superestructura. Por el contrario, el T.P.M. o tonelaje de peso muerto es el peso, medido en toneladas métricas, que teóricamente puede desplazar un buque, incluida la carga, el pasaje, la tripulación, el combustible y otros insumos.

– La situación económica y financiera mundial. El endeudamiento de los países subdesarrollados y en vías de desarrollo limita el crecimiento económico, al ser cada vez más dependientes de los países desarrollados. Sus respectivas flotas no encuentran el empuje necesario para equipararse a las potentes flotas de éstos. El tráfico de aquellos países lo absorben las flotas de pabellón inglés, francés, estadounidense, japonés y panameño (bandera de conveniencia).

– Los conflictos políticos y bélicos. La confluencia de enfrentamientos e incidentes en las zonas del Golfo Pérsico (Irán - Irak; Irak - Kuwait - EE.UU.) y del Mediterráneo Oriental (Líbano), deriva en un descenso del tráfico de petróleo, y como sucedió en 1967 y en 1973 el cierre del Canal de Suez, incrementando considerablemente el tráfico en la ruta del Atlántico sur, desde Sudáfrica a Canarias. No parece probable, al menos en los años venideros, que esta situación vuelva a repetirse.

– La evolución del comercio interzonas. El comercio marítimo conforma una red interzonal que muestra la movilidad de los flujos entre espacios. El seguimiento de la evolución que presenta, en el tiempo y en el espacio, la intensidad de los intercambios y el volumen de los mismos descubre la existencia de un tráfico ya tradicional y consolidado como el que se da entre Europa - Japón y Europa - EE.UU. Otros, por el contrario, fluctúan y dependen de la explotación de materias primas o productos específicos. Tal es el caso del tráfico entre Europa y algunos países asiáticos y de la costa occidental africana.

– El precio de los combustibles. Las diferencias entre productores y consumidores parece que no va a cambiar la tensión existente en los precios del petróleo.

En la actualidad, constituye un elemento regulador de la economía. El consumo de combustible constituye, según pudimos comprobar en el capítulo III, el principal insumo agregado a los costes del transporte por vía marítima. Las oscilaciones en la demanda y la tirantez de los precios en el mercado condicionan el normal desenvolvimiento de los tráficos.

b) Los elementos locales comprenden las variables socioeconómicas que puedan ser observables y cuantificables en un país:

- La evolución del P.I.B.
- La disponibilidad de la renta.
- El saldo de las transacciones comerciales (importación y exportación) y situación real de los intercambios.
- Características de la producción industrial, agrícola y/o pesquera.
- Niveles de consumo interior.

– Infraestructura de los transportes y las comunicaciones.

El tráfico que evaluamos anteriormente puede ser mejorado para algunas áreas geográficas. En este sentido, el puerto de La Luz está lejos de obtener el máximo en el tráfico con origen o destino en África Occidental, especialmente con los países del Golfo de Guinea. Asimismo, un sector importante del tráfico con Asia y Australia utiliza preferentemente para hacer escala los puertos sudafricanos (Cape Town, Port Elizabeth y Durban). En ambos, el puerto de La Luz, conjuntamente con el puerto de Santa Cruz de Tenerife, podría participar con porcentajes mayores a los recibidos hasta ahora.

Una vez incorporada España a la Comunidad Europea y al amparo de los acuerdos económicos entre ésta y los países de África, del Caribe y del Pacífico (conocidos como A.C.P.) que se firman bajo la denominación de Convención de Lomé (4), el objetivo preferente del puerto debe orientarse a la captación del tráfico que resulta de los intercambios entre estos espacios geográficos.

Entonces, ¿cuáles son las acciones más adecuadas para intervenir en el mismo y qué funciones debe desempeñar el puerto de La Luz en este tráfico?

De acuerdo a una estrategia planificada las acciones inmediatas se ajustan básicamente a la propia actividad portuaria. En el estudio *Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios* se apuntan entre otras:

- 1.– Facilitar el atraque y fondeo.
- 2.– Rapidez en las operaciones de despacho.
- 3.– Disponibilidad de medios mecánicos de carga/descarga.
- 4.– Servicios de remolcadores y practicaaje.
- 5.– Facilitar el suministro de combustible y agua.
- 6.– Facilitar las reparaciones a flote.
- 7.– Adecuar los precios de las operaciones en competencia con otros puertos de la zona.
- 8.– Facilitar el cambio de tripulación o la recogida de repuestos.

Sin embargo, pensamos que el puerto está bien equipado para acometer estos tráficos. Nuestra objeción se dirige a los servicios y operaciones

(4) La Convención de Lomé (Togo) surge, como acuerdo económico entre países de la Comunidad Europea, de África, El Caribe y del Pacífico (A.C.P.), en 1975. El objetivo del mismo era permitir los intercambios comerciales entre estas áreas, con un sistema de cooperación y ayuda al desarrollo. En años sucesivos fueron ratificados estos acuerdos por las Convenciones de Lomé II de 1979 y Lomé III de 1984, actualmente vigente, asociando a 57 países.

portuarias, que no sobresalen, en este aspecto, por la rapidez y eficacia en la asistencia a los buques.

Las funciones elementales que ofrece el puerto y que puede promocionar en el exterior se apoyan en:

- Instalaciones inmejorables para la recepción de buques en atraque o fondeo, además de constituirse en puerto/base para el embarque y desembarque de personal técnico y tripulación.
- Red de depósitos para el suministro de combustible y potabilizadora para la desalación de agua de mar.
- Una amplia representación de empresas para el avituallamiento de víveres y efectos navales.
- Variedad de talleres navales y electromecánicos.

La Junta del puerto de La Luz podrá vertebrar este tipo de tráfico siempre y cuando adquiera el compromiso de reorganizar sus instalaciones, elevar el nivel de las prestaciones a buques en tránsito y practicar una política tarifaria menos selectiva.

1.2. Buques mercantes atendidos fuera de las aguas del puerto.

El conocimiento del número y TRB de los buques que son asistidos fuera de las dársenas portuarias, nos puede acercar al tipo medio de buques que transitan y recalán en la Isla. Asimismo, podremos conocer los motivos que les retienen por nuestras aguas y los medios por los que son atendidos.

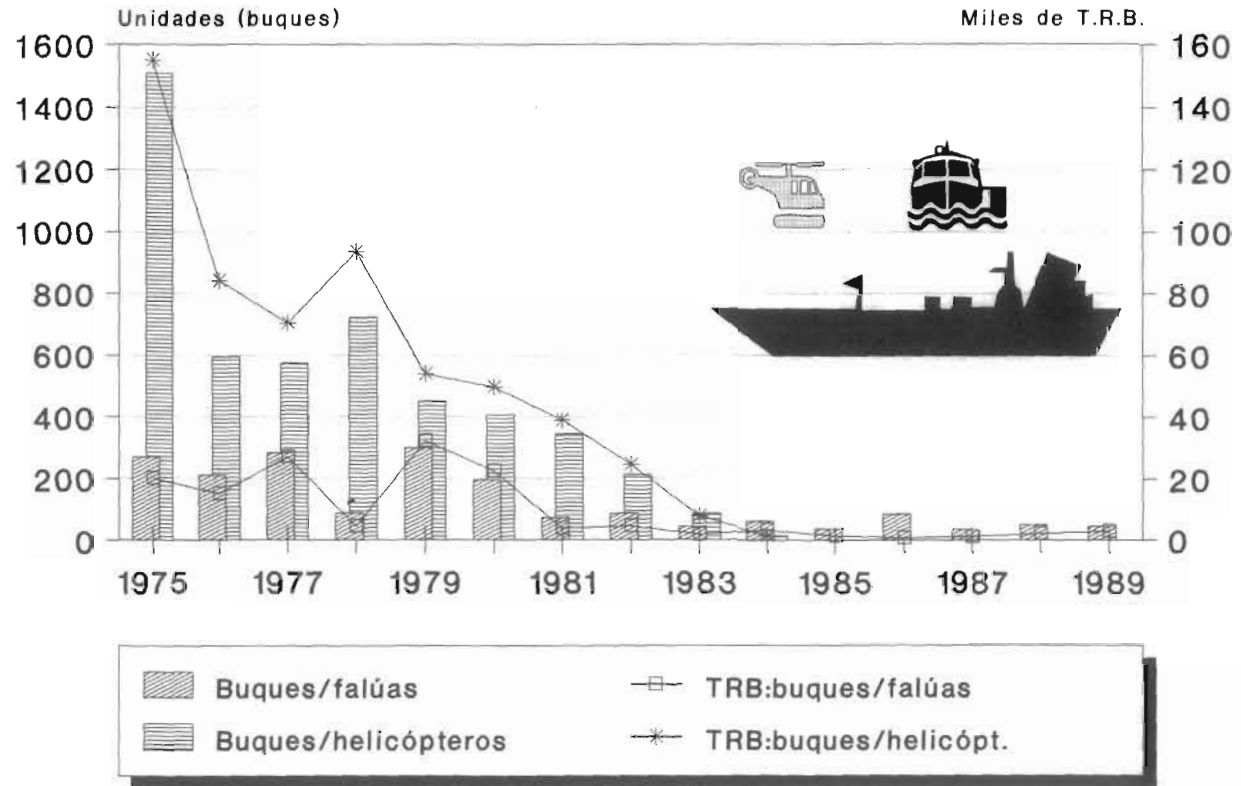
Desde el puerto de La Luz los buques encuentran apoyo en tierra a través de los servicios de falúas, que tradicionalmente realiza la Junta del Puerto y otras pequeñas empresas (5).

Entre 1975 y 1984 se instala en el puerto un servicio de helicópteros de la compañía Helicsa, cuyo fin era prestar apoyo a este tipo de buques, saliendo al encuentro de los mismos algunas millas fuera del puerto. Sin duda, constituyó un acicate para atraer nuevos buques hacia el puerto. Su desaparición, en cambio, ha coincidido con una reducción del tráfico de grandes petroleros.

(5) Las empresas que operan en el puerto con servicio de falúas son de tipo medio, en algún caso de origen familiar, con dos o tres unidades por término medio, y generalmente anticuadas.

GRÁFICO 7.3

Buques mercantes atendidos fuera de las aguas del Puerto de La Luz: 1975 a 1989



CUADRO 7.6
BUQUES MERCANTES ATENDIDOS FUERA DE LAS AGUAS DEL
PUERTO DE LA LUZ ENTRE 1975 Y 1989.

Años	POR FALÚAS				POR HELICÓPTERO				TOTAL			
	N.º	%	TRB (1)	%	N.º	%	TRB	%	N.º	%	TRB	%
1975	269	100.0	19.991	100.0	1.509	100.0	155.000	100.0	1.778	100.0	174.991	100.0
1976	209	77.0	15.000	75.0	595	39.4	84.089	54.2	804	45.2	89.089	50.9
1977	282	104.8	27.000	135.1	574	38.0	70.359	45.4	856	48.1	97.359	55.6
1978	87	32.3	4.479	32.4	722	47.8	93.501	60.3	809	45.5	99.980	57.1
1979	299	111.1	31.982	160.0	450	3.0	53.770	34.7	749	42.1	85.752	49.0
1980	194	72.1	22.385	112.0	405	26.8	49.552	32.0	599	33.7	71.937	41.1
1981	71	26.4	3.824	19.1	344	22.8	38.770	25.0	415	23.3	42.594	24.3
1982	86	32.0	4.449	22.3	212	14.0	24.312	16.0	298	16.8	28.761	16.4
1983	42	15.6	1.696	8.5	85	5.6	7.713	5.0	127	7.1	9.409	5.4
1984	61	22.7	3.249	16.2	13	0.9	1.297	0.8	74	4.2	4.546	2.6
1985	36	13.4	1.388	6.9	0	0.0	0	0.0	36	2.0	1.388	0.8
1986	83	30.9	766	3.8	0	0.0	0	0.0	83	4.7	766	0.4
1987	35	13.0	1.170	5.9	0	0.0	0	0.0	35	2.0	1.170	0.7
1988	50	18.6	2.022	10.1	0	0.0	0	0.0	50	2.8	2.022	1.2
1989	44	16.3	2.920	14.6	0	0.0	0	0.0	44	2.5	2.920	1.7

(1) x 1.000 TRB.

Fuente: *Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.*

Generalmente, los motivos principales que hacen cambiar el rumbo hacia las proximidades del puerto son:

- Embarcar y desembarcar personas (tripulantes, técnicos o inspectores).
- Recoger repuestos.
- Recoger cartas náuticas.
- Aprovisionamiento de combustibles.
- Escala técnica.
- Avituallamiento de víveres.

El número total de buques que han sido atendidos disminuyó, entre 1975 y 1989 en 1.734 unidades y 172 millones de TRB. Esta cantidad es indicativa de la tendencia negativa del tráfico en tránsito por el puerto. En 1989 tan sólo llegaron a solicitar estos servicios unos 4 buques, que

sumaban cerca de tres millones de TRB.

El TRB medio de estos buques nos muestra la composición de este tipo de tráfico. De 1975 a 1982, el TRB por buque osciló entre las 96.000 TRB de 1982 y las 123.000 TRB de 1978 (ese año hace escala en el puerto de La Luz el buque tanque Batillus de pabellón francés de 414 metros de eslora y 273.550 TRB). Este amplio segmento comprende un tipo de buque de gran porte, por encima de las 90.000 TRB dedicado a la carga de petróleo y mineral (bulkcarrier).

A partir de 1985 se aprecia un descenso notable del número de buques y del TRB medio, que varía de las 38.555 TRB de 1985 a las 9 mil TRB de 1986. Si bien el número de unidades disminuye, el TRB aumenta de 1986 a 1989.

CUADRO 7.7
CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES ATENDIDOS FUERA DE LAS
AGUAS DEL PUERTO SEGÚN NACIONALIDAD, MEDIOS Y
MOTIVOS DE LA ASISTENCIA ENTRE 1983 Y 1989.

Años	POR HELICÓPTERO					POR FALÚA												
	N.º	TRB.	Motivos (3)			N.º	TRB	Motivos (3)										
			(2)	1	2			3	1	2	3	4	5	6	7	8		
(1)																		
1983	N	17	1.144	√	√	√	6	223	√			√	√		√			
	E	68	6.569	10	18	10	36	1.473	6	1	2	6	1	4	5	2		
1984	N	20	150	√	√	√	10	461	√			√		√				
	E	11	1.148	4	8	7	51	2.788	4	1	2	5	2	5	4	1		
1985	N	0	0	-	-	-	11	450	√			√		√	√			
	E	0	0	-	-	-	25	938	3	1	3	3	0	4	0	1		
1986	N	0	0	-	-	-	63	422	√	√		√		√				
	E	0	0	-	-	-	20	344	4	0	7	6	0	3	0	0		
1987	N	0	0	-	-	-	9	247	√	√		√		√				
	E	0	0	-	-	-	26	923	4	1	9	8	0	3	0	0		

1988	N	0	0	-	-	-	10	327	√	√	√	√
	E	0	0	-	-	-	40	1.695	4	0	10	9 1 3 1 0
1989	N	0	0	-	-	-	8	984	√	√	√	√
	E	0	0	-	-	-	36	1.937	6	1	8	10 1 3 1 0

(1) N= Nacionales; E= Extranjeros.

(2) x 1.000 TRB.

(3) Motivos helicóptero: 1= Embarcar y desembarcar personas; 2= Embarcar y desembarcar repuestos; 3= Aprovisionamiento de víveres.

Motivos falúa: 1= Recoger repuestos; 2= Recoger cartas náuticas; 3= Aprovisionamiento de combustibles; 4= Aprovisionamiento de víveres; 5= Escala técnica; 6= Embarque y desembarque de técnicos; 7= Embarque y desembarque de capitán; 8= Embarque y desembarque de inspector.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

Comparativamente, durante el periodo de funcionamiento del servicio aéreo, la demanda de helicópteros era muy superior a los servicios que prestaron las falúas, sobre todo para buques de mayor TRB. La eficacia y rapidez –factores claves en el derrotero de estos buques– que ofrece aquél medio abrió nuevas posibilidades de intervención del puerto de La Luz en esta modalidad del tráfico en tránsito.

En 1984, último año en que fueron operativos los helicópteros, de 13 buques atendidos, 11 eran extranjeros y 2 nacionales. El TRB medio demostraba la superioridad de los primeros, indicando unos 104.363 TRB por buque (tipo tanque o bulk), frente a las 75.000 TRB de los de bandera nacional. Por orden de prioridad, de esos once buques, unos ocho hicieron embarque o desembarque de personas, siete se aprovisionaron además de víveres y cuatro recibieron repuestos.

Por su parte, en 1989, el servicio de falúas prestó ayuda a 4 buques, con una media de 66.363 TRB por buque. De ellos, 36 unidades de 2 millones de TRB eran extranjeras y 8 unidades de 984 mil TRB eran nacionales. Los servicios con un mayor número de peticiones fueron: aprovisionamiento de combustible, asistencia técnica, retirada de repuestos y el embarque o desembarque de técnicos.

Por lo expuesto, se deduce un dominio de los buques tanques y bulk, de manera especial los que abanderan matrícula extranjera.

2. EL TRÁFICO DE CRUCEROS.

Hacer turismo por vía marítima no es ciertamente un hecho nuevo, de reciente aparición. Al contrario, la práctica de esta modalidad de turismo se remonta a siglos pasados. Sin embargo, la diferencia esencial entre aquéllos y los que hoy conocemos radica en los medios, en la dimensión que han adquirido los trayectos y la estructura orgánica de funcionamiento.

a) Los medios de transporte han cambiado de forma revolucionaria. Aquellos robustos e imponentes trasatlánticos de calderas de carbón han sido sustituidos por otros de perfil aerodinámico, de propulsión a motor por combustión de gas-oil, mayor autonomía de crucero, capacidad y suplementos de ocio.

b) Los itinerarios, aunque han variado en algo, son muy similares a los practicados o, al menos, los puertos de escala son ya tradicionales. Los largos y dilatados cruceros no son muy frecuentes, prevaleciendo los trayectos de corto recorrido. Asimismo, el tiempo invertido en los viajes se ha acertado sustancialmente.

c) La organización de los cruceros difiere a las que realizaban las antiguas agencias marítimas, más relacionados con líneas regulares interoceánicas de pasaje. En efecto, actualmente los cruceros se ofertan desde agencias: paquetes de viajes (análogos a los *charter*) de presentación atractiva que pocas veces se ajustan a la realidad.

2.1. Antecedentes.

Antaño, a principios de siglo, Gran Canaria recibía a través de su puerto un pequeño número, pero dinámico, de turistas provenientes de Europa en vapores mixtos como los de la Yeoward Lines con buques de carga y pasaje, en mayor cuantía del Reino Unido (6). En los años veinte, el turismo había tomado una dimensión relativamente notable. La ciudad y la zona próxima conocida por El Monte fueron los núcleos de desarrollo de un turismo estacional, muy ligado a los negocios de la actividad portuaria de la época, como el carboneo de los buques de la flota colonial inglesa. En la ciudad se genera una infraestructura hotelera interesante, localizada en la zona de Triana, barrio de Los Hoteles y el muelle de Las Palmas (7).

(6) Para una información más completa puede leerse el título que ofrecemos, cuyo autor da testimonio, con una acertada visión histórica, del paso de los ingleses por las Islas, imprimiendo un sabor novelesco, de fácil lectura.

Víctor MORALES LEZCANO (1986). *Los ingleses en Canarias*.

(7) Uwe RIEDEL (1972): "Las líneas de desarrollo del turismo en las islas Canarias". *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 18. Cfr. páginas 491 a 537.

La primera fase de este turismo en Gran Canaria se extiende temporalmente hasta el comienzo del primer evento bélico mundial, tras el que cesa, de forma momentánea, el flujo de turistas a la Isla. En el periodo de posguerra la actividad turística cae considerablemente, como consecuencia de la guerra en Europa y de la falta de iniciativa e incentivos en las Islas y el exterior, desencadenando una fuerte crisis que se manifiesta en la infrautilización de hoteles y residencias.

CUADRO 7.8
MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN TRÁNSITO
POR EL PUERTO DE LA LUZ: 1966 - 1987.

Años	Número	%
1966	194.619	100.0
1967	—	—
1968	312.541	160.6
1969	278.891	143.3
1970	262.064	134.6
1971	199.821	102.7
1972	218.124	112.1
1973	162.008	83.2
1974	117.832	60.5
1975	82.708	42.5
1976	81.173	41.7
1977	82.598	42.4
1978	55.576	28.6
1979	59.840	30.8
1980	33.960	17.5
1981	38.862	20.0
1982	35.351	18.2
1983	36.869	18.9
1984	34.824	17.9
1985	91.993	47.3
1986	40.882	21.0
1987	32.461	16.7
1988	30.789	15.8
1989	61.070	31.4

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia.*

La segunda guerra mundial y la guerra civil abrirían un periodo de laxitud y estancamiento, durante el que disminuyó el tráfico marítimo en el puerto de La Luz. De alguna forma, se prolongaría unos años más hasta que en los años cincuenta comienza a vislumbrarse un importante incremento de la actividad marítima y, consecuentemente, del transporte de pasaje por mar. A ello contribuiría, sin duda, la recuperación económica en los países beligerantes de la última gran guerra.

Hasta 1974 transitaron por el puerto pasajeros de algunas líneas regulares inglesas, francesas, italianas y alemanas, todavía en funcionamiento, que unían Europa, países del Golfo de Guinea, Sudamérica, Asia, Australia y Nueva Zelanda (8). Ellos constituyeron, entonces, el grueso de los efectivos en tránsito por el puerto.

Las cifras son elocuentes por sí solas. En 1966 pasaron unos 194 mil pasajeros y, dos años mas tarde, unos 313 mil pasajeros. La evolución posterior, hasta 1974, fue decreciente, pero con movimientos por encima de los cien mil pasajeros por año.

2.2. La etapa reciente.

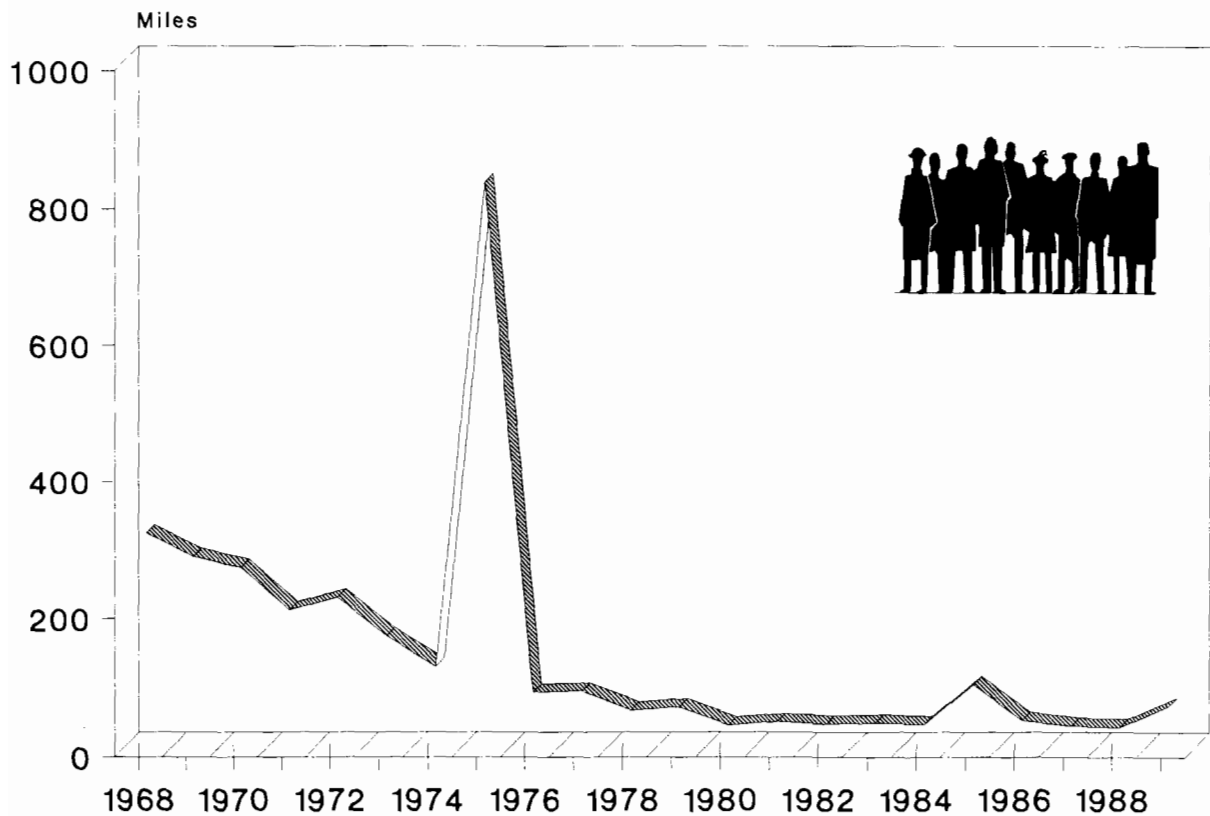
Ya en la década de los setenta, comenzó a declinar el movimiento de pasajeros, quedando este sector del tráfico marítimo reservado a la modalidad de turismo por mar. Con el inicio de esta nueva etapa se renueva una forma, en cierto modo diferente, de hacer turismo por mar: el crucero marítimo. Es decir, itinerarios (líneas no regulares) de ocio más o menos largos que enlazan puertos de países ribereños distantes, en buques cuya característica principal es, aparte de su moderno equipamiento técnico, la de asemejarse a enormes hoteles de lujo flotantes.

Se organizan, en esos años, cruceros en el Mar Mediterráneo y en el Océano Atlántico (desde África Occidental hasta El Caribe). Estos circuitos tienen, normalmente, una duración de siete a quince días, salvo los que se efectúan entre océanos, conocidos por vuelta al mundo, que tienen un alcance de hasta noventa días, combinado incluso con desplazamientos por vía aérea.

El puerto de La Luz está inmerso en estos circuitos como puerto de escala de itinerarios que se desarrollan entre puertos del Mediterráneo Occidental (Palermo, Livorno, Génova, Marsella, Barcelona), del Atlántico

(8) José FERRERA JIMÉNEZ (1988): *Historia del puerto de La Luz y de Las Palmas*. Cfr. páginas 248 a 271.

GRÁFICO 7.4
Movimiento de pasajeros en tránsito por
el Puerto de La Luz: 1968 a 1989



(Southampton, Lisboa, Azores, Madeira, Cabo Verde y Canarias) y del Caribe. La presencia de buques de bandera soviética (Maxim Gorki, Fiodor Dostoievski de las navieras Black Sea Shipping y Baltic Sea Shipping respectivamente) e inglesa (Canberra de la Peninsular & Oriental Lines y el Queen Elizabeth II de la Cunard Lines) reflejan la práctica habitual de estos cruceros.

La demanda decayó entre 1975 y 1984, paralelamente a un fuerte receso de la situación económica mundial, y que provocó un ascenso generalizado de los precios de los billetes. Las causas, por otra parte ya explicadas en otro capítulo, que motivaron una disminución en la concertación de cruceros se centran, primordialmente, en el aumento del precio de los combustibles, de las tarifas portuarias y, por supuesto, de los costes derivados del mantenimiento del buque.

Durante el corto periodo que va de 1975 a 1979 el número de pasajeros en tránsito descendió en 23 mil efectivos, pasando de 82.708 en 1975 a 59.840 en 1979. Desde esas fechas, el número de pasajeros en tránsito se mantuvo en torno a los 30 ó 40 mil, con un máximo en 1985 de 91.993 pasajeros.

Si exceptuamos los buques de pasaje de bandera nacional que concurren en líneas regulares de cabotaje y algunos cruceros que contrata la agencia Central de Cruceros con la Compañía Trasmediterránea (9), todos los demás buques son de pabellón extranjero. Ellos conforman una parte importante de los buques de pasaje, en la modalidad de cruceros que entran en el puerto de La Luz. Desde 1960 las unidades que arriban son cada vez menos, si bien debemos resaltar las cifras de 1986 y 1989 que rompen la línea descendente que venía marcando este tráfico.

Pero, el puerto de La Luz no se limita a servir de escala de estos cruceros. También se ha constituido en puerto-base de cruceros por mar desde 1987. La compañía noruega Fred Olsen Lines, que opera en el puerto desde 1921, realizó hasta 1989, con el buque Black Prince, un circuito entre los puertos de La Luz, Playa Blanca (Lanzarote), Agadir (Marruecos), Funchal (Madeira), San Sebastián de la Gomera y Los Cristianos (Tenerife), durante la temporada de invierno, en los meses de noviembre a marzo. Ahora el circuito comprende un mini itinerario en la temporada de otoño por los mares del Norte y Báltico.

(9) La compañía Trasmediterránea y la agencia Central de Cruceros conciertan algunos circuitos por el Mediterráneo, recalando en puertos italianos (Palermo, Nápoles, Civitavecchia y Livorno). Desde Málaga se extiende otro itinerario por el Atlántico, enlazando Marruecos, Madeira y Canarias.

CUADRO 7.9
 MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN CRUCEROS
 REALIZADOS POR TRASMEDITERRÁNEA:
 1982 - 1986. (sólo salidas)

Años	N.º efectivos	%
1982	4.894	100.0
1983	9.034	184.6
1984	4.279	87.4
1985	4.499	91.9
1986	3.048	62.3

Fuente: Cía. Trasmediterránea. *Elaboración propia*.

Ocasionalmente, la Compañía Trasmediterránea realizó algunos cruceros con un itinerario que integraba los puertos de Málaga, Funchal, Agadir, Sta. Cruz de Tenerife, Las Palmas y Arrecife. En el quinquenio 1982 a 1986, el número de pasajeros que efectuaron estos cruceros se aproximó a unos 4 mil. En 1983 superó con creces esta cifra, duplicándola. Con todo, desde esa fecha, se aprecia un paulatino descenso. En la actualidad, la demanda ha caído bastante y los cruceros han dejado de practicarse.

3. CONCLUSIONES.

El tráfico marítimo en tránsito debe considerarse, en su definición más simple, como el paso de forma temporal de un buque, una mercancía o persona por un puerto para ir a otro que tiene por destino. Llegan a formar flujos transitorios que, si bien no supone una actividad económica en el conjunto de los intercambios comerciales de ese lugar, puede reportar algunos ingresos a la administración portuaria por el uso de sus instalaciones, así como a cualquier otra empresa asociada con el transporte marítimo.

Para el caso que nos ocupa, el tráfico en tránsito de Gran Canaria se realiza a través del puerto de La Luz. Detectamos dos formas de tránsito; por un lado, aquéllas que afectan a los buques y, por otro, las que corresponden a las personas. Estructuramos el estudio en dos vertientes:

- a) El tráfico de buques en ruta. No podemos obviar que la penetración

del puerto de La Luz en algunos de los tráficos entre espacios geográficos diferenciados es interesante: así lo hemos constatado. Ahora bien, las cifras están supervaloradas en algún caso, aunque no es menos cierto que las posibilidades de expansión e intervención en los mismos está todavía en una fase primitiva, en la que el puerto apenas decide, desde los organismos de gestión, articular la escala de los buques que hasta el momento no recalán en nuestro puerto, sobre todo para los trayectos desde Europa a Asia, Australia y Nueva Zelanda.

b) El tráfico de cruceros. El transporte de turistas por mar es una actividad más o menos reciente, según la fase temporal en la que nos emplacemos. En efecto, desde el siglo pasado, el tráfico de pasajeros, no vinculado con el tráfico regular, ha ido evolucionando. De esta forma, se han renovado los medios de transporte, la duración de las travesías son menores y la organización adquiere los mismos rasgos que los del transporte aéreo para los vuelos charter.

En líneas generales, este tráfico ha decrecido, en respuesta a la crisis económica internacional, normalizándose en los últimos años. Para el último decenio de esta centuria se espera un ascenso, motivado por la inclusión del puerto en numerosos circuitos internacionales.

CONCLUSIONES

El sistema de transporte y comunicaciones marítimas de Gran Canaria presenta una estructura espacial compleja, pero, a la vez, definida. Esta afirmación se sustenta en el análisis que hemos realizado, para el que se han utilizado parámetros diversos de tipo geográfico y económico. Desde un punto de vista metodológico, este trabajo se enmarca básicamente en los siguientes criterios:

a) Considerar la isla, Gran Canaria, como una realidad geográfica que expresa unas características sociales y económicas propias, que le impregna la formación social que en ella se desarrolla. En este espacio específico estudiamos la articulación y las funciones de un modo de transporte particular, en este caso, el marítimo.

b) Conceptualizar al transporte como un sistema, en el que intervienen distintos elementos interrelacionados –medios, redes e infraestructuras– que organizan y permiten los desplazamientos y flujos sobre el territorio.

Desde esta perspectiva, planteamos la necesidad de evaluar la dimensión espacial e importancia del papel del transporte marítimo en Gran Canaria en tres niveles:

1. Análisis de las infraestructuras y de las redes de transporte.

El transporte marítimo en Gran Canaria se fundamenta en la actividad comercial y en las funciones que desempeñan los puertos que se extienden por su costa. Entre ellos reconocemos un puerto principal que es el puerto de La Luz y de Las Palmas, y dos secundarios constituidos por los puertos de Arguineguín - Sta. Águeda y Salinetas.

El puerto de La Luz es el gran puerto de la Isla. Cumple diversas funciones, entre las que destacamos: la comercial, de pasaje, de pesca, de escala, avituallamiento, de reparación y militar. Para prestar todos estos servicios cuenta con un moderno y amplio equipamiento, que cubre una gran parte de la demanda del *hinterland* al que pertenece. Está inmerso espacialmente en la estructura urbana de la ciudad de Las Palmas, de tal modo que es impensable estudiar la ciudad o el puerto de forma separada. Conforman un auténtico núcleo urbano-portuario, con funciones compartidas y complementarias.

Desde sus orígenes, en 1982, hasta su estado actual, el puerto ha ido consolidándose, aumentando el área de aguas abrigadas, ocupando una mayor superficie para las operaciones en tierra y para las instalaciones del servicio. Podemos afirmar que ha sido el resultado de la dinámica social y económica que apoyó decididamente la construcción de un puerto que iba a abrir el camino de las comunicaciones exteriores, permitiendo la expansión de las actividades económicas asociadas al comercio de exportación de productos hortofrutícolas e importación de productos derivados del petróleo, alimentos y materiales de construcción.

En algo más de cien años el puerto ha ido transformando su morfología, servicios y funciones. Diversos hechos políticos, económicos y bélicos han marcado dichos cambios y la orientación de los tráficos que recalcan en el puerto. Como consecuencia, el puerto posee una configuración compleja, con una valiosa posición geoestratégica y una dimensión internacional.

Sin embargo, éste se halla en una fase de expansión hacia una proyección futura, en la que tiene que acometer, sin duda, obras de mejoras y acondicionamiento, tratando de armonizar y sistematizar los diversos servicios, evitando, de esta manera, la excesiva ocupación de algunos muelles, frente a otros menos explotados. Ello impide el normal desenvolvimiento de la actividad portuaria, que obstaculiza la operatividad y eficacia de los procesos de carga/descarga y estiba/desestiba.

Los puertos de Arguineguín - Sta. Águeda y Salinetas tienen una única función de tipo industrial diferenciada. El primero está ubicado en el municipio de San Bartolomé de Tirajana y desde 1954 sirve de base a una fábrica de cementos de la empresa Cementos Especiales que explota una cantera de puzolanas en el barranco de Arguineguín e importa, asimismo, clínca y cales para la producción. El segundo puerto (del Cabildo Insular) se halla en el término municipal de Telde y está relacionado con las descargas de productos petrolíferos (gases GPL), carburos metálicos y nitrógeno. Son puertos de reducidas dimensiones, que están a la espera de próximas remodelaciones que afectan sensiblemente a sus respectivas líneas de atraque y calados.

En todos se manifiesta una compleja red topológica de transportes y comunicaciones jerarquizada y complementaria, que articula los intercambios espaciales de los productos y los desplazamientos de la población. Esta red se concreta en:

- a) Líneas del tráfico de cabotaje: interinsular y con la Península.
- b) Líneas del tráfico exterior.
- c) Líneas del tráfico en tránsito.

A grandes rasgos, esta división muestra la orientación y estructura de los diferentes flujos.

El conjunto de estas líneas representa una malla de comunicaciones que constituye una red de transporte variada. Éstas se corresponden con la confluencia de flujos de mercancías y personas entre espacios de producción y consumo diferenciados del Archipiélago, del resto del país y del extranjero, dando forma a un auténtico *foreland* complejo. Ellas se desarrollan puerto a puerto, constituyéndose en puntos de entrada y salida de productos y personas, que permite, en definitiva, la fluidez de capitales y el funcionamiento de los circuitos del proceso de producción.

Esta red de comunicaciones se complementa con otros modos de transporte, formando una estructura jerarquizada de transportes y comunicaciones insulares. En Gran Canaria, como en el resto del Archipiélago, hallamos, por tanto, tres formas de transporte bien delimitadas. Un sistema de transporte aéreo, cuya función prioritaria es la del transporte de pasajeros; un sistema de transporte terrestre, que desarrolla una red arterial de carreteras que se extiende, con elementos infraestructurales más o menos óptimos, por todas las comarcas, siendo una de sus funciones la de ser nexo de unión entre aquellos otros modos. Y, por último, el transporte marítimo del que nos ocupamos en este estudio.

2. Estudio de los costes de tarifas.

La práctica del transporte genera una serie de costes y tarifas que marcan los procesos de intercambio de productos y la movilidad espacial de los mismos.

En nuestro caso, consideramos que el Archipiélago es un territorio fragmentado y distante de los espacios de producción y consumo más importantes. La necesidad de comunicarse con esos espacios es trascendental. Y por ello, su actividad económica y comercial descansa en la generación de modos de transporte que permitan el acceso a otros puntos del territorio.

Sin embargo, la condición de insularidad y lejanía suponen una serie de costes añadidos al proceso de transportación desde o hacia las Islas. Dichos costes constituyen el componente principal en la formación de los precios de los productos, incidiendo de manera desigual en las distintas actividades económicas.

Hemos analizado:

a) El consumo de los combustibles y sus precios:

La dependencia exterior por la falta de recursos energéticos, junto a la condición de insularidad de Canarias (entiéndase combustibles líquidos y

sólidos), se perfilan como los rasgos distintivos más dominantes en el consumo y formación de los precios del combustible. La actual dinámica económica de las Islas se apoya básicamente en la importación de productos petrolíferos para el consumo interno, que se gastan en la producción de energía eléctrica (U.N.E.L.C.O.), en la desalación de agua de mar (potabilizadoras), en la automoción, en el suministro a los medios de transporte marítimo y aéreo y en el uso doméstico (gas butano).

El combustible representa uno de los insumos más significativos agregados al transporte por mar, determinando, en cierto modo, la formación del precio del transporte o flete. Asimismo, es el producto que tiene un mayor porcentaje de participación en las importaciones de Canarias. En este sentido, el suministro de combustibles a buques fue uno de los aspectos que evaluamos en el estudio, considerando, por un lado, que este medio de transporte por mar es de los sectores que más consume en el Archipiélago y, por otro, que el puerto de La Luz suministra importantes cantidades de combustible como así lo demuestran las cifras: aproximadamente dos millones de toneladas por año.

Los buques nacionales consumen, en buena parte, gas-oil de navegación, en tanto que los buques que realizan el tráfico exterior registran una tasa elevada de consumo de gas-oil y fuel-oil, fundamentalmente de los buques que hacen escala procedente de los tráficos en tránsito.

En líneas generales, se ha constatado que los precios están condicionados de forma directa por la dinámica económica internacional y, particularmente, por el mercado de precios del petróleo.

b) Las tarifas por servicios del puerto:

Las tarifas que aplica la Junta del puerto de La Luz por el uso de las instalaciones y servicios portuarios tuvo un proceso creciente en los últimos años, encareciendo la entrada, estancia y atraque de los buques (tarifas G-1 y G-2), así como la tarifa G-3 que aumentó un 5%. Las demás tarifas (G-3, E-3 y E-4) son, por lo general, bastante altas y los porcentajes de incremento aplicados no tienen una correspondencia similar en la calidad y efectividad que es exigible para determinados servicios.

Por todos estos conceptos la Junta del Puerto ingresó en 1984 unos 1.868 millones de pesetas. Este importante aporte económico vislumbra, no a muy largo plazo, un proceso de autonomía de gestión y explotación, desligado del control de la Administración Central. Con ello, las posibilidades de crecimiento y desarrollo podrían incentivar nuevos proyectos y mejoras en la infraestructura y prestación de servicios.

c) Las tarifas por operaciones portuarias:

Los procesos de manipulación de mercancías como la carga/descarga, estiba/desestiba y recepción/entrega comporta unas tarifas que debe abonar el usuario a los consignatarios-empresas estibadoras: agentes que controlan esta actividad portuaria. Las tasas crecieron entre 1985 y 1988, por término medio, un 22%. En este sector observamos, además, bajos niveles de eficacia, operatividad y seguridad laboral en el puerto, que influyen negativamente en los procesos de manipulación. Así, son frecuentes los retrasos y los conflictos laborales, que unido al notable incremento de las tarifas, encarecen los procesos de comercialización, que inciden, en última instancia, en el usuario y fletador. Y, de manera especial, a los exportadores de productos hortofrutícolas.

Las cifras manejadas confirman los altos costes que suponen la manipulación portuaria de las mercancías. En efecto, las tarifas por operaciones portuarias del puerto de La Luz indican una creciente evolución al alza, que supone un aumento del 40% para el periodo 1980 a 1987. Ello convierte al puerto de La Luz en el segundo puerto más caro del país, después de Bilbao. La repercusión sobre la comercialización de los productos es, consecuentemente, negativa; y, especialmente, para el transporte de productos de exportación como los hortofrutícolas, incrementando de forma sustancial sus costes.

d) Los fletes:

El precio que paga el fletador es, en líneas generales, bastante alto, comprobándose que no existe una mejora de los servicios: los buques no ofrecen óptimas condiciones para el transporte y son frecuentes las irregularidades en la manipulación de las mercancías en el puerto y en las bodegas del buque.

Los fletes para el transporte marítimo Canarias - Península y viceversa los fija unilateralmente la Conferencia Península - Canarias, al margen hasta ahora del Consejo de Usuarios, principal afectado por las subidas que experimentan anualmente dichos fletes.

Respecto a las tarifas de pasajeros, éstas no tienen el mismo comportamiento que aquéllas. Las tarifas subieron un 25% entre 1988 y 1989, solamente para los itinerarios en ferry puerto de La Luz - Santa Cruz de Tenerife. Los restantes itinerarios no aprecian subida alguna. El billete de Jet-foil apenas alcanza un incremento del 1%.

Las tarifas con el puerto de Cádiz crecieron, en esos años, un 3%. Aunque la subida es escasa, ello no favorece, de ningún modo, la utilización de este medio para el desplazamiento a la Península.

En cualquier caso, las tarifas se hallan por debajo, excepto las del Jet-foil, a las practicadas por el transporte aéreo, que se sitúa con porcentajes

de recargo muy superiores. Aún así, los factores tiempo y distancia se convierten en elementos selectivos de la demanda, que prefiere para los trayectos de largo recorrido el avión, utilizando el barco par las distancias cortas y, de manera preferente para la línea puerto de La Luz - puerto de Santa Cruz de Tenerife. En este aspecto, el Jet-foil compite en condiciones favorables con el avión, al permitir los desplazamientos directos ciudad a ciudad.

3. Análisis de los flujos.

La cuantificación de los flujos ha seguido el esquema que presenta la red marítima de Gran Canaria que manifiesta, en definitiva, la distribución espacial de los intercambios entre territorios diferenciados. Como ya apuntamos anteriormente, la red marítima tiene tres puntos de origen y destino que identificamos en los puertos de La Luz, Arguineguín - Sta. Águeda y Salinetas.

A partir de aquí se estructuran los flujos, que tienen las siguientes características:

– El tráfico de cabotaje interinsular:

Los intercambios de mercancías entre los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife distinguen notablemente el tráfico interinsular canario, principalmente para las importaciones de derivados del petróleo (en torno al 87% del tráfico interinsular). Las exportaciones se centran en materiales de transporte, bebidas refrescantes y productos lácteos.

Asimismo, el puerto de La Luz articula el transporte con origen o destino en los puertos de las Islas Orientales, mediatizando el comercio que desarrollan. Por supuesto, los volúmenes intercambiados son favorables a las exportaciones, destacando el puerto de Arrecife con un 20 ó 40 por cien del total interinsular (manufacturas, bebidas, cereales y materiales de construcción). Los envíos hacia Puerto del Rosario representan alrededor de la cuarta parte del tráfico (manufacturas, bebidas y cereales).

El tráfico con los puertos más occidentales del Archipiélago es menos significativo, sobresaliendo entre un 7 y un 11 por cien de las exportaciones totales para el tráfico con el puerto de Santa Cruz de La Palma y, ya más distante, un 1% para los flujos con destino en el puerto de San Sebastián de La Gomera. Las importaciones apenas alcanzan estos índices para el primer y menos de un punto para el segundo.

El puerto de Arguineguín - Sta. Águeda envía en torno a las 600 mil toneladas anuales de cemento hacia los puertos de La Luz, Puerto del Rosario, Arrecife y La Palma. El puerto de Salinetas es, por el contrario, eminentemente receptor de productos derivados del petróleo que proceden del puerto de Sta. Cruz de Tenerife.

El tráfico de pasajeros indica, también, un claro dominio del trayecto puerto de La Luz - puerto de Santa Cruz, con algo más del 82% del tráfico total de pasajeros. Las líneas con Arrecife y Puerto del Rosario no alcanzan las cantidades de aquella línea; sin embargo, pensamos que ésta posee una importancia trascendental para los usuarios que hacen el recorrido desde dichos puertos hacia el puerto de La Luz. Con todo, parece que el tráfico tiene una tendencia a la baja para el trayecto con el puerto de Santa Cruz de Tenerife, y un crecimiento con oscilaciones para todas las demás líneas.

– El tráfico de cabotaje con la Península:

Los flujos indican una clara dominante con sentido Península - Canarias, ya que las importaciones superan a las exportaciones. Los desembarques, representados por las manufacturas con el 16%, frutas, legumbres y preparados alimenticios con un 12% cada uno sobre el total importado, un 9% de materiales de construcción e inferiores a esos porcentajes los cereales y los materiales de transporte (automóviles y camiones) contenedores en retorno, proceden de los puertos de Barcelona, Cádiz, Sevilla, Algeciras, Bilbao, Valencia y Alicante.

Los embarques están representados principalmente por las frutas (plátanos) con el 30%, máquinas y materiales de transporte con el 20%, el 12.3% de pescado congelado, desperdicios de metal (chatarras) y papel, minerales brutos, manufacturas y contenedores de retorno con el 6% respectivamente. Por puertos, sobresalen Barcelona, Bilbao, Sevilla, Algeciras y Cádiz, que absorben casi todo el tráfico generado desde el puerto de La Luz.

El tráfico de pasajeros, que estuvo en auge en los años sesenta e inicios de los setenta enlazando los puertos de Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz y Bilbao, está restringido a las líneas con el puerto de Cádiz, disminuyendo desde 1973 los efectivos movilizados entre ese puerto y el puerto de La Luz, calculable en un 58% para las entradas y en un 75% para las salidas. El movimiento de pasajeros se ha estancado desde 1985.

– El tráfico exterior:

Éste presenta ciertamente un balance negativo, favorable a las importaciones de graneles líquidos con un 55% del tráfico. Aunque con una menor incidencia hay que señalar el pescado congelado con el 8%, así como papas, productos lácteos, papel y cartón con porcentajes inferiores al 3%.

Sin embargo, el interés de este tráfico radica en las exportaciones exteriores de la producción agrícola gran Canaria, integradas por productos hortofrutícolas (tomates, pepinos, pimientos, berenjenas, cebollas, ...),

cercano al 40% total de los volúmenes que embarcaron en este puerto, cuyos destinos fueron Rotterdam, Tilbury, Newhaven y Southampton.

Por áreas espaciales, los principales puertos de origen se localizan en Europa (Reino Unido, R.F. de Alemania y Holanda entre otros), EE.UU., Unión Soviética, Sudáfrica, Japón, Hong-Kong y Senegal.

– El tráfico en tránsito:

Esta forma de tráfico se circunscribe al tráfico de buques en ruta y al tráfico de cruceros de tipo turístico. Ambas conllevan la escala en el puerto, bien para el suministro o para el apoyo técnico y logístico.

El grueso de las escalas del tráfico en ruta por el puerto de La Luz procede de los buques que realizan la travesía sur-norte, desde el Golfo Pérsico a Europa, con una participación del 27.6% del total de TRB desplazado. Se trata de un tráfico específico, por cuanto su principal componente son los buques tanques (más de 100.000 TRB) que van con carga de petróleo crudo desde las zonas productoras del Golfo Pérsico a las áreas industriales de Europa.

También es importante el tráfico entre Europa y África Occidental, del que recibió entre 1976 y 1985 un 26% del TRB movido con sentido norte-sur. Los buques de esta ruta son, en general, pequeños portacontenedores y buques polivalentes (de 25.000 a 30.000 TRB) para los que tienen origen en los puertos europeos (Rotterdam, Bremen, Hamburgo, Liverpool, Southampton y Le Havre entre otros), en tanto que los que provienen de los países del Golfo de Guinea (Benín, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial y Gabón) son tanques y bulks (mineraleros) con un registro bruto en torno a las 100.000 toneladas.

Por lo general, las causas que motivan la variación del rumbo de estos buques son, entre otras, la de embarcar y desembarcar tripulantes, técnicos o inspectores, recoger repuestos y cartas náuticas, aprovisionamiento de combustibles y víveres.

No podemos olvidar otros tráficos como los que se extienden entre Europa, Sudamérica y Australia, si bien no alcanzan los registros de los anteriores.

Por su parte, el tráfico de cruceros en Gran Canaria conoce dos etapas bien diferenciadas. Una primera que abarca desde principios de siglo hasta 1974, en la que el tráfico de cruceros tiene una evolución ciertamente positiva, con un incremento significativo de los efectivos que transitan por el puerto (313 mil pasajeros en 1968), que en su mayor parte correspondían a las líneas regulares de pasaje que enlazaron Europa con el Golfo de Guinea, Sudamérica, Asia, Australia y Nueva Zelanda.

Una segunda fase, más reciente, en la que ya han desaparecido las líneas regulares de pasaje y ahora son los cruceros turísticos, líneas no regulares de corto recorrido con escalas en puertos diversos, las que dominan esta modalidad de tráfico. El puerto de La Luz es partícipe de los itinerarios que se desarrollan por el Mediterráneo Occidental y el Atlántico. Entre 1975 y 1979 registró un descenso del número de pasajeros en tránsito, pero desde esas fechas las cifras se mantienen alrededor de los 30 ó 40 mil pasajeros.

La administración del puerto de La Luz, coordinadamente con las de los otros puertos insulares y el Gobierno de Canarias, debe acometer un plan estratégico de acción común que recoja las mejoras de algunas instalaciones que faciliten el atraque y fondeo de buques con rapidez y eficacia, la ordenación de los muelles por funciones específicas y la adecuación de los precios y tarifas del servicio y de las operaciones portuarias, superando así la actual dispersión que supone la pérdida de algunos tráficos. También habría que exigir de la empresa privada una modernización de la gestión empresarial en sus métodos y materiales, así como una progresiva proyección exterior competitiva desde las Islas.

En este sentido, nuestro estudio ha querido aportar algunos datos acerca del pasado y presente del transporte y las comunicaciones marítimas en Gran Canaria, que esperamos contribuya a un mayor conocimiento de la problemática del transporte y las comunicaciones en Canarias. Al menos, ésta ha sido la constante que ha caracterizado todo el proceso de investigación que ha analizado su *hinterland* y *foreland*. Consideramos, asimismo, que este tema no queda zanjado con este estudio, sino que, por el contrario, deberá tener continuidad profundizando en temas específicos de la estructura de redes y flujos.

BIBLIOGRAFÍA

ALDANONDO OCHOA, Ana M^a et alii (1988): *Canales de Comercialización de productos hortofrutícolas*. CIES, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, 15. Las Palmas de Gran Canaria. 234 pp.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M^a (1982): "El transporte marítimo. Los puertos", en *Geografía de Asturias*. Ed. Ayalga. Salinas. Tomo V. pp. 171 a 231.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón M^a (1986): *Industria y espacio portuario en Gijón*. Junta de Obras del Puerto. Gijón. 2 tomos.

ANNALES DE GEOGRAPHIE (1983): *Les Transports*, n.º 509. París.

ARACIL GÓMEZ, José C. (1989): *Introducción al transporte marítimo en España. Estudio de Geografía*. Ed. Instituto Juan Gil-Albert/Diputación Provincial de Alicante. 192 pp.

ARENCIBIA ROCHA, Juan (1973): "Comercio de estado", *I.C.E.*, n.º 479 y 480. Madrid. pp. 59 a 73.

ASCANIO Y POGGIO, Alfonso (1986): *El régimen jurídico de los puertos francos de Canarias y la CEE*. Las Palmas de Gran Canaria. 196 pp.

ASÍN CABRERA, M^a Asunción (1988): *Islas y Archipiélagos en las Comunidades Europeas*. Ed. Tecnos. Madrid. 306 pp.

BARRAGÁN MUÑOZ, Juan M. (1983): "Las actividades portuarias en España", en *Revista de Estudios Regionales*, n.º 93. Madrid. pp. 602 a 610.

BARRAGÁN MUÑOZ, Juan M. (1987): *Los puertos de la Bahía de Cádiz. Estudios Socioeconómicos*, n.º 2. Diputación Provincial de Cádiz. Junta de Andalucía. 630 pp.

BENITO ARRANZ, J. (1960): "El tráfico marítimo español: una reciente fuente para su estudio". *Estudios Geográficos*, n.º 80. Madrid. pp. 425 a 427.

BETHENCOURT MASSIEU, Antonio (1965): "Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650 - 1800)". *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 2. Madrid. Tomo II, pp. 195 a 308.

BIANCO, Lucio y LA BELLA, Agostino (1987): *La pianificazione dei sistemi di trasporto: obiettivi, modelli, strumenti*. Ed. Franco Angeli. Milano. 448 pp.

BONNAFOUS, Alain (1985): "La política común de transportes". *I.C.E.*, n.º 627 y 628. Madrid. pp. 223 a 233.

BOSQUE MAUREL, Joaquín (1952): "Funciones económicas de los puertos españoles de la Península". *Estudios Geográficos*, n.º 48. Madrid. pp. 569 a 578.

BOSQUE MAUREL, J. (1962): "El puerto de Ceuta", *Estudios Geográficos*, n.º 86. Vol. XXIII. Madrid.

BOSQUE MAUREL, J. (1963): "Las actividades portuarias en España". *Estudios Geográficos*, n.º 93. Madrid. pp. 602 a 610.

BUHIGAS, Salvador (1977): "La función de una marina mercante hoy y el dilema de servir al comercio o servirse de él", *Información Comercial Española*, n.º 523. Madrid. pp. 111 a 119.

BUHIGAS, Salvador (1978): "Los servicios regulares marítimos occidentales en crisis", *I.C.E.*, n.º 534. Madrid. pp. 53 a 66.

BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. (1973): "El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria". *Estudios Geográficos*, n.º 131. Madrid. pp. 211 a 302.

CÁCERES MORALES, Eduardo (1980): *La formación urbana de Las Palmas*. Departamento de Urbanística. E.T.S. de Arquitectura. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. 124 pp.

CALERO MARTÍN, Carmen Gloria (1979): *Las comunicaciones marítimas interinsulares (S. XVI al XIX)*. Ed. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Colección Guagua, n.º 6. Las Palmas de Gran Canaria. 36 pp.

CALERO MARTÍN, C. G. (1984): *Los transportes marítimos en*

Canarias (Tenerife, siglos XVI al XVIII). Memoria de Licenciatura inédita. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de La Laguna. 300 pp.

CANO GARCÍA, Gabriel (1981): *El transporte aéreo en España*. Ed. Ariel. Barcelona.

CARBALLO COTANDA, A. y PADRÓN ALBORNOZ, J.A. (1969): *El container. Los contenedores en el transporte actual*. Ed. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sta. Cruz de Tenerife. Sta. Cruz de Tenerife. 149 pp.

CASARIEGO RAMÍREZ, Joaquín (1987): *Las Palmas, dependencia, marginalidad y autoconstrucción*. Ed. Instituto de Estudios de la Administración Local. Madrid. 180 pp.

CASTEJÓN ARQUED, Rosa M^a (1982): "Le traffic commercial des ports espagnols de la Méditerranée", *Méditerranée*, n.º 1. pp. 59 a 64.

CASTEJÓN ARQUED, R. M^a (1989): "Metodología geográfica para la delimitación de las áreas de influencia portuaria: aportación cualitativa al estudio del hinterland", en *El front marítim català*. pp. 117 a 134.

CLAVAL, Paul (1982): *Espacio y poder*. Ed. Fondo Cultura Económica. México. 243 pp.

C.E.D.O.C. (1987): *Estadísticas Básicas de Canarias 1980 - 1985*. Dos volúmenes. Consejería de Economía y Comercio. Gobierno de Canarias. Madrid. 1.436 pp.

DE LA CUÉTARA MARTÍNEZ, Juan M. (1982): *Las comunicaciones marítimas en España*. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Colección monografías, 5. Sta. Cruz de Tenerife. 574 pp.

DE NADAL, J. (1962): "Aspectos y repercusiones económicas de los transportes en Cataluña. *I.C.E.*", pp. 251 a 265.

DE JUAN Y PEÑALOSA, J. y FERNÁNDEZ GIMÉNEZ, S (1980): *Historia de la navegación*. Ed. Urbión. Madrid. 277 pp.

DE RUS MENDOZA, Ginés (1986): *El transporte terrestre de viajeros en la isla de Gran Canaria*. Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 184 pp.

DE RUS MENDOZA, G. (1989): "Las empresas públicas de transporte en España", en *Papeles de Economía Española*, n.º 38. Madrid. pp. 349 a 382.

DELGADO AGUIAR, Gerardo (1985): *Los transportes marítimos en Gran Canaria y Tenerife (1966 - 1983)*. Memoria de Licenciatura inédita. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de La Laguna. 300 pp.

DELGADO AGUIAR, G. (1985): "Los transportes marítimos en Tenerife" *Revista de Geografía Canaria*, n.º 1. Tomo I. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 145 a 164.

DELGADO AGUIAR, G. (1987): "Transportes y comunicaciones en Canarias. Notas para su estudio". *Revista de Geografía Canaria*, n.º 2. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 53 a 66.

DELGADO AGUIAR, G. (1988): "Transporte y comercio marítimo en el puerto de La Luz", en *Serta Gratulatoria in honorem Juan Régulo*. Vol. III (Geografía e Historia). Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. La Laguna. pp. 66 a 83.

DELGADO AGUIAR, G. (1989): "Relaciones del tráfico exterior de Canarias (Orientales) con las Comunidades Europeas". *XI Congreso Nacional de Geografía*. Universidad Complutense de Madrid. A.G.E. Madrid. pp. 272 a 281.

DELGADO AGUIAR, G. (1990): "Las comunicaciones marítimas Canarias - Estrecho de Gibraltar", *II Congreso Internacional Estrecho de Gibraltar*. UNED. Ceuta.

DELGADO AGUIAR, G. (1991): "El comercio exterior en el puerto de La Luz". *VIII Coloquio de Historia Canario - Americana, 1988*. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 227 a 249.

DELGADO AGUIAR, G. y GONZÁLEZ MORALES, A. (1991): "El transporte marítimo en Fuerteventura". *Revista de Geografía Canaria*, n.º 3. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 39 a 62.

DELGADO AGUIAR, G. (1991): "Presupuestos metodológicos para el estudio del transporte y su implicación en el territorio", *I Congreso de la Sociedad Catalana de Geografía*. Sociedad Catalana de Geografía/Instituto de Estudios Catalanes. Barcelona.

DIMITRIOU, Harry T. (1990): *Transport Planning for Third World Cities*. Ed. Routledge. Londres. 432 pp.

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (1985): *Puerto de La Luz y Las Palmas*. M.O.P.U. Madrid. 110 pp.

DOCUMENTACIÓN EUROPEA (1982): *La política agrícola de la Comunidad Europea*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo. 68 pp.

DOCUMENTACIÓN EUROPEA (1988): *Un gran mercado sin fronteras*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo. 67 pp.

DORAO LANZAGORTE, Jesús et alii (1970): *El puerto de Bilbao y su zona de influencia*. Ed. Servicio de Estudios de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. 584 pp.

ESQUEMBRE MENOR, Juan (1987): "El transporte en el comercio internacional". Seminario: *El transporte marítimo en el comercio internacional*, organizado por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia.

ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, José (1976): "Esquema metodológico para el estudio de la estructura de transporte en España". *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. Madrid. pp. 185 a 192.

FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE (1985): "El transporte público discrecional y la actividad turística". *El turismo en*

Canarias. IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Colección Viera y Clavijo, n.º V. Madrid. pp. 485 a 487.

FERNÁNDEZ CASADO, Carlos (1952): "Expresión geográfica de las obras de ingeniería. El puerto (IV) y el aeropuerto (V)". *Estudios Geográficos*, n.º 48. Madrid. pp. 455 a 466.

FERNÁNDEZ DÍAZ, Andrés y RODRÍGUEZ SÁIZ, Luis (1971): "El sector transportes en España". *Revista de Economía Política*, n.º 59. Ed. Instituto de Estudios Políticos. Madrid. 473 pp.

FERNÁNDEZ DURÁN, Ramón (1980): *Transporte, espacio y capital*. Ed. Nuestra Cultura. Madrid. 405 pp.

FERNÁNDEZ DURÁN, R., HERRERO LÓPEZ, A y PUIG-PEY CLAVERÍA, P. (1980): "La necesidad de desplazarse y la estructura urbana y social: el caso de Madrid". *Ciudad y Territorio*, n.º 2. Madrid. pp. 33 a 49.

FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1981): "La quiebra de la política de transportes". *I.C.E.*, n.º 572. Madrid. pp. 37 a 57.

FERRERA JIMÉNEZ, José (1988): *Historia del puerto de La Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria. 303 pp.

FISCHER, A. (1987): "Transport et localisation industrielle". *Annalles de Géographie*, n.º 483. pp. 545 a 559.

FLOWER, Andrew R. (1978): "La producción mundial de petróleo". *Scientific American*, n.º 20. Barcelona. pp. 6 a 16.

FRANK, Richard A. (1976): "El derecho del mar", *I.C.E.*, n.º 509. Madrid. pp. 33 a 40.

GAFO FERNÁNDEZ, José I. y LAGAREJOS GARCÍA, Miguel (1980): *Situación y perspectivas de los puertos canarios*. Ed. CEPSA. Las Palmas de Gran Canaria.

GARCÍA ALCOLEA, R. y SERVET, J. (1983): "El transporte aéreo en el mundo y en España", *I.C.E.*, n.º 594. Madrid. pp. 27 a 38.

G. GONZÁLEZ, Antonio (1987): "Perspectiva histórica del movimiento portuario en Gran Canaria". *La Provincia*, 21 a 24, 28 a 31 de agosto. Editorial Prensa Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

GIL JURADO, José A. (1985): "Canarias en la economía internacional". *Geografía de Canarias*. Tomo VI. Ed. Interinsular Canaria. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 317 a 332.

GIL JURADO, J.A. (1984): "Canarias entre Europa y América: relaciones comerciales", *Aguayro*, n.º 153 y 154. Ed. Caja Insular de Ahorros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

GIMÉNEZ i CAPDEVILLA, R. (1986): "La geografía de los transportes en busca de su identidad". *Geocrítica*, n.º 62. Barcelona. 64 pp.

GONZÁLEZ BLANCH-ROCA, Francisco (1987): "La libertad de prestaciones de servicios para el transporte tanto de mercancías como de pasajeros", *I.C.E.*, n.º 641. Madrid. pp. 85 a 92.

GONZÁLEZ HABA, Francisco (1983): "El transporte interurbano por carretera", *I.C.E.*, n.º 594. Madrid. pp. 10 a 20.

GONZÁLEZ MORALES, Alejandro y MARTÍN RUIZ, J.F. (1989): *Espacio rural y agricultura en la isla de Gran Canaria*. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Sta. Cruz de Tenerife. 230 pp.

GONZÁLEZ PAZ, J. (1963): "Los problemas del transporte en el turismo español", *I.C.E.* Madrid. pp. 73 a 81.

GUYÓN, Gerard (1973): *Organización del transporte urbano*. Ed. Zero. Serie U, n.º 38. Madrid. pp. 11 a 12.

HANSEN MACHÍN, Alex (1985): "Estudio morfológico de La Isleta". *Revista de Geografía Canaria*, n.º 1. Tomo I. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 7 a 29.

HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, Sebastián (1991): *El Puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*. Escuela Universitaria Politécnica. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. 159 pp.

HERNÁNDEZ LUIS, José A. (1991): *El transporte exterior en La Palma*. C.O.C.I.N. de Sta. Cruz de Tenerife. 209 pp.

HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. (1984): *Estadísticas de las Islas Canarias 1793 - 1806 de Francisco Escolar y Serrano*. CIES. 3 tomos. Las Palmas de Gran Canaria.

HERRERA PIQUÉ, Alfredo (1975): "Algunos precedentes al turismo en Gran Canaria", *Aguayro*, n.º 69. Ed. Caja Insular de Ahorros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 6 a 11.

HERRERA PIQUÉ, A. (1977): "La colonia inglesa en Gran Canaria. Una gran aventura en el siglo XIX", *Aguayro*, n.º 94. Ed. Caja Insular de Ahorros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 6 a 9.

HERRERA PIQUÉ, A. (1978): *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*. Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. 349 pp.

IGNACIO GAFO, José y LAGAREJOS, Miguel (1987): "La economía del Archipiélago en el umbral del S. XXI", *Canarias* 7. Ediciones del 13, 14, 15 y 16 de abril. Las Palmas de Gran Canaria.

IZQUIERDO, Rafael (1971): "La política de transportes en las Comunidades Europeas", *Revista de Economía Política*, n.º 59. Ed. Instituto de Estudios Políticos. Madrid. 473 pp.

IZQUIERDO, R. (1987): "La política común de transporte y la articulación de los puertos con el mercado interior". *I.C.E.*, n.º 645. Madrid. pp. 53 a 64.

LANE, Robert, POWELL, Timothy y PRESTWOOD SMITH, Paul (1975): *Planificación analítica del transporte*. Nuevo Urbanismo, 11. Ed. Instituto de la Administración Local. Madrid. 351 pp.

LÁZARO ARÁUJO, Laureano y MOLINA IBÁÑEZ, Mercedes (1986): *El espacio de la Comunidad Económica Europea. La política regional*. Ed. Trivium. Edición Política Comunitaria Europea. Madrid. 240 pp.

LATITUD 28 (1981): "Morro Jable, polémico". n.º 18. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 29 a 37.

LATITUD 28 (1981): "Gran Tarajal". n.º 18. Las Palmas de Gran Canaria. p. 39.

LATITUD 28 (1982): "Astilleros Canarios, S.A.". Las Palmas de Gran Canaria. 5 pp.

LATITUD 28 (1984): "Puerto del Rosario". n.º 32. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 18 a 27.

LEFEBVRE, Henri (1974): "La producción del espacio". *Papers*, n.º 131. Barcelona. pp. 219 a 229.

LEÓN GARCÍA, José (1985): "Factores de localización de las actividades económicas en el Archipiélago Canario". *Revista de Geografía Canaria*, n.º 1. Ed. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 272 a 282.

LIPIETZ, Alain (1979): *El capital y su espacio*. Ed. S. XXI. México. 203 pp.

LÓPEZ ASIO, Carlos (1982): "Análisis de la evaluación de los efectos indirectos del impacto de una infraestructura del transporte en el desarrollo regional". *Ciudad y Territorio*, n.º 1. Madrid. pp. 59 a 66.

LÓPEZ GOMEZ, Julia (1973): "El puerto de Barcelona". *Estudios Geográficos*, n.º 131. Madrid. pp. 429 a 438.

LÓPEZ JAMAR, J.M. (1957): "Bosquejo histórico del puerto de La Luz en su 75 aniversario", *Memoria Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas*. M.O.P.U. Las Palmas de Gran Canaria.

LÓPEZ MARTÍN, A. y AZPEITIA CALINI, J. (1982): "Influencia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo regional: experiencia internacional y perspectiva para la implantación en España". *Ciudad y Territorio*, n.º 1. Madrid.

LUCIA, María Giuseppina (1990): *I Transporti marittimi nelle teorie geografiche*. Ed. FrancoAngeli. Milán. 130 pp.

LUQUE COSMEU, José Antonio (1983): "La marina mercante española en la encrucijada". *I.C.E.*, n.º 594. Madrid. pp. 19 a 27.

MARTÍN, J.L.; MARTÍN LOU, M.A. y UREÑA FRANCÉS, J.M. (1983): "El puerto de Algeciras: una metodología para el estudio de sus funciones", *Geographica*, 2.ª época, XXV. CSIC. Madrid.

MARTÍN GALÁN, Fernando (1983): "Dos siglos de historia en los puertos de Las Palmas: 1975 - 1983. Contribución al I Centenario del puerto de Refugio de La Luz". *Gaceta de Canarias*, n.º 5. Madrid. pp. 8 a 21.

MARTÍN GALÁN, F. (1984): "Los puertos de Las Palmas. Un largo camino hasta el Puerto de Refugio de 1882". *Economía y Marketing*. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 21 a 26.

MARTÍN GALÁN, F. (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Ed. Junta del Puerto de La Luz, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. 324 pp.

MARTÍN RUIZ, Juan Francisco (1985): *Dinámica y estructura de la población de las Canarias Orientales (Siglos XIX y XX)*. Dos tomos. Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid. 882 pp.

MARTÍN RUIZ, J.F. (1985): "Espacio y desarrollo agrario: el noroeste de Gran Canaria". *Revista de Geografía Canaria*, n.º 1. Tomo I. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 1985 a 207.

MARTÍN RUIZ, J.F. (1986): "Algunos aspectos de la agricultura en Gran Canaria". *Aguayro*, n.º 166. Ed. Caja Insular de Ahorros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 6 a 9.

MARTÍNEZ RODA, Federico (1981): *Orientaciones metodológicas para el estudio geográfico de los puertos españoles*. Consell del País Valencià, Consellería de Transportes y Bienestar Social. Valencia. 30 pp.

MARTÍNEZ RODA, F. (1983): *Comercio y transporte internacionales*. Cuadernos de estudio, 11. Ed. Cincel. Madrid. 142 pp.

MILLARES CANTERO, Agustín (1978): "Sobre el papel de las compañías CANARY ISLANDS: Union, Coppa, City, Selp, Cicer, Unelco y tranvías". *Aguayo*, n.º 98 a 100. Caja Insular de Ahorros. Las Palmas de Gran Canaria.

MILLARES CANTERO, A. (1979): "Las casas carboneras del puerto de La Luz". *El Eco de Canarias*, 28 de octubre. Las Palmas de Gran Canaria.

MILLARES CANTERO, A. (1986): "Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778 - 1852)", en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid. pp. 679 a 838.

MINCHINTON, Walter (1987): "The canaries as ports of calls". *VI Coloquio de Historia Canario-Americana. Aula Canarias-Noroeste de África, (1984)*. Tomo III. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Gobierno de Canarias. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 273 a 298.

MIRANDA GUERRA, José (1975): *Los puertos francos de Canarias y otros estudios*. Ed. Siasca. Madrid. 272 pp.

MOLINA DEL POZO, Carlos Fco. (1982): "La infraestructura de las comunicaciones y su influencia sobre el desarrollo regional". *Infraestructura y ordenación del territorio en las Comunidades Autónomas*. Ed. Junta de Andalucía, Universidad de Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional. Sevilla. 354 pp.

MORALES LEZCANO, Víctor et alii (1985): *Canarias y África (altibajos de una gravitación)*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Colección Guagua, n.º 61. Las Palmas de Gran Canaria. 78 pp.

MORALES LEZCANO, Víctor (1986): *Los ingleses en Canarias*. Edirca. Las Palmas de Gran Canaria. 143 pp.

MORALES MATOS, Guillermo (1984): "El complejo portuario industrial de la Ría de Avilés", en *Geografía de Asturias*. Ed. Ayalga. Salinas. Tomo V. pp. 53 a 83.

MORENO JIMÉNEZ, A. (1980): "Jerarquía de núcleos y áreas funcionales: análisis con redes de flujos". *Estudios Geográficos*, n.º 161. Madrid. pp. 413 a 415.

MURCIA NAVARRO, Emilio (1975): *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico*. Aula de Cultura de Tenerife. Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife. 274 pp.

ONU - UNCTAD (1984): *Conferencia internacional sobre cooperación entre África y América Latina en el área del transporte marítimo*. Celebrado en Canarias, 24 a 27 de septiembre. Ed. Banco Exterior de España. Madrid.

ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1986): *Cantabria: 1886 - 1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*. Ed. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander. Santander. 500 pp.

PAETOW, Fernando (1984): "Los cien años del Puerto de Refugio". *Economía y Marketing*. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 16 a 18.

PALAZUELOS, Miguel A. (1971): "La selección de inversiones en los transportes y su desarrollo en España". *Revista de Economía Política*, n.º 59. Instituto de Estudios Políticos. Madrid. pp. 31 a 49.

PASCHKES, CH. Alexandre (1985): "El transporte charter: su importancia económica y sus perspectivas". *El turismo en Canarias*. IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Colección Viera y Clavijo, n.º V. Madrid. pp. 477 a 484.

PERDOMO ALONSO, Manuel y PADRÓN ALBORNOZ, José A. (1982): *El puerto de Santa Cruz de Tenerife a través de su historia*. Ed. M.O.P.U. Madrid. 214 pp.

PEREIRA RODRÍGUEZ, T. (1987): "Apuntes para un esquema de las relaciones marítimo-comerciales entre Canarias y los territorios del Golfo de Guinea (1858 - 1900)". *VI Coloquio de Historia Canario Americana (Aula Canarias - Noroeste de África, 1984)*. Tomo III. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 417 a 440.

PÉREZ VOITURIEZ, Antonio (1985): *Alternativa de Canarias en la integración de España en la CEE*. Ed. Caja General de Ahorros de Canarias. Sta. Cruz de Tenerife. 165 pp.

PERPILLOU, M. (1964): *Géographie de la circulation. La navigation et les transports maritimes*. C.D.U. París. 158 pp.

PESQUERA GONZÁLEZ, M.A. e IBEAS PORTILLAS, A. (1987): "El sistema portuario de la Cornisa Cantábrica: problemática y perspectivas". *I.C.E.*, n.º 645. Madrid. pp. 41 a 52.

PESQUERA GONZÁLEZ, M.A. (1987): "La función comercial del puerto de Santander: situación actual y perspectivas". *I.C.E.*, n.º 645. Madrid. pp. 91 a 108.

PETRUS BEY, Joana M.^a (1989): "La polarización del tráfico comercial entre regiones marítimas. La aplicación del índice de Bird", *Actas de la XV Reunión de Estudios Regionales*. Congreso de la Asociación Española de Ciencia Regional. Murcia. pp. 511 a 524.

PINACHO BOLAÑO-RIVADENEIRA, Javier (1981): *Tráfico marítimo*. Fondo Editorial Asociación de Ingenieros Navales de España. Madrid. 476 pp.

PINACHO BOLAÑO-RIVADENEIRA, J. (1981): "Modalidades del transporte marítimo". *Jornadas sobre el transporte marítimo*. Las Palmas de Gran Canaria. Inédito.

PINTOR GONZÁLEZ, M. (1966): "El puerto de Santa Cruz de Tenerife en 1965". *I.C.E.*, n.º 389. Madrid. pp. 147 a 148.

PIÑEIRO PELETEIRO, R. (1987): *Comercio y transporte*. Colección Geografía de España. Madrid. 140 pp.

PORTILLO, Luis (1981): "La construcción naval española en el contexto de la crisis mundial del sector". *I.C.E.*, n.º 577. Madrid. pp. 111 a 135.

POTRYKOWSKI, Marek y TAYLOR, Zbigniew (1984): *Geografía del transporte*. Ed. Ariel. Barcelona. 303 pp.

PULIDO MAÑES, Teresa (1981): "El sistema de transporte y la organización del espacio insular". *Canarias ante el cambio*. I Jornadas de Estudios Económicos Canarios. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 439 a 453.

PULIDO MAÑES, T. (1982): "El sistema de las comunicaciones en la isla de Tenerife". Anuario de Geografía. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 198 a 206.

PULIDO MAÑES, T. y UTRILLA, Luis (1985): "El transporte". *Geografía de Canarias*. Tomo III. Ed. Interinsular Canaria. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 285 a 326.

QUINTANA NAVARRO, Francisco (1983): "La Luz, estación carbonera y despegue portuario: 1883 - 1913". *Aguayro*, n.º 146. Ed. Caja Insular de Ahorros. Las Palmas de Gran Canaria.

QUINTANA NAVARRO, F. (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el puerto de La Luz*. CIES, 12. Ed. Caja Insular de Ahorros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria. 226 pp.

QUINTANA NAVARRO, Fco. (1985): *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Colección Guagua, 60. Las Palmas de Gran Canaria. 72 pp.

RAMÓN, J.L. (1962): "Algunas ideas básicas para la coordinación y programación del transporte". *I.C.E.* Madrid, 1962. pp. 123 a 144.

RAMONELL Y OBRADOR, L. (1917): *Proyecto de ampliación del puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Tip. Diario. Las Palmas de Gran Canaria.

RIEDEL, Uwe (1972): "Las líneas de desarrollo del turismo en las Islas Canarias". *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 18. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid - Las Palmas. pp. 491 a 537.

RITTER, Jean (1971): *Géographie des transports*. P.U.F. París. 125 pp.

RODRÍGUEZ BRITO, Wladimiro (1986): *Agricultura de exportación en Canarias (1940 - 1980)*. Consejería de Agricultura y Pesca. Sta. Cruz de Tenerife. 571 pp.

RODRÍGUEZ MARTÍN, José Angel (1985): "Economías insulares del Archipiélago Canario". *Geografía de Canarias*. Tomo VI. Editorial Interinsular Canaria. Sta. Cruz de Tenerife. pp. 225 a 252.

RODRÍGUEZ SÁIZ, Luis (1973): "La política económica de coordinación de transportes: el caso de España". *Revista de Economía Política*, n.º 64. Instituto de Estudios Políticos. Madrid. pp. 85 a 171.

RODRÍGUEZ SÁIZ, L. y GALINDO MARTÍN, M.A. (1986): "Crisis económica y crisis del transporte marítimo". *I.C.E.*, n.º 638. Madrid. pp. 53 a 67.

RUIZ MANSO, J.R. (1987): "La evolución del tráfico marítimo de mercancías a través de los puertos de la Cornisa Cantábrica (1959 - 1985)". *I.C.E.*, n.º 645. Madrid. pp. 19 a 36.

RUIZ MARTÍNEZ, A. (1977): "Andalucía Oriental: posibilidades y limitaciones naturales de los transportes regionales". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*. Vol. 7. Granada. pp. 13 a 38.

SÁENZ DE BURUAGA, Gonzalo (1975): "Infraestructura y bienes públicos en la sociedad española: el caso del transporte". *I.C.E.*, n.º 500. Madrid. pp. 176 a 187.

SÁNCHEZ MUÑOZ, M.ª Paloma (1979): "El transporte de mercancías en el comercio internacional español". *I.C.E.*, n.º 556. Madrid. pp. 154 a 163.

SÁNCHEZ PÉREZ, José L. (1985): "El transporte marítimo en el sector turístico". *El turismo en Canarias*. IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios. Ed. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Colección Viera y Clavijo, n.º V. Madrid. pp. 459 a 463.

SANTOS SABRAS, Manuel M.ª (1987): "Desarrollo y planificación del puerto autónomo de Bilbao". *I.C.E.*, n.º 645. Madrid. pp. 109 a 112.

SEGUÍ PONS, Joana M. y PETRUS BEY, Joana M. (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Ed. Síntesis. Colección Espacios y Sociedades, n.º 16. Madrid. 231 pp.

SHARP, C.H. (1975): *Economía del Transporte*. Colección McMillan / Vicens-Vives de Economía. Barcelona. 110 pp.

SORIA Y PUIG, Arturo (1980): “¿A qué se llama transporte?”. *Ciudad y Territorio*, n.º 2. IEAL. Madrid. pp. 19 a 33.

SUÁREZ GRIMÓN, Vicente (1982): “Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII”. *IV Coloquio de Historia Canario - Americana, 1980*. Tomo II. Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. pp. 783 a 879.

TAMAMES, Ramón (1984): *Canarias ante la CEE*. Ed. Caja General de Ahorros de Canarias. Sta. Cruz de Tenerife. 71 pp.

TAMAMES, Ramón (1984): *Estructura económica internacional*. Alianza Universidad. Madrid. 454 pp.

THOMPSON, J.M. (1976): *Teoría económica del transporte*. Alianza editorial. Curso de Economía Moderna. Madrid. 301 pp.

TORRES SANTANA, Elisa (1981): *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700 - 1725*. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Plan Cultural. Las Palmas de Gran Canaria. 160 pp.

TRAVIESO QUINTANA, Anastasio (1989): “Puerto de La Luz: pasado y presente”, *Diario de Las Palmas*. 20/27/XI. pp. 6 y 10.

TURNER, Louis (1983): *Las compañías petroleras en el sistema internacional*. F.C.E. México. 323 pp.

U.N.C.T.A.D. (1983): “UNCTAD activities in the field of shipping”. *VI UNCTAD (Belgrado)*. Servicio de Estudios Económicos. Banco Exterior de España. Madrid.

VALLEGA, Adalberto (1979): “Porti e regionalizzazione: un paradigma sistemico”. *Bollettino della Società Geografica Italiana*. Volumen VIII.

VALLEGA, A. (1984): *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*. Ed. Mursia. Milano.

VALERO LOBO, A. (1983): "Espacio, movilidad y transporte". *Ciudad y Territorio*, n.º 2. Madrid. pp. 29 a 36.

VILLAGUT, J.R. (1983): "Infraestructura de transporte y desarrollo regional. El enfoque de la C.E.E.". *I.C.E.*, n.º 594. Madrid. pp. 55 a 58.

VUJANOVIC, Peter (1990): "Topological transformations", *Geographical*, volumen LXII, n.º 7. Royal Geographical Society. London. pp. 44 a 47.

VV.AA. (1977): "La política del transporte en España", *Información Comercial Española*, n.º 531. Madrid. 156 pp.

VV.AA. (1982): *La pesca en Canarias*. II Jornadas de Estudios Económicos Canarios. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Colección Viera y Clavijo, n.º III. Sta. Cruz de Tenerife. 407 pp.

VV.AA. (1983): *El transporte regional en Canarias*. III Jornadas de Estudios Económicos Canarios. Secretariado de Publicaciones. Universidad de La Laguna. Colección Viera y Clavijo, n.º IV. Madrid. 386 pp.

VV.AA. (1985): *V Coloquio de Historia Canario - Americana: Coloquio internacional de Historia Marítima (1982)*. Tomo IV. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid. 924 pp.

VV.AA. (1989): *Estudio sobre el coste de manipulación portuaria de las mercancías*. Ed. Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación y Consejo Español de Usuarios del Transporte Marítimo. Madrid. 293 pp.

VV.AA. (1989): *El front marítim català*. Generalitat de Catalunya. CIRIT. Col·lecció actes, 8. Barcelona. 134 pp.

VV.AA. (1989): *Jornadas Transporte Marítimo*. Gobierno de Canarias. Consejería de Turismo y Transportes. Las Palmas de Gran Canaria. 93 pp.

VV.AA. (1990): *I Jornadas de Transporte y Territorio*. Universidad de las Islas Baleares. Departamento de Ciencias de la Tierra. I.C.E.

WINGO, Lowdon (1972): *Transporte y suelo urbano*. Ed. Oikos-Tau. Colección de Urbanismo. Barcelona. 142 pp.

WOLKOWITSCH, Maurice (1973): *Géographie des transports*. Armand Colin. París. 377 pp.

ZUBIETA IRÚN, J.L. (1979): "Jerarquía en el sistema portuario español", en *VI Coloquio de Geografía*. A.G.E. Palma de Mallorca. pp. 647 a 653.

APÉNDICE ESTADÍSTICO

CUADRO I
PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PUERTO DE LA LUZ

- 1. Situación:** 15°25' de longitud oeste
28°09' de latitud norte
- 2. Accesos:** a) Puerto exterior: 500 m. ancho
30 m. calado
Máxima corriente controlada de 1 nudo
b) Puerto interior: 700 m. ancho
12 m. calado
Máxima corriente controlada de 1 nudo

3. Superficie. Longitud. Calado:

Muelles	Depósitos	Viales	Resto	Total	Longitud	Calado
Primo de Rivera	9.850	19.000	109.950	138.800	285	10/12
Muelle La Luz	10.700	58.000	25.100	93.800	1.265	8/12
Muelle Castillo	12.620	36.000	25.130	73.800	1.380	3/8
Muelle de Ribera	23.900	33.000	60.700	117.600	1.630	4/12
Muelle Oblicuo	5.250	15.000	17.550	37.800	200	4
Sta. Catalina y T.	0	17.200	7.300	24.500	1.470	2.5/6
León y Castillo	103.200	70.000	18.300	191.500	2.000	10/12
EN-1 y EN-2	63.000	92.500	292.300	447.800	930	12
EN-3	—	—	—	—	880	14
Dique R. Sofía	—	—	—	—	1.050	8/22

4. Varaderos y Astilleros:

a) En el muelle de Santa Catalina: Varaderos

Rampas (nº)	Longitud (m.)	Ancho (m.)	Pendiente (%)	Calado (m.)
1	182	8	5	4.0
1	174	8	5	3.5
1	144	5.52	5	3.5

1	166	5.52	5	3.1
1	166	5.50	5	3.1

b) En la Dársena Exterior: Astilleros (ASTICAN)

Gradas (n.º)	Longitud (m.)	Ancho (m.)
7	2x217	30
slipways	2x182	30
“	3x167	30

5. Estaciones marítimas para pasajeros:

	Propietario	Superf. Baja	N.º Plantas
a) Muelle Santa Catalina	Junta Puerto	587 m ²	1
b) Muelle Transbordadores	“ “	879 “	2
	Transmediterr.	572 “	2

6. Almacenes frigoríficos:

Muelle	Propietario	Capacidad (m ³)	Observaciones
La Luz	Docks Las Palmas	16.902	-25°C a -18°C
Castillo	Frisu I	15.648	+5°C a -25°C
“	Frisu II	17.510	“ “ “
“	Frisu III	45.000	-25°C a -30°C
“	Beiramar	15.840	Túnel a -30°C
“	Frig. Canarias	16.000	-22°C a -25°C
Ribera	Angel Ojeda y Cía.	21.985	-25°C a -35°C

7. Grúas pórticos:

	Propietario	N.º	Fuerza	Alcance
a) Muelles del servicio	MACBSA	1	28 T.	— m.
	L.M.C.	2	30 T.	25 “
	Ibérica C.	2	35 T.	25 “
b) Muelle particular	ASTICAN	2	45 T.	53 “

8. Instalaciones especiales de carga y descarga:

- a) Muelles EN-1 Rampas de transbordadores y tuberías para la descarga de aceites vegetales de la empresa RACSA.
- b) Sta. Catalina y Transbordadores Rampa de transbordadores.
- c) Muelle del Castillo Tuberías de conducción de cemento a presión.
- d) Muelle La Luz Tuberías descarga aceites vegetales de la empresa RACSA.

Fuente: Memoria anual de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

CUADRO II
LÍNEAS MARÍTIMAS INTERINSULARES

Naviera	Ruta	Frecuencia	Tipo de buque
AGRUMAR	Las Palmas → Tenerife	Diario	Roll-on
TRASMEDITERRÁNEA	Todas las islas	Diario	“ “
“ “	Las Palmas → Tenerife	8 por día	Jet-foil
“ “	Las Palmas → Morro Jable	3 por semana	“ “
ANTONIO ARMAS	Las Palmas → Tenerife	Diario	Roll-on
“ “	Las Palmas → Arrecife	3 por semana	“ “
“ “	“ “ → Pto. Rosario	“ “ “	“ “
“ “	“ “ → Gran Tarajal	Semanal	“ “
“ “	“ “ → S.C. La Palma	2 por semana	“ “
L.M. HESPÉRIDES	“ “ → Tenerife	4 por semana	“ “
“ “	“ “ → Gran Tarajal	3 por semana	“ “
“ “	“ “ → Arrecife	“ “ “	Portaconten.
“ “	“ “ → Pto. Rosario	“ “ “	“ “
“ “	“ “ → S.C. La Palma	Semanal	Portac/roll-on

Fuente: Navieras. ANAVE. Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

CUADRO III
LÍNEAS MARÍTIMAS CON LA PENÍNSULA

Naviera	Ruta	Frecuencia	Tipo de buque
NAVIERA DEL ATLÁNTICO	Barcelona → Gandía → Alicante → LP.	Quincenal	Convencional-Frigoríficos.
“ “ “	Barcelona → Tarragona → Castellón → LP.	“ “	“ “
CONTENEMAR	Alicante → Valencia → Palma → LP.	Semanal	Portacontenedores puros
“ “	Barcelona → Las Palmas → Tenerife	“ “	“ “ “
PINILLOS	Barcelona → Las Palmas → Tenerife	“ “	“ “ “
GUADIARO	Barcelona → Valencia → Alicante → LP	Quincenal	“ “ “
TRASMEDITERRÁNEA	Valencia → Alicante → Tenerife → LP.	Semanal	Convencional
FRIGO-LINES	Alicante → Valencia → Barcelona → LP.	“ “	Roll-on/Climatizados
TRANSP. MARÍTIMOS DEL SUR	Algeciras → Alicante → Valencia → LP.	“ “	Roll-on
NAVICAR	Barcelona → Tarragona → Valencia → L.P.	“ “	Roll-on/Car-carrier
ÁLVAREZ ENTRENA	Valencia → Alicante → Gandía → L.P.	Quincenal	Convencional
GUADIARO	Sevilla → Las Palmas → Tenerife	Semanal	Portacontenedores puros
FRIGO-LINES	Málaga → Tenerife → Las Palmas	“ “	Roll-on/Climat./Portacont.
CONTENEMAR	Sevilla → Pto. Sta. María → Las Palmas	“ “	Portacontenedores puros
PINILLOS	Sevilla → Las Palmas → Tenerife	“ “	“ “ “
GUADIARO	Sevilla → Las Palmas → Tenerife	“ “	“ “ “
TRASMEDITERRÁNEA	Cádiz → Las Palmas → Tenerife	2 semana	Roll-on
“ “	Cádiz → L.P. → Tenerife → Arrecife	Semanal	“ “
CONT. DEL MEDITERRÁNEO	Algeciras → Tenerife → Las Palmas	“ “	Portacontenedores puros
CONTENEMAR	Vigo → Bilbao → Las Palmas → Tenerife	“ “	“ “ “
NAV. CASTAÑER Y ORTIZ	Vigo → Arrecife → Las Palmas → Tenerife	“ “	“ “ “
PINILLOS	Bilbao → Santander → L.P. → Tenerife	“ “	Convencional/Portacont.
GUADIARO	Vigo → Marín → Tenerife → Las Palmas	“ “	“ “

Fuente: Navieras. ANAVE. Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

CUADRO IV
LÍNEAS MARÍTIMAS EXTERIORES

Naviera	Ruta	Frecuencia	Tipo de buque
HAPAG-LLOYD	Hamburgo → Bremen → Rotterdam → LP	Semanal	Portacontenedores puros
YBARRA	Hamburgo → Bilbao → Las Palmas → Tenerife	" "	" " "
" "	Hamburgo → Rotterdam → Las Palmas → Tenerife	" "	" " "
HAPAG-LLOYD	Funchal → Las Palmas → Tenerife	Quincenal	" " "
" " /YBARRA/			
TRASATLÁNTICA	Leixoes → Las Palmas → Tenerife	" "	" " "
" " /HAPAG-LLOYD/			
YBARRA/GARCÍA MIÑAU	Lisboa → Las Palmas → Tenerife	" "	" " "
WEC LINES	Felixstowe → Rotterdam → Bilbao → LP → TF	" "	" " "
NICHIRO GYOGYOK, LTD			
KYOKUYO CO.	Rotterdam → Reino Unido → Las Palmas → TF	Semanal	" " "
NICHIRO-G. KAISHA			
KYOKUYO CO.	Newhaven → Rotterdam → Las Palmas	" "	Climatizados
SEA LAND SERVICE	Bremenhaven → Rotterdam → Lisboa → Las Palmas	" "	Portacontenedores puros
NISSUI TOKYO	Liverpool → Las Palmas	Quincenal	" " "
FRED OLSEN LINES	Rotterdam → Las Palmas → Tenerife	" "	Frigoríficos
" " "	Reino Unido → Las Palmas → Tenerife	" "	" "
HALL IRIS SHIPPING	Greenoke → Las Palmas	Cada 20 días	Portacontenedores puros
EAC LINES	Norte de Europa → Canarias	" 18 "	" " "
P. OCEAN LINES	Polonia → Europa → EEUU → Méjico → LP (*)	Mensual	Convencional
SEA LAND SERVICE	Pireo → Nápoles → Livorno → Marsella → Canarias	Semanal	Portacontenedores puros
" " "	Kobe → Osaka → Pusan → Nagoya → Hong-Kong → "	" "	" " "
TRASATL./PINILLOS	Livorno → Marsella → Barcelona → Canarias	Quincenal	" " "
YBARRA/TRASATL.	Génova → Barcelona → Valencia → Cádiz → Can.	Bimensual	Convencional/Frigorífico
ANTONIO ARMAS C.	Las Palmas → Nouadhibou	3 ó 4/mes	Roll-on
MAC. LINES/WEC L.	Dákar → Abidjan → Las Palmas → Tenerife	Decenal	Portacontenedores puros
MOLOUD KOUERINA	Las Palmas → Nouadhibou	Quincenal	" " "
MAELSA	Barcelona → LP → Nouadhibou → Nouakchott	Mensual	Convencional/Portacont.
" "	Marsella → Valencia → Las Palmas → Nouakchott	" "	" " " "
L.M. HESPÉRIDES	Barcelona → Valencia → Las Palmas → Nouakchott	" "	" " " "
" " "	Las Palmas → Nouadhibou → Nouakchott	Quincenal	" " " "
" " "	Las Palmas → Dakla → Aaiun	Mensual	" " " "
MEDIT. ÁFRICA CONT. L.	Las Palmas → Abidjan (*)	" "	" " " "
" " "	Las Palmas → Agadir → Península (*)	" "	" " " "
" " "	Las Palmas → Casablanca	" "	" " " "
COOL-CARRIER/KYOKUYO CO.			
N. GYOGYO K.	Japón → Canarias (*)	Quincenal	Convencional/Frigorífico
POL. OCEAN LINES	Polonia → Japón → Hong-Kong → Singapur → Can. (*)	Mensual	Portacontenedores puros
SEA LAND SERVICE	Pen. → Can. → Dubai → Kuwait → Bombay → Calcuta (*)	Semanal	" " "

MARASIA	Pen. → Can. → Lisboa → Guayaquil → Valparaíso (*)	Mensual	Convencional/Portacont.
MARÍTIMA DEL N.	Pen. → Can. → Brasil → Argentina → Chile (*)	" "	" " " "
TRASATLÁNTICA	Pen. → Can. → Boston → N. York → Miami → Veracruz (*)	" "	" " " "
SEA LAND SERVICE	Pen. → Can. → L. Beach → Portland → Vancouver (*)	Semanal	Portacontenedores puros

(*) Eventualmente puede cubrir otros puertos de la misma ruta.

Fuente: Navieras. ANAVE. Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

CUADRO V
MOVIMIENTO DE BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DE LA
LUZ ENTRE 1970 Y 1989 (en miles de TRB)

AÑOS	CABOTAJE				Modalidad de tráfico EXTERIOR				TOTAL			
	N.º	% s/T.	T.R.B.	% s/T.	N.º	% s/T.	T.R.B.	% s/T.	N.º	% s/T.	T.R.B.	% s/T.
1970	4.703	46.52	10.548	17.49	5.406	53.48	49.759	82.51	10.109	100.00	60.307	100.00
1971	5.344	54.75	11.186	22.27	4.416	45.25	39.049	77.73	9.760	96.55	50.235	83.30
1972	5.225	54.42	10.356	20.38	4.376	45.58	40.464	79.62	9.601	94.97	50.820	84.27
1973	5.112	51.73	8.592	16.01	4.770	48.27	45.085	83.99	9.882	97.75	53.677	89.01
1974	5.222	54.46	8.605	17.01	4.366	45.54	41.975	82.99	9.588	94.85	50.580	83.87
1975	5.126	54.49	9.795	21.92	4.281	45.51	34.897	78.08	9.407	93.06	44.692	74.11
1976	4.750	52.28	11.308	24.83	4.336	47.72	31.226	68.58	9.086	89.88	42.534	70.53
1977	5.205	50.01	12.704	26.56	5.203	49.99	35.119	73.44	10.408	102.96	47.823	79.30
1978	4.838	51.59	12.135	27.82	4.540	48.41	31.487	72.18	9.378	92.77	43.622	72.33
1979	4.571	52.60	11.598	25.21	4.119	47.40	34.415	74.79	8.690	85.96	46.013	76.30
1980	4.686	52.69	12.190	25.85	4.208	47.31	34.968	74.15	8.894	87.98	47.158	78.20
1981	4.877	51.81	11.368	21.46	4.536	48.19	41.616	78.54	9.413	93.12	52.984	87.86
1982	4.936	53.38	11.311	23.31	4.311	46.62	37.218	76.69	9.247	91.47	48.529	80.47
1983	5.161	55.84	10.990	24.00	4.081	44.16	34.793	76.00	9.242	91.42	45.783	75.92
1984	4.865	52.72	9.758	21.52	4.363	47.28	35.591	78.48	9.228	91.28	45.349	75.20
1985	4.915	54.59	9.759	21.36	4.088	45.41	35.929	78.64	9.003	89.06	45.688	75.76
1986	4.828	54.74	9.191	22.74	3.991	45.26	31.219	77.26	8.817	87.22	40.410	67.01
1987	5.101	56.02	9.523	23.66	4.005	43.98	30.729	76.34	9.106	90.08	40.252	66.75
1988	5.423	57.95	9.909	24.62	3.935	42.05	30.341	75.38	9.358	92.57	40.250	66.74
1989	5.275	57.77	9.369	23.04	3.856	42.23	31.303	76.96	9.131	90.32	40.672	67.44

Fuente: Memorias anuales de la Junta del Puerto de La Luz. Elaboración propia.

CUADRO VI
DISTRIBUCIÓN DE LOS BUQUES ENTRADOS EN EL PUERTO DE
LA LUZ, SEGÚN SU NACIONALIDAD Y TIPO: 1985 - 1989.

Años	(1)	Cargueros		Mixtos		De pasaje		Tanques		Graneleros		Roll-on/off		Portacont.	
		N.º	TRB(2)	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
1985	N	1.417	3.503	0	0	1.357	345	293	1.896	56	516	1.529	5.111	751	1.407
	E	2.549	14.281	22	188	63	693	378	6.762	210	5.167	269	4.755	109	1.064
1986	N	1.534	3.117	0	0	1.339	292	155	645	58	435	1.441	4.877	804	1.449
	E	2.445	13.277	24	136	67	871	390	6.112	182	3.902	239	4.109	139	1.188
1987	N	1.454	2.832	0	0	1.586	1.131	406	1.083	45	420	1.593	4.355	344	698
	E	2.317	12.510	14	13	47	553	428	5.059	463	8.390	188	1.643	211	1.565
1988	N	1.412	2.720	474	1.844	1.569	1.121	444	1.205	58	377	1.647	3.343	38	69
	E	1.428	8.414	1.065	6.103	56	361	425	4.815	422	8.520	312	1.300	8	55
1989	N	1.401	2.521	390	1.256	1.383	1.155	467	1.221	58	317	1.928	3.666	32	58
	E	1.313	8.063	1.147	6.213	60	702	369	5.375	433	9.004	130	1.050	20	72

(1) N= Nacionales; E= Extranjeros; (2) En miles de toneladas de registro bruto.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La luz. Elaboración propia.

CUADRO VII
BUQUES MERCANTES ENTRADOS EN 1989, DISTRIBUIDOS POR
CLASE DE NAVEGACION Y TONELAJE

Intervalos de TRB	Nacionales				Extranjeros			
	Cabotaje		Exterior		Cabotaje		Exterior	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Hasta 2.000	3.861	3.346.543	278	316.085	0	0	937	1.050.902
De 2.001 a 5.000	1.199	4.159.733	74	226.475	0	0	657	2.272.875
De 5.001 a 10.000	210	1.801.191	31	201.923	1	6.009	835	6.042.803
De 10.001 a 15.000	1	12.040	0	0	1	12.383	463	5.486.225
De 15.001 a 25.000	2	31.083	2	35.441	0	0	382	7.179.576
De 25.001 a 50.000	0	0	0	0	0	0	155	5.192.623
De 50.001 a 100.000	0	0	1	64.313	0	0	35	2.433.430
Más de 100.000	0	0	0	0	0	0	6	800.549

Fuente: Memoria anual de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

CUADROS VIII
 TONELAJE AMARRADO DE LA FLOTA MUNDIAL: 1970 Y 1975 A 1983.
 (en miles de T.P.M.)

Años	Buques-tanque		Buques (carga seca)		TOTAL N.º
	N.º	% s/t.	N.º	% s/t.	
1970	210	35.0	390	65.0	600
1975	41.300	85.3	7.140	14.7	48.440
1976	31.000	85.3	5.330	14.7	36.330
1977	29.300	71.5	11.700	28.5	41.000
1978	21.400	74.0	7.500	26.0	28.900
1979	7.200	73.5	2.600	26.5	9.800
1980	6.100	73.5	2.200	26.5	8.300
1981	17.700	84.3	3.300	15.7	21.000
1982	55.800	69.6	24.400	30.4	80.200
1983	52.400	69.7	22.800	30.3	75.200

Fuente: L. RODRÍGUEZ SAIZ y M.A. GALINDO MARTÍN (1986):
 "Crisis económica y crisis del transporte marítimo". *I.C.E.*, n.º 638.

CUADROS IX
 DESGUACE Y PÉRDIDAS DE LA FLOTA MUNDIAL: 1970 Y 1975 A 1983.
 (en miles de T.P.M.)

Años	Buques-tanque		Buques (carga seca)		TOTAL N.º
	N.º	% s/t.	N.º	% s/t.	
1970	1.100	20.7	4.200	79.3	5.300
1975	9.200	78.0	2.600	22.0	11.800
1976	11.000	78.0	3.100	22.0	14.100
1977	9.100	72.2	3.500	27.8	12.600
1978	13.400	70.2	5.700	29.8	19.100
1979	8.600	59.7	5.800	40.3	14.400
1980	9.400	73.9	3.500	27.1	12.900
1981	12.000	79.0	3.200	21.0	15.200
1982	25.300	84.6	4.600	15.4	29.900
1983	27.500	80.4	6.700	19.6	34.200

Fuente: L. RODRÍGUEZ SAIZ y M.A. GALINDO MARTÍN (1986):
 "Crisis económica y crisis del transporte marítimo". *I.C.E.*, n.º 638.

CUADRO X
BANDERAS MÁS IMPORTANTES DEL TRÁFICO MARÍTIMO
ESPAÑOL. AÑO 1983

Banderas	IMPORTACIÓN		EXPORTACIÓN	
	Miles del TPM	% s/t.	Miles de TPM.	% s/t.
España	39.270	45.9	5.808	14.5
Liberia	11.352	13.3	3.465	8.6
Grecia	5.625	6.6	3.755	9.3
Panamá	4.926	5.7	4.198	10.5
Reino Unido	3.550	4.1	0	0.0
R.F. Alemania	0	0.0	1.922	4.8
Otros	20.874	24.4	20.984	52.3
TOTAL	85.597	100.0	40.132	100.0

Fuente: L. RODRÍGUEZ SAIZ y M.A. GALINDO MARTÍN (1986):
"Crisis económica y crisis del transporte marítimo". *I.C.F.*, n.º 638.

CUADRO XI
BANDERAS MÁS IMPORTANTES DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE
LA LUZ EN 1987.

Banderas	Número	%	T.R.B.	%
España	2.840	55.5	752.090	29.4
Cuba	33	0.6	54.295	2.1
Honduras	54	1.1	17.940	0.7
Japón	92	1.8	60.887	2.4
Corea del Sur	129	2.5	54.588	2.1
Mauritania	102	2.0	31.087	1.2
Marruecos	871	17.0	286.634	11.2
Panamá	65	1.3	39.551	1.6
Rumanía	34	0.7	113.577	4.4
URSS	418	8.2	870.831	34.0
Otros	474	9.3	280.058	10.9
TOTAL	5.112	100.0	2.561.538	100,0

Fuente: *Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.*

CUADRO XII
RELACIÓN DE LOS MAYORES BUQUES-TANQUE QUE HICIERON ESCALA
EN EL PUERTO DE LA LUZ ENTRE 1976 Y 1989.

Nombre	Bandera	TRB	TPM	Calado
"Sta. María"	España	175.560	361.100	33.48
"Batillus"	Francia	273.550	550.001	28.5
"Bellamy"	íd.	íd.	íd.	
"Lottia"	R.F. Alemania	162.488	317.207	28.76
"Meridian Sky"	Liberia	119.965	256.603	
"Kazuko"	Panamá	125.595	268.863	
"Hamlet"	íd.	122.199	273.409	26.96
"Laurel"	íd.	117.246	262.631	
"Laconica"	Anti. Hol.	158.947	306.950	28.66
"Buyuk Selcuklo"	Turquía	138.000	203.666	21.33
"Amica"	Noruega	162.030	287.500	22.00
"Mobil Petrol"	URSS	133.560	280.428	28.58
"Arcadia"	Liberia	122.199	273.187	21.06
"Licorne Oceane"	Liberia	137.854	290.767	22.09
"Paradise"	Panamá	146.262	275.606	22.30

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia.*

CUADRO XIII
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE LA LUZ: 1975 - 1989.

Años	Descargadas			Cargadas			Total	
	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%
1975	2.960.864	81.4	100.0	674.727	18.6	100.0	3.635.591	100.0
1976	2.642.167	79.1	89.2	699.569	20.9	103.7	3.341.736	91.9
1977	3.009.440	76.1	101.6	942.947	23.9	139.8	3.952.387	108.7
1978	3.020.213	76.5	102.0	925.473	23.5	137.2	3.945.686	108.5
1979	2.938.601	76.0	99.3	920.430	24.0	137.9	3.869.031	106.4
1980	3.116.775	76.1	105.3	976.661	23.9	144.8	4.093.436	112.6
1981	3.574.875	77.3	120.7	1.051.807	22.7	115.9	4.626.682	127.3

1982	3.510.941	77.6	118.6	1.011.260	22.4	149.9	4.522.201	124.4
1983	4.124.018	80.3	139.3	1.009.829	19.7	149.7	5.133.847	141.2
1984	4.227.875	79.7	144.5	1.088.608	20.3	161.3	5.366.483	147.6
1985	4.775.459	77.9	161.3	1.358.944	221	201.4	6.134.403	168.7
1986	4.825.699	77.2	163.0	1.421.899	22.8	210.7	6.247.598	171.9
1987	5.152.832	80.7	174.0	1.231.022	19.3	182.5	6.383.854	175.6
1988	5.129.090	79.8	173.2	1.299.180	20.2	192.5	6.428.270	176.8
1989	5.052.681	77.8	170.6	1.441.633	22.2	213.7	6.494.314	178.6

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia.*

CUADRO XIV
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE LA LUZ
SEGÚN LOS TIPOS DE TRÁFICO: 1975 - 1989.

Años	CABOTAJE				EXTERIOR			
	Descargadas		Cargadas		Descargadas		Cargadas	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1975	1.612.847	79.5	415.536	20.5	1.348.017	83.9	259.191	16.1
1976	1.680.953	80.3	412.686	19.7	961.214	77.0	286.883	23.0
1977	1.869.770	79.1	493.728	20.9	1.139.670	71.7	449.219	28.3
1978	2.019.616	78.9	539.155	21.1	1.000.597	72.1	386.318	27.9
1979	1.914.041	76.7	580.562	23.3	1.024.560	74.5	349.868	25.5
1980	1.924.777	75.7	617.472	24.3	1.191.998	76.8	359.189	23.2
1981	1.878.114	76.1	591.206	23.9	1.696.761	78.6	460.601	21.4
1982	1.829.459	77.3	536.780	22.7	1.681.482	78.0	474.480	22.0
1983	2.339.804	80.7	561.176	19.3	1.784.214	79.9	448.653	20.1
1984	2.486.627	80.4	607.163	19.6	1.791.248	78.8	481.445	21.2
1985	2.839.732	79.0	755.319	21.0	1.935.727	76.2	603.625	23.8
1986	2.839.163	78.0	799.510	22.0	1.986.536	76.1	622.389	23.9
1987	3.102.973	79.3	810.326	20.7	2.049.859	83.0	420.696	17.0
1988	3.009.551	77.3	883.032	22.7	2.119.539	83.6	416.148	16.4
1989	2.935.706	75.4	958.135	24.6	2.116.975	81.4	483.498	18.6

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia.*

CUADRO XV
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR LOS TRAFICOS DE
CABOTAJE Y EXTERIOR:
1975 - 1989 (cargadas + descargadas)

Años	CABOTAJE		EXTERIOR	
	Ton	%	Ton	%
1975	2.028.383	55.8	1.607.208	44.2
1976	2.093.639	62.7	1.248.097	37.3
1977	2.363.498	59.8	1.588.889	40.2
1978	2.558.771	64.8	1.386.915	35.2
1979	2.494.603	64.5	1.374.428	35.5
1980	2.542.249	62.1	1.551.187	37.9
1981	2.469.320	53.4	2.157.362	46.6
1982	2.366.239	52.3	2.155.962	47.7
1983	2.900.980	56.5	2.232.867	43.5
1984	3.093.790	57.7	2.272.693	42.3
1985	3.595.051	58.6	2.539.352	41.4
1986	3.638.673	58.2	2.638.925	41.8
1987	3.913.299	61.3	2.470.555	38.7
1988	3.892.583	60.6	2.535.687	39.4
1989	3.893.841	60.0	2.600.473	40.0

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

CUADRO XVI
CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS POR GRUPOS: 1975 - 1989.

Años	Graneles líquidos		Graneles sólidos por instalación especial		Graneles sólidos sin instalación especial		Mercancía general		
	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	
(1)									
1975	D	1.762.113	59.5	241.473	8.2	17.364	0.6	939.914	31.7
	C	5.636	0.8	0	0.0	0	0.0	669.091	99.2
1976	D	1.386.710	52.5	292.360	11.1	29.904	1.1	933.193	35.3
	C	0	0.0	0	0.0	0	0.0	699.569	100.0
1977	D	1.488.041	49.4	317.441	10.5	37.740	1.3	1.166.218	38.8

	C	1.437	0.2	1.854	0.2	1.235	0.1	938.421	99.5
1978	D	1.414.177	46.8	303.782	10.1	19.490	0.6	1.282.164	42.5
	C	8.560	0.9	0	0.0	401	0.1	916.512	99.0
1979	D	1.223.970	41.6	406.248	13.8	19.286	0.7	1.289.097	43.9
	C	1.449	0.1	3.536	0.4	1.579	0.2	923.866	99.3
1980	D	1.414.856	45.4	348.678	11.2	27.093	0.9	1.326.148	42.5
	C	343	0.0	736	0.1	7	0.0	975.575	99.9
1981	D	1.726.674	48.3	309.349	8.7	14.983	0.4	1.523.869	42.6
	C	222	0.0	216	0.0	0	0.0	1.051.369	100.0
1982	D	1.617.942	46.1	315.201	8.9	40.918	1.2	1.536.880	43.8
	C	0	0.0	8.884	0.9	29.	0.0	1.002.086	99.1
1983	D	2.301.627	55.8	297.318	7.2	49.386	1.2	1.475.687	35.8
	C	9.677	1.0	44.809	4.4	26	0.0	955.317	94.6
1984	D	2.334.592	54.6	303.094	7.1	96.206	2.2	1.543.983	36.1
	C	9.425	0.9	40.389	3.7	20.639	1.9	1.018.155	93.5
1985	D	2.466.493	51.6	295.248	6.2	118.238	2.5	1.895.480	39.7
	C	44.629	3.3	40.853	3.0	11.084	0.8	1.262.388	92.9
1986	D	2.608.164	54.0	173.156	3.6	37.090	0.8	2.007.289	41.6
	C	183.276	12.9	42.086	3.0	0	0.0	1.196.537	84.1
1987	D	2.728.683	52.9	294.563	5.7	76.339	1.5	2.053.247	39.9
	C	54.134	4.4	0	0.0	2.654	0.2	1.174.234	95.4
1988	D	2.557.831	49.9	304.005	5.9	68.623	1.3	2.198.631	42.9
	C	76.605	5.9	0	0.0	7.388	0.6	1.215.187	93.5
1989	D	2.589.325	51.2	345.927	6.8	86.548	1.8	2.030.881	40.2
	C	90.817	6.3	5.978	0.4	13.994	1.0	1.330.844	92.3

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del Puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

CUADRO XVII
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS GENERALES POR PARTIDAS
MÁS REPRESENTATIVAS
EN EL PUERTO DE LA LUZ: 1975 - 1989.

Años		Cementos		Mat. Construcción		Abonos		Cereales		Papas	
		Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%
	(1)										
1975	D	13.174	1.4	103.826	11.0	28.617	3.0	26.732	2.8	39.244	4.2
	C	5.226	0.8	4.760	0.7	2.872	0.4	7.280	1.1	11.768	1.8
1976	D	16.580	1.8	70.412	7.6	19.238	2.1	19.678	3.2	29.135	3.1
	C	7.631	1.1	6.836	1.0	2.601	0.4	5.558	0.8	10.834	1.6
1977	D	15.149	1.3	127.160	10.9	22.054	1.9	29.784	2.6	22.648	1.9

	C	7.487	0.8	7.545	0.8	2.703	0.3	8.406	0.9	14.497	1.6
1978	D	46.590	3.6	185.954	14.5	27.926	2.2	31.885	2.5	33.376	2.6
	C	4.122	0.4	27.180	3.0	5.836	0.6	9.766	1.1	9.897	1.1
1979	D	17.010	1.3	218.050	16.9	20.834	1.6	25.111	1.9	48.172	3.7
	C	7.771	0.8	28.669	3.1	2.163	0.2	14.271	1.5	8.892	1.0
1980	D	16.809	1.3	224.507	16.9	10.569	0.7	29.352	2.2	53.695	4.0
	C	26.510	2.7	37.279	3.8	2.692	0.3	18.610	1.9	9.246	1.0
1981	D	21.258	1.4	189.853	12.5	14.901	1.0	27.538	1.8	36.162	2.4
	C	27.028	2.6	27.847	2.6	2.068	0.2	13.583	1.3	3.656	0.3
1982	D	17.171	1.1	122.148	8.0	13.963	0.9	24.769	1.6	35.195	2.3
	C	2.644	0.3	11.571	1.2	2.637	0.3	11.951	1.2	3.724	0.4
1983	D	7.651	0.5	94.986	6.4	18.800	1.3	18.010	1.2	28.064	1.9
	C	126	0.0	11.023	1.1	2.722	0.3	11.110	1.2	3.764	0.4
1984	D	8.699	0.6	88.114	5.7	13.948	0.9	25.821	1.7	29.866	1.9
	C	1.892	0.2	11.772	1.2	3.974	0.4	11.075	1.1	2.278	0.2
1985	D	10.433	1.1	128.579	6.8	11.181	0.5	21.993	1.2	17.967	0.9
	C	1.877	0.1	51.003	4.0	3.830	0.3	17.617	1.4	3.580	0.3
1986	D	113.376	5.6	17.852	0.9	30.162	1.5	250.341	12.5	34.172	1.7
	C	496	0.0	11.979	1.0	11.385	0.9	98.463	8.2	5.341	0.4
1987	D	16.882	0.8	161.106	7.8	12.282	0.6	14.413	0.7	45.141	2.2
	C	2.677	0.2	43.500	3.7	3.668	0.3	17.081	1.4	6.163	0.5
1988	D	16.435	0.7	120.909	5.5	14.644	0.7	25.086	1.1	27.995	1.3
	C	1.501	0.1	34.985	2.9	4.833	0.4	29.677	2.4	3.254	0.3
1989	D	23.878	1.2	124.295	6.1	13.307	0.7	27.181	1.3	37.945	1.9
	C	2.465	0.2	39.691	3.0	4.032	0.3	29.632	2.2	5.217	0.4

Años		Plátanos		Tomates		Pepinos		Frutas y Hort.		Prod. lácteos	
		Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%
	(1)										
1975	D	568	0.1	5.645	0.6	101	0.0	53.158	5.7	34.433	3.7
	C	104.242	15.6	101.210	15.1	44.600	6.7	5.823	0.9	6.802	1.0
1976	D	982	0.1	8.660	0.9	748	0.1	52.312	5.6	45.749	4.9
	C	75.548	10.8	78.976	11.3	27.809	4.0	14.310	2.0	10.868	1.6
1977	D	1.744	0.1	10.539	1.0	645	0.1	62.490	5.4	44.610	3.8
	C	99.673	10.6	119.855	12.8	61.487	6.6	3.849	0.4	12.492	1.3
1978	D	3.695	0.3	12.364	1.0	380	0.0	70.079	5.5	46.737	3.6
	C	113.512	12.4	145.150	15.8	50.124	5.5	2.178	0.2	28.012	3.1
1979	D	3.319	0.3	17.186	1.3	6.027	0.5	81.178	6.3	48.799	3.8
	C	109.314	11.8	113.367	12.3	44.770	4.8	4.788	0.5	19.377	2.1
1980	D	3.115	0.2	11.240	0.8	532	0.0	74.926	5.6	56.553	4.3
	C	122.117	12.5	104.154	10.7	42.413	4.3	5.609	0.6	20.125	2.1
1981	D	1.817	0.1	12.176	0.8	259	0.0	76.349	5.0	54.483	3.6
	C	117.430	11.2	122.194	11.6	48.237	4.6	14.301	1.4	21.889	2.1

1982	D	3.518	0.2	7.798	0.5	1	0.0	69.758	4.5	54.145	3.5
	C	110.254	11.0	127.463	12.7	42.721	4.3	26.169	2.6	19.466	1.9
1983	D	4.985	0.3	7.876	0.5	12	0.0	63.299	4.3	63.183	4.3
	C	97.344	10.2	118.559	12.4	31.751	3.3	27.681	2.9	14.389	1.5
1984	D	3.392	0.2	11.724	0.8	216	0.0	73.528	4.8	70.664	4.6
	C	86.596	8.5	139.969	13.8	41.249	4.0	34.259	3.4	15.928	1.6
1985	D	2.612	0.1	15.251	0.8	555	0.0	102.240	5.4	277.203	14.6
	C	77.186	6.1	143.556	11.4	32.561	2.6	117.574	9.3	18.372	1.5
1986	D	3.722	0.2	14.273	0.7	665	0.0	184.234	9.2	62.916	3.1
	C	86.535	7.2	132.114	11.0	39.229	3.3	32.993	2.8	18.774	1.6
1987	D	2.957	0.1	10.653	0.5	223	0.0	75.012	3.6	77.378	3.8
	C	88.873	7.6	119.170	10.1	30.550	2.6	41.864	3.6	22.597	1.9
1988	D	2.682	0.1	12.736	0.6	779	0.0	89.200	4.0	89.633	4.1
	C	67.085	5.5	127.353	10.5	32.660	2.7	31.910	2.6	25.105	2.1
1989	D	1.198	0.1	8.739	0.4	22	0.0	86.870	4.3	91.185	4.5
	C	73.699	5.5	115.532	8.7	32.472	2.4	28.628	2.2	27.488	2.1

Años		Pesca congelada		Tabaco		Papel		Automóviles		Alcohol		Otros	
		Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%
(1)													
1975	D	0	0.0	13.167	1.4	43.975	4.7	36.121	3.8	57.786	6.2	482.367	51.3
	C	112.047	16.7	9.184	1.4	28.543	4.3	25.011	3.7	30.040	4.5	169.683	25.4
1976	D	0	0.0	14.954	1.6	29.530	3.2	54.718	5.9	65.173	7.0	195.324	53.1
	C	115.427	16.5	12.104	1.7	23.940	3.4	37.042	5.3	33.378	4.8	236.707	33.8
1977	D	0	0.0	13.314	1.1	66.072	5.7	59.726	5.1	76.848	6.6	613.435	52.6
	C	187.503	20.0	11.065	1.2	25.500	2.7	45.545	4.8	33.324	3.6	297.480	31.7
1978	D	0	0.0	12.265	1.0	72.264	5.6	70.753	5.5	80.501	6.3	587.995	45.9
	C	—	—	11.599	1.3	25.922	2.8	50.780	5.5	55.689	6.1	376.745	41.1
1979	D	0	0.0	13.229	1.0	78.892	6.1	76.683	5.9	85.057	6.6	549.550	42.6
	C	196.867	21.3	12.656	1.4	32.673	3.5	59.502	6.4	66.058	7.1	202.728	21.9
1980	D	0	0.0	13.542	1.0	82.097	6.2	73.980	5.6	82.280	6.2	595.951	44.7
	C	207.456	21.3	11.472	1.2	40.557	4.2	67.095	6.9	53.702	5.5	206.538	21.2
1981	D	290.181	19.0	8.106	0.5	81.087	5.3	58.337	3.8	91.815	6.0	559.547	36.7
	C	282.942	26.9	8.392	0.8	33.581	3.2	51.459	4.9	52.212	5.0	224.550	21.4
1982	D	311.654	20.3	7.564	0.5	79.237	5.1	83.858	5.5	93.556	4.8	632.545	41.2
	C	270.454	27.0	6.164	0.6	29.945	3.0	64.125	6.4	119.540	11.9	153.258	15.3
1983	D	264.310	17.9	9.141	0.6	106.351	7.2	76.519	5.2	74.839	5.1	637.661	43.2
	C	91.507	9.6	7.687	0.8	36.354	3.8	83.318	8.7	44.320	4.6	373.662	39.1
1984	D	294.018	19.0	10.893	0.7	96.997	6.3	58.577	3.8	81.646	5.3	675.880	43.8
	C	272.353	26.7	7.868	0.8	37.407	3.7	45.139	4.4	52.465	5.1	253.931	24.9
1985	D	277.203	14.6	9.576	0.5	114.008	6.0	128.160	6.8	189.453	10.0	798.725	42.1

	C	251.843	20.0	7.844	0.6	54.296	4.3	100.044	7.9	7.788	0.6	373.417	29.6
1986	D	81.920	4.1	10.810	0.5	111.549	5.6	22.057	1.1	50.993	2.5	1.018.247	50.7
	C	133.371	11.1	9.040	0.8	132.543	11.1	5.745	0.5	14.575	1.2	463.954	38.8
1987	D	211.976	10.3	10.633	0.5	160.295	7.8	54.985	2.7	66.879	3.3	1.132.432	55.1
	C	167.957	14.3	7.721	0.7	40.458	3.4	28.049	2.4	21.559	1.8	532.347	45.3
1988	D	224.710	10.2	10.111	0.5	103.646	4.7	78.848	3.6	106.650	4.9	1.274.567	58.0
	C	151.977	12.5	8.023	0.7	39.890	3.3	34.094	2.8	122.701	10.1	500.139	41.0
1989	D	237.923	11.8	11.427	0.7	96.220	4.7	66.821	3.4	107.716	5.4	1.096.154	54.1
	C	163.313	12.3	7.863	0.6	36.755	2.8	35.526	2.7	123.626	9.2	604.905	45.6

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

CUADRO XVIII
TRÁFICO DE CONTENEDORES EMBARCADOS EN EL PUERTO DE LA LUZ
EQUIVALENTES A 20 PIES: 1975 - 1989.

Años	CON CARGA				VACÍOS			
	N.º	%	Ton.	%	N.º	%	Ton.	%
1975	10.480	100.0	110.945	100.0	20.281	100.0	20.325	100.0
1976	12.364	118.0	146.686	132.4	8.867	43.7	17.643	86.8
1977	14.926	142.4	193.583	174.5	12.054	59.4	24.076	118.5
1978	19.214	183.3	251.953	227.1	8.435	41.6	16.012	78.8
1979	21.526	205.4	189.910	261.3	4.475	22.1	11.160	54.9
1980	22.076	210.6	286.495	258.2	5.034	24.8	12.688	62.4
1981	17.492	166.9	228.922	206.3	5.168	25.5	11.265	55.4
1982	27.272	260.2	283.003	255.1	10.281	50.7	16.160	79.5
1983	23.747	226.6	310.574	279.9	8.492	41.9	34.499	169.7
1984	24.734	236.0	314.510	283.5	8.335	41.1	27.948	137.5
1985	47.940	457.4	484.760	436.9	6.916	34.1	11.725	57.7
1986	32.129	306.6	494.220	445.5	11.877	58.6	26.360	129.7
1987	40.465	386.1	491.005	442.6	35.075	172.9	73.293	360.6
1988	30.461	290.6	370.464	333.9	19.923	98.2	37.596	184.9
1989	24.676	235.4	324.986	292.9	51.176	252.3	108.918	535.9

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

CUADRO XIX
TRÁFICO DE CONTENEDORES DESEMBARCADOS EN EL PUERTO DE LA LUZ
EQUIVALENTES A 20 PIES: 1975 - 1989.

Años	CON CARGA				VACÍOS			
	N.º	%	Ton.	%	N.º	%	Ton.	%
1975	16.001	100.0	172.778	100.0	1.916	100.0	4.072	100.0
1976	22.575	141.1	262.003	151.6	416	27.7	846	20.8
1977	33.328	208.3	426.279	246.7	888	46.3	1.821	44.7
1978	35.875	224.2	433.460	250.8	660	34.4	1.519	37.3
1979	35.695	223.1	464.891	269.1	691	36.1	1.796	44.1
1980	36.771	229.8	465.643	269.5	343	17.9	799	19.6
1981	36.393	217.4	458.511	265.4	1.075	56.1	6.549	160.8
1982	47.443	296.5	628.760	363.9	1.925	100.5	9.914	243.5
1983	46.488	290.5	618.937	358.2	1.083	56.5	14.296	351.1
1984	55.479	346.7	686.505	397.3	805	42.0	6.897	169.4
1985	48.513	303.2	739.980	428.3	1.384	72.2	1.533	37.6
1986	72.444	452.7	927.194	536.6	547	28.5	1.164	28.6
1987	74.959	468.5	980.412	567.4	170	8.9	369	9.1
1988	103.729	648.3	1.178.900	682.3	1.558	18.7	3.157	22.5
1989	84.952	530.9	1.067.443	617.8	1.308	31.7	2.768	32.0

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia.*

CUADRO XX
TRÁFICO ROLL-ON/ROLL-OFF DE MERCANCÍAS: 1981 - 1989.

Años	(1)	En contenedores		Por otros medios	
		Ton.	%	Ton.	%
1981	D	16.248	100.0	218.868	100.0
	C	4.296	100.0	213.336	100.0
1982	D	6.234	38.4	227.789	104.1
	C	16.998	395.7	269.311	126.2
1983	D	23.498	144.6	229.919	105.0
	C	13.614	318.9	228.051	106.9
1984	D	59.568	366.6	233.319	106.6
	C	33.884	788.7	234.195	109.8

1985	D	516.803	3.180.7	1.624.795	742.4
	C	210.702	4.904.6	472.926	211.7
1986	D	620.164	3.816.9	1.342.768	613.5
	C	231.772	5.395.1	449.280	210.6
1987	D	536.982	3.304.9	1.073.966	490.7
	C	181.122	4.216.1	384.885	180.4
1988	D	373.752	2.300.3	499.810	228.4
	C	106.615	2.481.7	274.019	128.1
1989	D	637.318	3.922.4	493.720	225.6
	C	183.428	2.873.1	270.344	126.7

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

CUADRO XXI
EVOLUCIÓN DEL GRUPO DE MERCANCÍAS GENERALES DEL
TRÁFICO DE CABOTAJE:
1975 - 1989. (en toneladas)

Años	(1)	Cementos	Mat. Construcción	Abonos	Cereales	Papas
1975	D	13.103	100.629	16.658	22.201	1.502
	C	5.028	4.562	2.168	7.180	3.712
1976	D	15.610	67.125	12.102	16.500	16.701
	C	5.913	3.778	2.601	5.418	1.121
1977	D	15.037	121.969	15.182	25.185	1.873
	C	3.310	4.561	2.512	6.664	2.018
1978	D	46.190	176.678	14.887	25.825	2.398
	C	3.615	17.904	5.836	9.279	6.054
1979	D	17.010	202.683	11.582	18.483	4.511
	C	6.946	25.877	2.163	13.891	8.113
1980	D	16.670	108.428	5.829	20.219	9.151
	C	17.635	35.550	2.692	18.497	8.400
1981	D	21.064	174.816	5.713	19.576	5.866
	C	22.511	25.126	2.068	11.973	3.018
1982	D	17.150	116.920	6.527	19.323	4.197
	C	523	9.562	2.631	11.272	2.352

1983	D	7.609	91.866	7.380	11.172	3.036
	C	54	9.309	2.408	10.650	2.538
1984	D	8.588	83.677	8.712	11.940	4.941
	C	139	9.573	3.878	10.482	1.821
1985	D	20.013	105.327	7.427	9.460	5.817
	C	120	47.327	3.760	16.205	2.625
1986	D	113.315	17.076	13.360	97.193	3.590
	C	244	11.974	11.273	89.761	5.018
1987	D	11.466	138.739	5.297	12.296	4.086
	C	1.541	37.742	3.566	15.521	5.626
1988	D	16.395	108.700	5.554	19.423	5.843
	C	1.440	33.269	4.723	27.840	3.086
1989	D	13.950	113.961	2.208	20.771	8.130
	C	2.426	38.658	3.787	28.084	4.756

Años		Plátanos	Tomates	Pepinos	Frutas y hortalizas	Productos lácteos
	(1)					
1975	D	568	5.031	40	47.730	7.032
	C	103.399	8.820	782	5.089	6.772
1976	D	981	6.475	10	48.263	11.215
	C	74.613	7.107	1.740	6.217	9.315
1977	D	1.744	10.538	645	58.497	8.799
	C	99.659	7.856	1.335	2.565	10.575
1978	D	3.685	11.773	32	67.302	13.345
	C	112.274	49.068	1.652	1.747	26.036
1979	D	3.319	10.686	1	76.647	14.629
	C	108.492	4.750	123	4.394	17.600
1980	D	2.615	9.577	182	69.559	14.073
	C	122.117	2.726	0	5.405	18.759
1981	D	1.807	11.590	0	69.255	16.316
	C	117.430	5.408	0	11.061	19.653
1982	D	3.518	7.798	1	66.401	13.317
	C	109.602	7.657	170	7.714	18.283
1983	D	4.985	7.876	0	58.629	14.827
	C	96.853	8.062	18	9.338	12.846
1984	D	3.392	11.724	122	71.427	18.403
	C	86.363	11.497	246	9.877	15.290
1985	D	2.612	12.786	70	85.626	10.486

	C	76.047	19.636	313	14.638	16.764
1986	D	3.472	12.104	12	137.525	11.593
	C	85.445	12.737	293	25.122	17.066
1987	D	2.944	9.881	1	68.219	26.398
	C	87.549	8.181	904	14.442	19.871
1988	D	2.682	9.018	67	79.072	34.026
	C	66.972	8.540	118	16.619	22.442
1989	D	1.193	8.739	22	74.373	43.308
	C	73.351	6.017	681	17.876	26.973

Años	Pesca congelada	Tabaco	Papel	Automóviles	Alcohol(2)	Otros	
	(1)						
1975	D	0	3.236	13.806	28.350	42.319	312.422
	C	47.282	8.728	29.509	23.901	29.733	123.135
1976	D	0	2.707	16.543	43.340	49.264	349.903
	C	49.228	10.971	9.566	35.770	30.853	158.475
1977	D	0	2.746	20.885	46.347	60.223	402.885
	C	47.117	10.076	10.177	44.264	30.327	164.703
1978	D	0	2.772	24.851	58.085	63.599	428.881
	C	—	9.309	18.970	49.002	52.481	210.824
1979	D	0	2.922	25.015	57.594	70.544	390.127
	C	71.227	11.043	22.257	59.002	63.652	254.978
1980	D	0	2.529	27.147	52.592	67.568	426.174
	C	67.401	9.031	23.437	66.004	51.305	167.587
1981	D	3.397	2.045	27.936	45.154	71.535	406.021
	C	92.677	6.775	22.557	50.432	48.978	151.181
1982	D	3.616	2.174	17.649	75.742	56.018	405.788
	C	80.398	5.422	17.166	62.515	43.931	148.427
1983	D	6.422	4.564	20.366	70.746	59.043	455.467
	C	83.522	6.919	21.096	59.169	43.125	150.642
1984	D	8.465	5.981	24.899	54.855	63.819	492.137
	C	74.068	7.030	22.678	44.127	50.058	192.956
1985	D	11.116	6.336	28.360	115.323	184.592	569.668
	C	81.656	7.038	32.678	91.360	4.782	251.200
1986	D	4.691	5.220	26.127	17.389	38.949	666.418
	C	61.028	8.253	44.192	5.385	12.294	323.331
1987	D	54.474	7.200	101.531	45.950	48.593	795.323
	C	85.857	6.974	24.117	27.381	20.254	441.051
1988	D	6.539	4.582	26.818	60.351	73.355	880.971

	C	68.710	6.229	21.383	33.193	113.825	409.787
1989	D	7.084	6.072	25.031	53.128	66.151	800.741
	C	83.848	6.459	20.571	34.947	116.896	446.137

(1) D= Descargadas; C= Cargadas. (2) Vinos y licores.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. Elaboración propia.

CUADRO XXII
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERINSULAR DE MERCANCÍAS
CON ORIGEN EN EL PUERTO DE LA LUZ
POR GRUPOS: 1979 - 1987.

Años	Carnes prod. lácteos y pescado		Cereales y sus harinas		Frutas hortalizas y legumbres		Alimentos y bebidas		Manufacturas de tabaco	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	23.733	8.6	21.674	7.8	7.720	2.8	44.650	16.1	1.188	0.4
1980	23.537	7.8	13.218	4.4	9.077	3.0	42.549	14.1	1.131	0.4
1981	26.298	7.8	5.954	1.8	9.423	2.8	39.053	11.6	651	0.2
1982	23.715	7.7	10.846	3.5	5.229	1.7	35.397	11.5	893	0.3
1983	21.686	5.1	18.739	4.4	6.078	1.4	31.721	7.4	1.131	0.3
1984	24.777	6.9	15.465	4.3	7.367	2.0	41.205	11.5	850	0.2
1985	35.436	7.0	31.598	6.3	15.792	3.1	73.734	14.6	1.025	0.2
1986	35.955	7.6	18.740	3.9	17.536	3.7	85.140	18.0	1.997	0.4
1987	37.034	6.1	26.136	4.3	26.636	4.4	109.349	18.1	1.497	0.2

Años	Derivados de petróleo		Aceites y grasas		Abonos		Productos químicos		Papel, cartón y derivados	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	3.397	1.2	7.131	2.6	2.496	0.9	3.653	1.3	10.934	4.0
1980	3.651	1.2	6.350	2.1	3.333	1.1	3.332	1.1	5.688	1.9
1981	6.078	1.8	6.151	1.8	2.315	0.7	1.739	0.5	10.245	3.0
1982	3.256	1.1	7.135	2.3	3.068	1.0	2.108	0.7	11.376	3.7
1983	2.892	0.7	5.767	1.3	4.128	1.0	3.782	0.9	6.261	1.5
1984	2.377	0.7	6.963	1.9	3.317	0.9	3.128	0.9	10.294	2.9
1985	3.219	0.6	7.083	1.4	5.921	1.2	4.557	0.9	15.649	3.1
1986	29.750	6.3	7.927	1.7	3.023	0.6	5.156	1.1	15.508	3.3
1987	11.857	2.0	9.958	1.6	3.516	0.6	6.273	1.0	15.535	2.7

Años	Cementos		Materiales construcción		Máquinas y materiales		Artículos manufactur. transporte		Otros transacciones	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	10.166	3.7	16.395	5.9	56.129	20.3	51.596	18.7	15.550	5.6
1980	18.789	6.2	15.295	5.1	56.816	18.8	77.258	25.6	21.781	7.2
1981	36.167	10.7	14.984	4.4	44.435	13.2	102.504	30.4	31.074	9.2
1982	1.886	0.6	9.915	3.2	31.655	10.3	130.408	42.4	30.038	9.8
1983	82.918	19.1	10.117	2.4	36.225	8.5	157.865	36.9	38.490	9.0
1984	24.487	6.8	13.190	3.7	37.520	10.4	146.790	40.8	21.602	6.0
1985	32.025	6.3	29.579	5.9	120.943	23.9	81.522	16.1	47.019	9.3
1986	27.976	5.9	43.312	9.1	63.160	13.3	83.039	17.5	36.274	7.6
1987	65.539	10.8	59.179	9.8	72.871	12.1	113.113	18.7	45.561	7.6

Fuente: Tráfico de Cabotaje. Origen y destino de mercancías. M.O.P.U.
Elaboración propia.

CUADRO XXIII
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERINSULAR DE MERCANCÍAS
CON DESTINO EN EL PUERTO DE LA LUZ
POR GRUPOS: 1979 - 1987.

Años	Carnes, pescados y prod. lácteos		Frutas y hortalizas		Preparados alimenticios y bebidas		Maderas		Petróleo y otros	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	16.473	2.1	21.503	2.7	19.512	2.4	3.342	0.4	620.435	77.6
1980	20.858	2.5	21.428	2.6	27.565	3.3	4.323	0.5	644.539	77.6
1981	26.686	3.1	20.340	2.3	29.535	3.4	2.852	0.3	681.605	78.1
1982	20.955	2.3	29.106	3.1	20.456	2.2	3.201	0.3	717.067	77.6
1983	19.261	1.3	23.380	1.6	21.703	1.5	4.798	0.3	1.229.030	84.6
1984	26.065	1.7	25.815	1.7	23.038	1.5	3.507	0.2	1.305.054	85.7
1985	41.063	2.4	35.655	2.1	27.240	1.6	3.701	0.2	1.409.129	83.1
1986	17.824	1.1	17.380	1.1	35.193	2.2	3.813	0.2	1.349.916	83.8
1987	21.818	1.3	10.708	0.7	25.130	1.5	3.437	0.2	1.401.269	85.7

Años	Derivados petróleo		Elementos y compuestos químicos		Abonos		Papel y cartón		Hierro y acero	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	12.315	1.5	1.796	0.2	6.170	0.8	4.831	0.6	1.945	0.2
1980	6.677	0.8	2.178	0.3	2.355	0.3	4.254	0.5	2.673	0.3
1981	5.986	0.7	1.561	0.2	2.166	0.2	4.321	0.5	3.686	0.4
1982	6.910	0.7	672	0.1	588	0.1	3.291	0.4	0	0.0
1983	18.458	1.3	754	0.0	6.056	0.4	4.009	0.3	0	0.0
1984	17.056	1.1	700	0.0	2.346	0.1	2.889	0.2	0	0.0
1985	0	0.0	0	0.0	5.162	0.3	13.264	0.8	0	0.0
1986	0	0.0	18.348	1.1	422	0.1	2.477	0.2	518	0.0
1987	6	0.0	779	0.0	561	0.0	3.152	0.2	0	0.0

Años	Máquinas y material de transporte		Artículos manufact. y transacciones		Gas natural e industrial		Cales y Cementos acero		Acabados de hierro y	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	39.469	4.9	27.297	3.4	0	0.0	0	0.0	891	0.1
1980	39.088	4.7	30.046	3.6	0	0.0	0	0.0	929	0.1
1981	33.432	3.8	27.465	3.1	0	0.0	0	0.0	1.168	0.1
1982	45.837	5.0	31.280	3.4	2.058	0.2	10.577	1.1	493	0.0
1983	45.382	3.1	31.325	2.1	29.501	2.0	60	0.0	1.439	0.1
1984	30.567	2.0	36.475	2.4	25.758	1.7	5.000	0.3	880	0.1
1985	35.930	2.1	48.598	2.9	26.489	1.6	4.799	0.3	3.676	0.2
1986	101.000	6.3	9.935	0.6	22.861	1.4	10.986	0.7	801	0.0
1987	17.044	1.1	78.876	4.8	38.974	2.4	5.345	0.3	260	0.0

Años	Manufacturas de metal		Material de construcción		Otros	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	2.083	0.3	13.427	1.7	8.322	1.0
1980	1.281	0.2	11.703	1.4	10.243	1.2
1981	1.617	0.2	17.103	2.0	13.147	1.5
1982	511	0.1	11.507	1.3	20.012	2.2
1983	337	0.0	9.101	0.1	7.495	0.5
1984	245	0.0	4.866	0.3	12.413	0.8
1985	238	0.0	7.760	0.5	32.304	1.9
1986	2.102	0.1	4.862	0.3	12.228	0.8
1987	980	0.1	2.050	0.1	25.461	1.7

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de Mercancías. M.O.P.U.
Elaboración propia.

CUADRO XXIV
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CABOTAJE DE MERCANCÍAS CON
DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA Y ORIGEN EN EL
PUERTO DE LA LUZ: 1979 - 1987.

Años	Carnes, prod. lácteos y pescado		Frutas hortalizas y legumbres		Manufacturas de tabaco		Papel en pasta		Derivados petróleo	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	66.542	18.5	115.543	32.1	8.647	2.4	2.594	0.7	7.095	2.0
1980	55.867	16.0	136.272	39.0	7.772	2.2	1.389	0.4	5.557	1.6
1981	57.146	15.9	130.157	36.1	5.384	1.5	1.894	0.5	6.521	1.8
1982	56.522	15.9	123.842	34.8	4.793	1.3	3.676	1.0	5.194	1.5
1983	50.787	11.3	124.435	27.7	10.869	2.4	7.626	1.7	6.779	1.5
1984	48.210	11.0	109.753	25.1	9.214	2.1	10.579	2.4	5.385	1.2
1985	50.080	12.3	121.802	29.8	7.226	1.8	8.812	2.2	4.849	1.2
1986	46.942	12.3	106.565	27.9	8.985	2.4	8.661	2.3	2.461	0.6
1987	49.609	11.6	113.074	26.3	8.567	2.0	4.640	1.1	5.885	1.4

Años	Máquinas y materiales de transporte		Artículos manufacturados y transacción.		Desperdicios metal y acero (chatarra)		Minerales brutos		Otros	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	81.578	22.6	16.557	4.6	13.373	3.7	0	0.0	48.398	13.4
1980	82.150	23.5	18.785	5.4	12.280	3.5	0	0.0	29.268	8.4
1981	75.400	20.9	32.908	9.1	11.050	3.1	0	0.0	39.810	11.0
1982	67.014	18.8	33.550	9.4	17.090	4.8	0	0.0	44.022	12.4
1983	107.096	23.9	16.211	3.6	20.616	4.6	0	0.0	83.381	18.6
1984	100.544	23.0	11.009	2.5	29.953	6.9	27.610	6.3	84.105	19.3
1985	102.412	25.1	18.825	4.6	24.897	6.1	14.194	3.5	54.923	13.5
1986	109.037	28.6	15.403	4.0	14.075	3.7	0	0.0	69.252	18.2
1987	137.732	32.1	15.989	3.7	11.214	2.6	24.783	5.8	57.479	13.4

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. M.O.P.U.
 Elaboración propia.

CUADRO XXV
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CABOTAJE DE MERCANCÍAS CON
ORIGEN EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA Y DESTINO EN EL
PUERTO DE LA LUZ: 1979 - 1987.

Años	Cereales y sus harinas		Preparados alimenticios y bebidas		Maderas		Minerales brutos		Elementos y compuestos químicos	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	62.468	5.8	62.781	5.8	26.435	2.4	22.217	2.1	21.101	1.9
1980	42.238	4.0	63.881	6.1	25.003	2.4	27.923	2.7	17.113	1.6
1981	50.384	5.1	63.264	6.5	26.635	2.7	32.210	3.3	12.773	1.3
1982	33.606	4.5	75.767	10.2	26.914	3.6	0	0.0	34.024	4.6
1983	31.616	4.5	77.498	11.0	22.439	3.2	1.050	0.1	41.457	5.9
1984	38.279	5.1	81.033	10.8	28.437	3.8	0	0.0	45.901	6.1
1985	36.919	4.1	108.578	12.0	21.372	2.3	5.721	0.6	2.280	0.2
1986	11.262	1.0	105.254	9.3	24.973	2.2	48.897	4.3	42.266	3.7
1987	5.189	0.4	107.684	8.1	40.670	3.1	3.201	0.2	19.189	1.4

Años	Cementos		Materiales construcción		Hierros y aceros		Manufacturas y transacciones		Derivados petróleo	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	259.346	24.0	100.102	9.3	57.545	5.3	86.838	8.0	95.914	8.9
1980	213.003	20.4	108.969	10.5	61.257	5.9	108.779	10.4	74.873	7.2
1981	195.996	20.0	97.907	10.0	34.315	3.5	89.506	9.1	57.839	5.9
1982	58.841	7.9	100.377	13.5	0	0.0	92.646	12.4	27.327	3.7
1983	15.242	2.1	82.863	11.7	0	0.0	95.556	13.5	48.991	6.9
1984	25.982	3.5	78.762	10.5	0	0.0	99.525	13.3	19.437	2.6
1985	7.961	0.9	81.981	9.0	0	0.0	145.029	16.0	3.140	0.3
1986	11.219	1.0	125.574	11.1	51.703	4.6	91.989	8.2	1.781	0.2
1987	27.364	2.1	75.597	5.7	0	0.0	232.057	17.5	1.814	0.1

Años	Frutas y legumbres		Materiales de transporte		Otros	
	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.	Ton.	%s/t.
1979	77.139	7.1	21.132	2.0	186.286	17.3
1980	68.681	6.6	18.103	1.7	212.406	20.4
1981	69.931	7.1	16.650	1.7	232.536	23.7
1982	70.839	9.5	28.153	3.8	196.430	26.4

1983	65.047	9.2	26.460	3.7	198.871	28.1
1984	77.263	10.3	22.980	3.1	231.890	30.9
1985	108.517	12.0	39.317	4.3	346.379	38.2
1986	97.653	8.7	149.209	13.2	367.315	32.5
1987	91.980	6.9	38.711	2.9	686.152	51.6

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. M.O.P.U. Elaboración propia.

CUADRO XXVI
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (ORIGEN Y DESTINO) CON LOS
PUERTOS DE LA CORNISA CANTÁBRICA Y ATLÁNTICA: 1979 - 1986.

Años		PASAJES			BILBAO			SANTANDER			GIJÓN		
		Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%
(1)													
1979	D	6.610	0.6	100.0	62.014	5.8	100.0	11.701	1.1	100.0	155.418	14.4	100.0
	C	292	0.1	100.0	33.813	9.4	100.0	1.913	0.5	100.0	642	0.2	100.0
1980	D	6.481	0.6	98.0	63.389	6.1	102.2	6.737	0.6	57.6	125.585	12.0	80.8
	C	61	0.0	20.9	30.120	8.6	89.1	959	0.3	50.1	461	0.1	71.8
1981	D	3.524	0.4	53.3	73.312	7.5	118.2	9.403	1.0	80.4	142.176	14.5	91.5
	C	27	0.0	9.3	41.162	11.4	121.7	946	0.3	49.4	23	0.0	3.6
1982	D	2.884	0.4	43.6	86.654	11.6	139.7	16.966	2.3	145.0	29.846	4.0	19.2
	C	3	0.0	1.0	35.254	9.9	104.3	667	0.2	34.9	3.8	0.1	48.0
1983	D	1.002	0.1	15.1	77.730	11.0	125.3	7.648	1.1	65.4	30.266	4.3	19.5
	C	7	0.0	2.4	39.309	8.8	116.3	10.470	2.3	547.3	2.050	0.5	319.3
1984	D	522	0.1	7.9	73.535	9.8	118.6	13.787	1.8	117.8	38.768	5.2	24.9
	C	0	0.0	0.0	48.955	11.2	144.8	196	0.0	10.2	1.172	0.3	182.5
1985	D	88	0.0	1.3	103.261	11.4	166.5	2.081	0.2	17.8	25.378	2.8	16.3
	C	0	0.0	0.0	29.852	7.3	88.3	123	0.0	6.4	475	0.1	74.0
1986	D	2.162	0.2	32.7	129.046	11.4	208.1	6.898	0.6	58.9	26.631	2.4	17.1
	C	0	0.0	0.0	23.620	6.2	53.2	1.620	0.4	41.9	269	0.1	1.6
1987	D	3.326	0.3	50.3	122.577	10.8	197.7	0	0.0	0.0	32.951	2.9	21.2
	C	4	0.0	1.4	31.360	7.3	92.7	0	0.0	0.0	1	0.0	0.1

Años		AVILÉS			EL FERROL			LA CORUÑA		
		Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%
(1)										
1979	D	10.356	0.1	100.0	0	0.0	0.0	843	0.1	100.0
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	2.331	0.6	100.0
1980	D	17.751	1.7	171.4	0	0.0	0.0	1.696	0.2	201.2

	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	27.	0.0	1.2
1981	D	12.345	1.3	119.2	710	0.1	100.0	437	0.0	51.8
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	1.200	0.3	51.5
1982	D	7.150	1.0	69.0	4.340	0.6	611.3	10.317	1.4	1.223.8
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
1983	D	1.129	0.2	10.9	1.641	0.2	231.1	106	0.0	12.6
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	110	0.0	4.7
1984	D	0	0.0	0.0	847	0.1	119.3	1.120	0.1	132.9
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
1985	D	0	0.0	0.0	1.601	0.2	225.5	1.521	0.2	180.4
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	447	0.1	19.2
1986	D	329	0.0	3.2	252	0.0	35.6	33.532	2.9	3.977.7
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	33	0.0	1.4
1987	D	0	0.0	0.0	4.586	0.8	645.9	3.909	0.1	463.7
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0

Años	(1)	VILLAGARCÍA			PONTEVEDRA			VIGO		
		Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%
1979	D	12.182	1.1	100.0	690	0.1	100.0	22.613	2.1	100.0
	C	1.753	0.5	100.0	0	0.0	0.0	16.687	4.6	100.0
1980	D	11.594	1.1	95.2	0	0.0	0.0	35.731	3.4	158.0
	C	767	0.2	43.8	0	0.0	0.0	29.146	8.3	174.7
1981	D	16.838	1.7	138.2	0	0.0	0.0	39.703	4.0	175.6
	C	272	0.1	15.5	0	0.0	0.0	33.949	9.4	203.4
1982	D	15.542	2.1	127.6	3.451	0.5	500.1	20.305	2.7	89.8
	C	250	0.1	14.3	0	0.0	0.0	41.067	11.6	246.1
1983	D	10.037	1.4	82.4	4.796	0.7	695.0	22.495	3.2	99.5
	C	0	0.0	0.0	148	0.0	100.0	27.719	6.2	166.1
1984	D	12.374	1.6	101.6	6.774	0.9	981.7	22.859	3.0	101.1
	C	0	0.0	0.0	29	0.0	19.6	26.126	6.0	156.6
1985	D	15.486	1.7	127.1	7.216	0.8	1.045.8	37.444	4.1	165.6
	C	1.195	0.3	68.2	0	0.0	0.0	16.858	4.1	165.6
1986	D	13.726	1.2	112.6	13.063	1.2	1.893.2	33.741	3.0	149.2
	C	0	0.0	0.0	1.447	0.4	977.7	27.649	7.2	165.7
1987	D	13.864	1.0	113.8	8.954	0.7	1.297.7	51.359	3.9	227.1
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	25.229	5.9	151.2

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías.M.O.P.U.

Elaboración propia.

CUADRO XXVII
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (ORIGEN Y DESTINO) CON LOS
PUERTOS DE ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA: 1979 - 1987.

Años	HUELVA			SEVILLA			PTO. STA. MARÍA			CÁDIZ		
	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%
(1)												
1979	D 19.044	1.8	100.0	184.428	17.1	100.0	11.950	11.1	100.0	68.515	6.3	100.0
	C 0	0.0	0.0	34.329	9.5	100.0	10.543	2.9	100.0	43.084	12.0	100.0
1980	D 4.651	0.4	24.4	145.398	14.0	78.8	27.552	2.6	230.6	69.812	6.7	101.9
	C 2.858	0.8	100.0	45.636	13.1	132.9	11.697	3.3	110.9	44.050	12.6	102.2
1981	D 40	0.0	0.2	125.923	12.8	68.3	23.965	2.4	200.5	79.676	8.1	116.3
	C 7.013	1.9	245.4	35.575	9.9	103.6	9.787	2.7	92.8	55.484	15.4	128.8
1982	D 18.807	2.5	98.8	85.101	11.4	46.1	0	0.0	0.0	54.421	7.3	79.4
	C 1.398	0.8	48.9	34.886	9.8	101.6	0	0.0	0.0	55.339	15.6	128.4
1983	D 18.285	2.6	96.0	81.048	11.5	43.9	0	0.0	0.0	48.763	6.9	71.2
	C 0	0.0	0.0	56.422	12.6	164.4	0	0.0	0.0	55.758	12.4	129.4
1984	D 20.734	2.8	108.9	91.132	12.2	49.4	0	0.0	0.0	51.555	6.9	75.3
	C 3.775	0.9	132.1	46.778	10.7	136.3	0	0.0	0.0	55.200	12.6	128.1
1985	D 17.823	2.0	93.6	130.820	14.4	70.9	0	0.0	0.0	71.973	7.9	105.1
	C 0	0.0	0.0	49.210	12.1	143.3	0	0.0	0.0	60.280	14.8	139.9
1986	D 2.750	0.2	14.4	173.931	15.4	94.3	0	0.0	0.0	102.165	9.0	149.1
	C 0	0.0	0.5	47.171	12.4	137.4	0	0.0	0.0	69.313	18.2	160.9
1987	D 7.294	0.5	38.3	166.113	12.5	90.1	0	0.0	0.0	89.771	6.7	131.0
	C 0	0.0	0.0	39.603	9.2	115.4	0	0.0	0.0	88.479	20.6	205.4

Años	ALGECIRAS			MÁLAGA			MOTRIL		
	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%
(1)									
1979	D 82.853	7.7	100.0	21.204	2.0	100.0	360	0.0	100.0
	C 7.646	2.1	10.0	8.663	2.4	100.0	336	0.1	100.0
1980	D 83.574	8.0	100.9	10.647	1.0	50.2	410	0.0	113.9
	C 1.139	0.3	14.9	11.564	3.3	133.5	0	0.0	0.0
1981	D 40.229	4.1	48.6	14.364	1.5	67.7	0	0.0	0.0
	C 1.787	0.5	23.4	12.038	3.3	139.0	0	0.0	0.0
1982	D 18.669	2.5	22.5	39.913	5.4	188.2	0	0.0	0.0
	C 411	0.1	5.4	14.400	4.0	166.2	1.223	0.3	364.0
1983	D 53.513	7.7	64.6	28.749	4.1	135.6	0	0.0	0.0
	C 5.703	1.3	74.6	15.488	3.4	178.8	12.268	2.7	3.651.2
1984	D 13.695	1.8	16.5	28.601	3.8	134.9	0	0.0	0.0
	C 29.161	6.7	381.4	14.521	3.3	167.6	5.522	1.3	1.643.4
1985	D 24.480	2.7	29.5	30.675	3.4	144.7	0	0.0	0.0
	C 10.474	2.6	137.0	12.289	3.0	141.9	4.946	1.2	1.472.0
1986	D 46.054	4.1	55.6	26.992	2.4	127.3	0	0.0	0.0
	C 4.323	1.1	56.5	14.943	3.9	172.5	2.998	0.8	892.3
1987	D 209.661	15.8	253.0	17.922	1.3	84.5	0	0.0	0.0
	C 7.910	1.8	103.4	17.150	4.0	198.0	0	0.0	0.0

Años	ALMERÍA			CEUTA			MELILLA			
	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	
(1)										
1979	D	650	0.1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
	C	0	0.0	0.0	477	0.1	100.0	372	0.1	100.0
1980	D	360	0.0	55.4	5.001	0.5	100.0	0	0.0	0.0
	C	2.000	0.6	100.0	778	0.2	163.1	108	0.0	29.0
1981	D	2.794	0.3	429.9	4.068	0.4	81.3	0	0.0	0.0
	C	0	0.0	0.0	1.031	0.3	216.1	205	0.1	55.1
1982	D	1.489	0.2	229.1	145	0.0	2.9	70	0.0	100.0
	C	3.150	0.9	157.5	979	0.3	205.2	229	0.1	61.6
1983	D	10.797	1.5	1.661.0	220	0.0	4.4	166	0.0	237.1
	C	0	0.0	0.0	1.027	0.2	215.3	56	0.0	15.0
1984	D	13	0.0	2.0	3	0.0	0.1	0	0.0	0.0
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
1985	D	0	0.0	0.0	2	0.0	0.0	28	0.0	40.0
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
1986	D	0	0.0	0.0	76	0.0	1.5	27	0.0	38.5
	C	8	0.0	0.4	12.431	3.2	2.606	0	0.0	0.0
1987	D	0	0.0	0.0	10.634	0.8	212.6	0	0.0	0.0
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. Elaboración propia.

CUADRO XXVIII
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (ORIGEN Y DESTINO) CON LOS
PUERTOS DEL LEVANTE, CATALUÑA Y BALEARES: 1979 - 1986.

Años	CARTAGENA			TORREVIEJA			ALICANTE			VALENCIA			
	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	
(1)													
1979	D	5.512	0.5	100.0	3.290	0.3	100.0	109.701	10.2	100.0	72.318	6.7	100.0
	C	934	0.3	100.0	0	0.0	0.0	80.296	22.3	100.0	19.998	5.6	100.0
1980	D	5.474	0.5	99.3	1.510	0.1	45.9	122.708	11.8	111.9	69.677	6.7	96.3
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	80.734	23.1	100.5	8.107	2.3	40.5
1981	D	13.699	1.4	248.5	1.375	0.1	41.8	89.131	9.1	81.2	97.791	10.0	135.2
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	71.738	19.9	89.3	21.009	5.8	105.1
1982	D	7.569	1.0	137.3	0	0.0	0.0	87.500	11.7	79.8	87.094	11.7	120.4
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	64.577	18.1	80.4	27.655	7.8	138.3
1983	D	5.257	0.7	95.4	1.050	0.1	31.9	62.891	8.9	57.3	85.742	12.1	118.6
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	73.621	16.4	91.7	29.018	6.5	145.1
1984	D	8.604	1.1	156.1	0	0.0	0.0	69.409	9.3	63.3	99.731	13.3	137.9
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	86.233	19.8	107.4	27.261	6.2	136.3

1985	D	7.135	0.8	129.4	0	0.0	0.0	115.205	12.7	105.0	118.534	13.1	163.9
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	61.626	15.1	76.7	33.387	8.2	167.0
1986	D	5.050	0.4	91.6	0	0.0	0.0	103.423	9.2	94.3	143.701	12.7	198.7
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	55.524	14.6	69.1	17.142	4.5	85.7
1987	D	3.765	0.3	68.3	1.468	0.1	44.6	100.314	7.5	91.4	176.217	13.2	243.7
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	73.995	17.2	92.1	39.540	9.2	197.7

Años	(1)	CASTELLÓN			S.C. DE LA RÁPITA			TARRAGONA		
		Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%
1979	D	24.612	2.3	100.0	45.557	4.2	100.0	8.406	0.8	100.0
	C	9.624	2.7	100.0	0	0.0	0.0	69	0.0	100.0
1980	D	23.160	2.2	94.1	52.446	5.0	115.1	12.448	1.2	148.1
	C	6.050	1.7	62.9	0	0.0	0.0	568	0.2	678.3
1981	D	1.792	0.2	7.3	29.086	3.0	63.9	11.744	1.2	139.7
	C	155	0.0	1.6	0	0.0	0.0	208	0.1	301.4
1982	D	3.700	0.5	15.0	3.325	0.4	7.3	17.439	2.3	207.5
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	3.638	1.0	5.272
1983	D	5.741	0.8	23.3	168	0.0	0.4	22.382	3.2	266.3
	C	4.939	1.1	51.3	0	0.0	0.0	64	0.0	92.8
1984	D	23.660	3.2	96.1	12.394	1.6	27.2	27.522	3.7	327.4
	C	1.856	0.4	19.3	12.960	3.0	100.0	1.906	0.4	2.762
1985	D	5.657	0.6	23.0	0	0.0	0.0	28.605	3.1	340.3
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	2.990	0.7	4.333
1986	D	59.588	5.3	242.1	138	0.0	0.3	19.983	1.8	237.7
	C	1	0.0	0.0	0	0.0	0.0	591	0.1	856.5
1987	D	8.822	0.7	35.8	0	0.0	0.0	46.673	3.5	555.2
	C	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	1.225	0.3	1.775

Años	(1)	BARCELONA			PALMA MALLORCA			MAHÓN		
		Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%	Ton.	%s/t.	%
1979	D	138.317	12.8	100.0	160	0.0	100.0	0	0.0	0.0
	C	77.778	21.6	100.0	8.747	2.4	100.0	0	0.0	0.0
1980	D	138.176	13.3	99.9	0	0.0	0.0	261	0.0	100.0
	C	64.679	18.5	83.2	7.831	2.2	89.5	0	0.0	0.0
1981	D	145.632	14.9	105.3	8	0.0	5.0	41	0.0	15.7
	C	61.470	17.1	79.0	4.898	1.4	56.0	293	0.1	100.0
1982	D	121.948	16.4	88.2	279	0.0	174.4	0	0.0	0.0
	C	61.701	17.3	79.3	8.569	2.4	97.9	0	0.0	0.0
1983	D	125.272	17.7	90.6	206	0.0	128.8	0	0.0	0.0
	C	109.159	24.3	140.3	4.174	0.9	47.7	0	0.0	0.0
1984	D	131.688	15.6	95.2	160	0.0	100.0	0	0.0	0.0
	C	70.646	16.2	90.8	4.065	0.9	46.5	0	0.0	0.0
1985	D	161.163	17.8	116.5	1.018	0.1	636.2	0	0.0	0.0
	C	119.745	29.3	154.0	4.010	1.0	45.8	113	0.0	38.6
1986	D	185.292	16.4	134.0	476	0.0	297.5	27	0.0	10.3
	C	99.434	26.1	71.9	2.759	0.7	31.5	85	0.0	32.6

1987	D	246.941	18.6	178.5	2.243	0.2	1.402	4	0.0	0.0
	C	99.106	23.1	127.4	5.209	1.2	59.6	45	0.0	15.3

Otros: Alcudia: C= 1.150 Tns. en 1983; y D= 2 Tns. en 1984.

Ibiza: D= 137 Tns. en 1986; D= 116 Tns. y C= 60 Tns. en 1987.

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Tráfico de cabotaje. Origen y destino de mercancías. M.O.P.U.

Elaboración propia.

CUADRO XXIX
EVOLUCIÓN DEL GRUPO DE MERCANCÍAS GENERALES POR
PRODUCTOS DEL TRÁFICO EXTERIOR: 1975 - 1989 (en toneladas)

Años	(1)	Cementos	Mat. Construcción	Abonos	Cereales	Papas
1975	D	71	3.197	11.959	4.531	37.742
	C	1.267	198	704	0	8.056
1976	D	970	3.287	7.136	13.178	12.434
	C	1.718	3.058	0	140	9.713
1977	D	112	5.191	6.872	4.599	20.775
	C	4.117	2.984	191	1.742	12.479
1978	D	400	9.276	13.039	6.060	30.978
	C	507	1.515	0	487	3.843
1979	D	0	15.367	9.252	6.628	43.661
	C	825	2.792	0	380	779
1980	D	139	16.079	4.740	9.133	44.544
	C	8.875	1.729	0	113	846
1981	D	194	15.037	9.188	7.962	30.296
	C	4.517	2.721	0	1.610	638
1982	D	21	5.228	7.436	5.446	30.998
	C	2.121	2.009	6	679	1.372
1983	D	42	3.120	11.420	6.838	25.028
	C	72	1.714	314	460	1.226
1984	D	111	4.437	5.236	13.881	24.925
	C	1.753	2.119	96	593	457
1985	D	420	23.192	3.754	12.533	12.150
	C	1.757	3.676	70	1.412	955
1986	D	61	776	16.802	153.158	30.582

	C	252	5	112	8.702	323
1987	D	5.416	22.367	6.985	2.117	41.055
	C	136	5.758	102	1.560	537
1988	D	40	12.209	9.090	5.663	22.152
	C	61	1.716	110	1.837	168
1989	D	9.928	10.334	11.099	6.410	29.815
	C	39	1.033	245	28.084	461

Años		Plátanos	Tomates	Pepinos	Frutas y hortalizas	Productos lácteos
	(1)					
1975	D	0	614	61	5.428	27.401
	C	843	92.390	43.818	734	30
1976	D	1	2.185	738	4.049	34.534
	C	935	71.869	26.059	8.093	1.553
1977	D	0	1	0	3.993	35.811
	C	14	111.999	60.152	1.294	1.917
1978	D	10	591	348	2.777	33.392
	C	1.238	96.082	48.472	431	1.976
1979	D	0	6.500	6.026	4.531	34.170
	C	822	108.617	44.647	394	1.777
1980	D	500	1.663	350	5.367	42.480
	C	0	101.428	42.413	204	1.366
1981	D	10	586	259	7.094	38.167
	C	0	116.786	48.237	3.240	2.236
1982	D	0	0	0	3.357	40.828
	C	652	119.806	42.551	18.455	1.183
1983	D	0	0	12	4.670	48.356
	C	491	110.497	31.733	18.343	1.543
1984	D	0	0	94	2.101	52.261
	C	233	128.472	41.003	24.382	638
1985	D	0	2.465	485	16.614	47.118
	C	1.139	123.920	32.248	162.936	1.608
1986	D	250	2.169	653	46.709	51.323
	C	1.090	119.377	38.936	7.871	1.708
1987	D	13	722	222	6.793	50.980
	C	1.324	110.989	29.646	27.422	2.726
1988	D	0	3.718	712	10.128	55.607
	C	113	118.813	32.542	15.291	2.663

1989	D	5	0	0	12.497	47.877
	C	348	109.515	31.791	10.752	515

Años		Pesca congelada	Tabaco	Papel	Automóviles	Alcohol(2)	Otros
	(1)						
1975	D	0	9.931	30.169	7.771	16.467	169.945
	C	64.765	456	18.994	1.110	307	36.223
1976	D	0	12.247	12.987	11.378	15.909	145.421
	C	66.199	1.133	14.374	1.272	2.525	78.232
1977	D	0	10.568	45.187	13.379	16.625	210.550
	C	140.386	989	15.323	1.281	2.997	132.777
1978	D	91	9.493	47.413	12.668	16.902	159.023
	C	1.881	2.290	6.952	1.778	3.208	207.098
1979	D	0	10.307	53.877	19.089	14.513	159.423
	C	125.640	1.613	10.416	500	2.406	46.766
1980	D	0	11.013	54.950	21.388	14.712	166.777
	C	140.055	2.447	17.120	1.091	2.397	38.945
1981	D	286.784	6.061	53.251	13.183	20.280	153.526
	C	190.265	1.617	11.024	1.027	3.234	73.369
1982	D	308.038	5.390	61.588	8.116	17.538	226.757
	C	190.056	742	12.779	1.610	2.053	78.387
1983	D	257.888	4.577	85.985	5.773	15.796	482.194
	C	7.985	768	15.658	24.149	1.195	222.620
1984	D	285.553	4.912	72.098	3.722	17.827	183.743
	C	198.285	838	14.729	1.012	2.407	60.975
1985	D	266.087	3.240	85.648	12.837	4.861	229.057
	C	170.187	806	21.618	8.684	3.006	62.217
1986	D	77.229	5.590	85.422	4.668	12.044	351.829
	C	72.343	787	88.351	360	2.281	140.623
1987	D	157.502	3.433	58.764	9.035	18.286	337.109
	C	82.100	747	16.341	668	1.305	92.296
1988	D	218.171	4.582	76.828	14.497	33.295	397.596
	C	83.267	1.794	18.507	901	8.876	286.659
1989	D	230.839	5.355	71.189	13.693	41.565	295.413
	C	79.465	1.404	16.184	579	6.730	132.232

(1) D= Descargadas; C= Cargadas. (2) Vinos y licores.

Fuente: Memorias anuales de la Junta del Puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

CUADRO XXX
MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO EN EL
PUERTO DE LA LUZ
SEGÚN ÁREAS GEOGRÁFICAS: 1975 - 1987 (en toneladas)

Años	Comunidad Europea		Resto países europeos no socialistas		Europa del Este		África Occidental		Países cuenca suroriental del Mediterráneo				
	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%			
(1)													
1975	D	798.943	59.3	18.804	1.4	10.737	0.8	49.833	3.7	129.498	9.6		
	C	178.712	68.9	1.877	0.7	590	0.2	24.896	9.6	5.275	2.0		
1976	D	551.325	57.4	25.191	2.6	17.527	1.8	15.106	1.6	13.896	1.4		
	C	194.540	67.8	3.580	1.2	158	0.1	38.970	13.6	5.375	1.9		
1977	D	589.506	51.7	15.843	1.4	39.386	3.5	57.172	5.0	20.176	1.8		
	C	259.880	57.8	5.797	1.3	2.218	0.5	76.064	16.9	16.578	3.7		
1978	D	348.464	34.8	53.083	5.3	22.971	2.3	17.192	1.7	39.861	4.0		
	C	209.107	54.1	3.238	0.8	4.452	1.1	66.489	17.2	4.476	1.2		
1979	D	559.294	54.6	43.338	4.2	4.277	0.4	70.568	6.9	2.562	0.3		
	C	201.761	57.7	1.752	0.5	1.348	0.4	56.593	16.2	7.333	2.1		
1980	D	537.998	45.1	65.042	5.5	51.854	4.4	59.290	5.0	6.040	0.5		
	C	189.228	52.7	1.149	0.3	7.307	2.0	56.679	15.8	9.089	2.5		
1981	D	488.932	34.8	80.158	5.7	65.041	4.6	49.943	3.6	95.014	6.7		
	C	218.441	47.5	6.323	1.4	1.914	0.4	66.348	14.4	14.537	3.2		
1982	D	503.937	36.5	82.969	6.0	111.036	8.0	49.766	3.6	91.455	6.6		
	C	218.808	46.4	1.853	0.4	3.385	0.7	97.157	20.6	11.039	2.3		
1983	D	490.396	31.7	119.829	7.7	121.059	7.8	193.932	12.5	5.086	0.3		
	C	190.742	44.3	5.372	1.3	892	0.2	113.760	26.4	11.470	2.7		
1984	D	526.575	34.8	158.543	10.5	231.454	15.3	128.589	8.5	24.088	1.6		
	C	227.492	49.2	3.826	0.8	6.018	1.3	81.139	17.6	6.654	1.4		
1985	D	565.971	33.8	122.846	7.3	198.459	11.8	21.001	1.2	3.230	0.2		
	C	383.385	63.6	7.407	1.2	10.567	1.7	75.297	12.5	7.029	1.2		
1986	D	643.202	54.2	173.620	14.6	119.227	10.0	45.635	3.8	6.163	0.5		
	C	190.807	43.3	1.625	0.4	18.058	4.1	92.442	20.7	15.737	3.6		
1987	D	864.91	44.4	51.175	2.6	375.357	19.3	63.108	3.2	72.553	3.7		
	C	247.824	64.0	2.693	0.7	7.891	2.0	66.049	17.0	2.989	0.8		
Años		Cono sur de África		Norteamérica		Centroamérica		Sur América		Asia		TOTAL	
		Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%
(1)													
1975	D	55.303	4.1	65.098	4.8	115.167	8.5	50.315	3.7	54.319	3.7	1.348.017	100.0
	C	21.406	8.3	5.065	2.0	4.055	1.6	644	0.3	16.675	6.4	259.195	100.0
1976	D	49.705	5.2	99.088	10.3	110.515	11.5	54.438	5.7	24.423	2.5	961.214	71.3
	C	13.588	4.7	1.037	0.4	5.288	1.8	726	0.3	23.621	8.2	286.883	110.7
1977	D	32.630	2.9	96.737	8.5	187.149	16.4	78.532	6.9	22.539	2.0	1.139.670	84.5
	C	16.549	3.7	1.217	0.3	4.711	1.0	2.560	0.6	63.645	14.2	449.219	173.3

1978	D	151.152	15.1	136.096	13.6	109.292	10.9	97.850	9.8	24.636	2.5	1.000.597	74.2
	C	15.100	3.9	271	0.1	6.868	1.8	1.862	0.5	74.455	19.3	386.318	149.0
1979	D	52.064	5.1	120.933	11.8	121.420	11.8	30.987	3.0	19.117	1.9	1.024.560	76.0
	C	5.891	1.7	2.383	0.7	579	0.2	2.082	0.6	70.146	20.0	349.868	135.0
1980	D	157.685	13.2	145.050	12.2	119.916	10.1	26.861	2.2	22.262	1.9	1.191.998	88.4
	C	9.412	2.6	552	0.2	1.182	0.3	2.810	0.8	81.781	22.8	359.189	138.6
1981	D	183.126	13.0	244.011	17.4	95.248	6.8	85.439	6.1	18.058	1.3	1.404.970	104.2
	C	9.047	2.0	377	0.1	673	0.1	6.349	1.4	135.781	29.5	459.790	177.4
1982	D	48.386	3.5	193.710	14.0	140.832	10.2	143.674	10.4	15.636	1.1	1.381.351	102.5
	C	7.749	1.6	1.059	0.2	3.899	0.8	852	0.2	125.976	26.7	471.767	182.0
1983	D	44.653	2.9	323.827	20.9	179.900	11.6	58.078	3.7	10.963	0.7	1.547.723	114.8
	C	10.859	2.5	3.020	0.7	6.539	1.5	1.515	0.4	86.662	20.1	430.831	166.2
1984	D	39.009	2.6	237.253	15.7	78.823	5.2	79.618	5.3	9.216	0.6	1.513.168	112.3
	C	10.281	2.2	7.019	1.5	4.965	1.1	3.138	0.7	111.528	24.1	462.060	178.3
1985	D	99.647	6.0	284.568	17.0	37.438	2.2	320.351	19.1	21.755	1.3	1.675.266	124.3
	C	10.639	1.8	8.142	1.3	1.760	0.3	3.235	0.5	94.932	15.8	602.393	232.4
1986	D	24.480	2.1	59.502	5.0	10.432	0.9	75.439	6.4	30.388	2.6	1.187.914	88.1
	C	9.292	2.1	8.584	2.0	1.169	0.3	9.828	2.2	94.376	21.4	440.918	170.1
1987	D	220.188	11.3	176.162	9.0	14.215	0.7	75.134	3.9	35.045	1.8	1.947.028	144.4
	C	5.417	1.4	4.272	1.1	2.424	0.6	5.616	1.4	42.197	10.9	387.372	149.5

(1) D= Descargadas; C= Cargadas.

Fuente: Memorias Anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia*.

CUADRO XXXI
MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL PUERTO DE LA LUZ:
1966 - 1989.

Años	Entradas		Salidas	
	N.º efectivos	%	N.º efectivos	%
1966	151.073	100.0	132.419	100.0
1967	73.156	48.4	79.212	59.8
1968	102.174	67.6	104.112	78.6
1969	111.036	73.5	116.102	87.7
1970	109.318	72.4	113.935	86.0
1971	118.494	78.4	128.287	96.9
1972	105.807	70.0	112.317	84.8
1973	105.158	69.6	108.576	82.0
1974	101.121	66.9	105.157	79.4
1975	146.507	97.0	140.108	105.8

1976	201.727	133.5	195.962	148.0
1977	291.892	193.2	302.336	228.3
1978	279.439	185.0	282.139	213.1
1979	271.197	179.5	272.953	206.1
1980	271.712	179.8	262.458	198.2
1981	256.105	169.5	263.000	198.6
1982	267.378	177.0	272.388	205.7
1983	268.408	177.7	180.843	212.1
1984	355.731	235.5	281.841	212.8
1985	284.778	188.2	282.512	201.6
1986	302.753	200.4	306.381	231.4
1987	323.568	214.2	342.332	258.5
1988	322.155	213.2	352.837	266.5
1989	350.105	231.7	345.174	260.7

Fuente: Memorias anuales de la Junta del puerto de La Luz. *Elaboración propia.*

CUADRO XXXII
CUADRO COMPARATIVO DEL DESARROLLO DEL COMERCIO
EN LAS ISLAS CANARIAS

Años	IMPORTACIONES				Total £
	England £	France £	Germany £	Spain £	
1865	179.914	51.004	11.669	47.866	391.492
1869	215.781	127.979	11.298	162.690	719.544
1874	206.714	84.771	8.435	66.000	486.239
Total					1.597.275
1884	163.398	38.785	26.923	70.035	335.820
1885	210.464	59.574	31.590	75.036	419.944
1886	207.380	70.280	49.115	45.966	447.568
1887	224.996	51.675	49.922	48.920	438.340
1888	237.449	57.306	56.873	50.875	476.793
1889	286.296	48.642	61.024	42.116	517.918
1890	315.259	70.133	85.954	39.465	591.136
Total					3.227.519
1892	307.160	55.826	84.141	33.876	575.018

Años	EXPORTACIONES					Total £
	Cochineal £	Wine £	Spirits £	Tobacco £		
1865	295.208	11.007	4.630	Wanting		404.055
1869	789.993	5.470	Wanting	“		845.390
1874	429.931	Wanting	“	“		566.432
	Total					1.815.877
1884	100.844	6.740	5.530	10.380		224.418
1885	127.028	4.855	6.358	10.454		351.097
1886	151.486	10.009	10.570	50.937		341.720
1887	117.819	10.957	8.027	25.458		248.774
1888	97.050	21.126	5.456	21.107		281.280
1889	82.923	→ 18.264 ←		32.557		302.175
1890	60.940	23.963	9.648	30.064		319.557
	Total					2.068.941
1892	50.877	20.785	5.761	—		438.941

Fuente: P.N. DAVIES (1987): “The british contribution to the economic development of the Canary Islands with special reference to the nineteenth century”. *VI Coloquio de Historia Canario-Americana. (1984). Tomo III.*

CUADRO XXXIII
EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE PLÁTANOS EN GRAN
CANARIA: 1975 - 1987.

AÑOS	Toneladas	%
1975	105.577	100.0
1976	82.894	78.5
1977	99.679	94.4
1978	105.439	99.9
1979	105.525	99.9
1980	131.701	124.7
1981	128.040	121.3
1982	115.375	109.3
1983	107.636	102.0
1984	91.348	86.5

1985	93.217	88.3
1986	103.215	97.8
1987	102.077	96.7

Fuente: C.R.E.P. RODRIGUEZ BRITO, W. (1986): La agricultura de exportación en Canarias. Elaboración propia.

CUADRO XXXIV
EXPORTACIONES HORTOFRUTÍCOLAS DE GRAN CANARIA:
1974 - 1989 (en bultos)

Zafra	Tomates (1)	Pepinos (2)	Pimientos (1)	Berenjenas (1)
74/75	15.513.134	7.026.014	218.908	327.602
75/76	14.956.831	7.299.989	314.551	389.767
76/77	16.663.452	8.651.875	527.797	463.727
77/78	17.984.698	9.007.211	656.142	524.308
78/79	18.117.193	8.842.385	748.281	363.178
79/80	18.281.485	7.858.586	1.007.990	374.577
80/81	19.142.995	7.208.453	1.611.922	598.835
81/82	19.278.725	8.283.329	2.216.205	797.610
82/83	21.753.671	7.133.674	2.219.991	583.534
83/84	21.492.660	7.480.422	2.117.580	838.649
84/85	24.610.720	6.753.873	2.737.274	864.951
85/86	21.401.945	7.071.370	2.697.834	828.253
86/87	19.869.642	8.070.936	2.556.646	674.580
87/88	19.531.031	6.782.144	2.214.837	525.838
88/89	21.216.627	6.152.983	722.550	250.108

(1) Bultos de 6 kilogramos; (2) Bultos de 5 kilogramos.

Fuente: FEDEX. Elaboración propia.

CIES
CENTRO DE INVESTIGACION
ECONOMICA Y SOCIAL DE CANARIAS



LA CAJA
DE CANARIAS

ISBN: 84-87832-04-0



9 788487 832048