

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES  
EN LOS PUERTOS CANARIOS.  
1880-1919

ULISES MARTÍN HERNÁNDEZ

## 1. INTRODUCCIÓN

Nada mejor que el conocimiento detallado de la dinámica portuaria, el movimiento de buques, la participación de los distintos pabellones nacionales o la evolución del derrotero marítimo para apreciar en toda su extensión la utilidad y el protagonismo de los puertos canarios. Por un lado, su insustituible contribución al sostenimiento de la estructura económica isleña de la que el puerto, escenario privilegiado del comercio, constituye un pilar fundamental. Por otro lado, el relevante papel internacional que cupo desempeñar a los puertos canarios en el periodo más álgido de la expansión colonial. En este sentido, no pudo resultar más beneficioso el influjo brindado por el desarrollo de la navegación a vapor, especialmente acusado durante las últimas décadas del siglo XIX. La constante atención dispensada hacia los asuntos portuarios –infraestructura, tráfico, etc.– por parte de la opinión pública isleña constituye una prueba irrefutable de la trascendencia que el puerto había adquirido en el marco socioeconómico del Archipiélago.

La carencia de estadísticas impide un seguimiento exacto del movimiento de buques registrado en nuestros puertos mayores durante las décadas centrales del siglo pasado. A partir de 1880, sin embargo, las series numéricas revisten una mayor regularidad pudiendo constatarse un incremento sostenido de la navegación en nuestras aguas, debido, asimismo, en cierta medida al nutrido contingente emigratorio con destino a Sudamérica –Cuba, Venezuela, etc.– que genera la depresión de la cochinilla<sup>1</sup>. Son los buques franceses –«Compagnie Transatlantique», «Chargeurs Reunis»,

---

<sup>1</sup> DCR, Canary Islands. (1880). Pág. 117. Es de señalar que, según las fuentes consulares, buena parte de la emigración se realizaba ilegalmente aprovechando los buques ingleses o alemanes que recalaban en los puertos isleños. Public Record Office. F.O. 368-128. (1907).

«M. Paquet», etc.— los principales beneficiarios de la citada corriente de pasajeros que encuentra igualmente acomodo en los buques de línea españoles. Asimismo, eran varias las navieras inglesas de Londres y Liverpool que frecuentaban regularmente el Archipiélago en su ruta hacia los territorios coloniales del Golfo de Guinea. Sin duda, las islas se revelan ya como importantes enclaves de apoyo a la navegación atlántica durante esta nueva etapa de la expansión colonial, actuando a modo de enlaces entre los puertos europeos —Londres, Liverpool, El Havre, Marsella, Hamburgo, etc.— y otros puntos de la geografía ultramarina —Dakar, San Louis, La Habana, Río de La Plata, Veracruz, etc.—. Hacia 1880 eran doce las navieras que visitaban con regularidad el puerto de Santa Cruz de Tenerife: seis francesas, cuatro inglesas y dos españolas<sup>2</sup>.

Asimismo, la decadencia del comercio de la grana debió restar cierto impulso al desarrollo de la actividad portuaria, circunstancia ésta especialmente grave en los puertos de algunas islas periféricas. Así lo confirma el descenso del tráfico de buques ingleses en el Puerto de Arrecife, cuya interrupción a partir de 1885 es un indicio significativo de la relativa importancia del tráfico comercial<sup>3</sup>. Por otro lado, la rigurosa aplicación de la normativa sanitaria parece haber afectado en algún grado la evolución de los intercambios comerciales y el movimiento de buques en nuestros puertos. En este sentido, las noticias sobre cuarentenas impuestas a vapores extranjeros, especialmente ingleses, resultan muy frecuentes, siendo precisamente los cónsules británicos los encargados de interceder por las compañías y navieras ante las autoridades locales.

## 2. 1880-1900

Durante las dos últimas décadas del siglo XIX el movimiento de buques en los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria disfrutó de un crecimiento sostenido, especialmente intenso en el Puerto de La Luz cuyo tráfico a comienzos de los años ochenta rebasa ya el del puerto tinerfeño. El despeque del movimiento marítimo en Las Palmas constituye, sin duda, la nota más característica de este periodo, hasta el punto de que el puerto grancanario pasa a convertirse en el principal enclave marítimo del Archipiélago, ostentando en ocasiones un margen de diferencia superior al 50% en relación al número de vapores entrados en el

---

<sup>2</sup> *El Memorandum*, 20-5-1880.

<sup>3</sup> DCR, Canary Islands. 581. (1888). Pág. 7.

puerto rival de Santa Cruz de Tenerife. Escasos son los ejercicios anuales en los que el tráfico de buques experimenta un retroceso, en cualquier caso poco significativo. Así, en Santa Cruz son tres los años –1884, 1893 y 1898– en los que la entrada de vapores invierte su regular ritmo ascendente. En el primer caso, la epidemia de cólera desatada en Francia y la consiguiente cuarentena a que fueron sometidos los buques procedentes de aquel país parece haber asumido un papel determinante. En 1893, por el contrario, el cólera se propaga en la ciudad y la navegación internacional elude la visita del puerto. No obstante, en esta ocasión el descenso se opera esencialmente en el registro de entrada de buques que experimenta un retroceso absoluto de siete unidades (1892: 843; 1893: 836). Por el contrario, el índice de tonelaje registra un movimiento ascendente (1892: 1.214.290 t; 1893: 1.279.732 t) Finalmente, 1898, por causas obvias –inseguridad marítima creada en torno a nuestras aguas por la guerra hispano-norteamericana– pone un contrapunto significativo a la tendencia alcista de nuestro movimiento portuario (número de buques y toneladas de registro), consolidado ya al amparo del auge experimentado por la navegación colonial y la creciente expansión de los nuevos cultivos centrales. El impacto bélico se tradujo en las islas en una aguda paralización comercial y en el alejamiento de buena parte de la navegación internacional de nuestros puertos entre los meses de mayo y septiembre<sup>4</sup>.

En el Puerto de La Luz son sólomente dos las fechas señaladas por el retroceso de la afluencia marítima: 1890, año de reajuste tras el acelerado crecimiento que se registra durante el periodo anterior (entre 1884 y 1889 se produce un aumento del tráfico superior al 495%); y 1898, por la razón ya conocida. Así, pues, la actividad marítima del Puerto de La Luz parece

---

<sup>4</sup> Registro de vapores en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. 1898:

Enero	137
Febrero	123
Marzo	140
Abril	131
Mayo	88
Junio	77
Julio	65
Agosto	64
Septiembre	88
Octubre	101
Noviembre	114
Diciembre	129
Total	1.257

Elaboración Propia. Prensa.

disfrutar a lo largo de estas décadas finales de siglo de una fortaleza superior a la del puerto santacrucero, cuyo ritmo de crecimiento es, por otro lado, notoriamente inferior<sup>5</sup>.

En lo que respecta a nuestra posición comparativa respecto a los otros archipiélagos atlánticos, resulta notoria, a juzgar por los datos existentes, la absoluta ventaja disfrutada por los puertos rivales de Funchal y San Vicente hacia comienzos de los años ochenta. Aun cuando la información estadística referida a los citados enclaves –basada en la consideración conjunta del tráfico de cabotaje y de altura– no resulte del todo comparable a la elaborada para Canarias –donde las series numéricas más completas hacen referencia especialmente al movimiento de buques de altura– no parece muy arriesgado deducir del contraste efectuado entre los datos anteriores que el crecimiento moderno de los puertos canarios se retrasa respecto al registrado en los otros puertos del área.

TRÁFICO PORTUARIO. MADEIRA, CABO VERDE Y CANARIAS (toneladas) \*

	Madeira	Cabo Verde	Santa Cruz	Las Palmas
1880	732.795		383.333	354.740
1881	826.060	978.481		
1882	882.471	1.312.012		508.074
1886	923.536		635.476	
1893	1.111.976		1.279.732	
1894			1.242.176	4.134.218

\* Se excluye el tráfico de cabotaje.  
Elaboración personal. DCR.

Especial importancia reviste el estudio de la composición nacional de nuestro tráfico marítimo por constituir un elemento sumamente indicativo del particular servicio prestado por los puertos canarios a las empresas coloniales de los distintos estados europeos. Durante las décadas de 1880-90 el estudio comparativo de los pabellones marítimos arroja un fuerte predominio de las embarcaciones extranjeras, fundamentalmente británicas, confirmándose, pues, el tradicional carácter de nuestro tráfico portuario. Sin embargo, durante los años 1878-80 se observa una fuerte participación de los buques franceses que, aun siendo inferiores en número, llegan casi

<sup>5</sup> Entre 1883 y 1900 la afluencia de vapores al puerto de Santa Cruz de Tenerife se incrementa en un 404%. Por el contrario, en el Puerto de La Luz se experimenta una expansión del 956%.

a igualar el tonelaje de las embarcaciones británicas. Una tendencia que se prolonga hasta 1883 en Santa Cruz de Tenerife debido a la frecuencia con que recalaban en las islas los grandes vapores trasatlánticos franceses que se beneficiaban del flujo migratorio insular con destino a América<sup>6</sup>. En líneas generales, sin embargo, los buques de bandera inglesa adquieren rápidamente una clara supremacía con porcentajes que en multitud de ocasiones rebasan el 50% de participación en el registro general de los puertos canarios. En este sentido, conviene señalar la temprana orientación de la mayor parte de la navegación británica hacia el Puerto de La Luz, una tendencia que se consolida a lo largo de los años noventa, como evidencian las estadísticas:

TRÁFICO BRITÁNICO EN PUERTOS DE CANARIAS (toneladas)

	Santa Cruz	Puerto de La Luz
1880	168.365	321.589
1888	444.507	670.938
1894	642.330	2.754.497
1895	828.600	2.465.077
1896	824.771	2.403.129

Elaboración propia. DCR.

El ascenso del tráfico británico es acompañado a gran distancia por el de los buques alemanes que hacia comienzos de la década de 1890 se convierten en el segundo capítulo de nuestro movimiento portuario desplazando a los buques españoles y franceses. Un incremento que, al igual que ocurriera con el tráfico de bandera inglesa, reviste mayor intensidad en el Puerto de La Luz. No obstante, la escasa uniformidad estadística para estas fechas, la carencia de series completas para el Puerto de La Luz o la frecuente inclusión del tráfico de cabotaje bajo el pabellón español dificulta notablemente el seguimiento de la afluencia de buques a ambos puertos mayores durante estas décadas. En cualquier caso, resulta evidente la consolidación paulatina de los rasgos característicos que habrán de definir la evolución del movimiento portuario en el Archipiélago durante las primeras décadas del siglo actual: crecimiento espectacular del tráfico británico que conservará una posición preeminente, expansión del tráfico alemán hasta situarse en un segundo lugar, descenso relativo de los buques franceses, mantenimiento del tráfico nacional (significativamente incrementado

<sup>6</sup> DCR, Canary Islands. (1883). Pág. 749.

por el cabotaje interinsular) e importancia secundaria del pabellón italiano debido al comercio de importación de granos procedentes de Sudamérica<sup>7</sup>.

TRÁFICO PORTUARIO. SANTA CRUZ DE TFE. PUERTO DE LA LUZ (toneladas)

	Alemania		Francia		España*	
	Sta. Cruz/La Luz		Sta. Cruz/La Luz		Sta.Cruz/La Luz	
1880	5.139	487	165.620	28.801	33.195	65.050
1886	52.671	19.195	181.938	17.092	64.976	152.392
1894	238.534	395.842	185.578	218.819	133.199	360.283
1898	242.848	406.180	182.848	200.579	371.693	310.251

\* Todas las cifras incluyen el tráfico de cabotaje excepto las dadas para Santa Cruz durante 1880, 1886 y 1894.

Elaboración propia. DCR.

El resto de los pabellones nacionales presenta en su conjunto muy escasa relevancia, detentando unos porcentajes de participación que rara vez superan el 2-3% del movimiento general. No obstante, vale el recuerdo de algún apartado cuyo estudio reviste cierta singularidad. Así, buena parte del tráfico norteamericano estuvo integrado hasta comienzos de los años ochenta por buques balleneros que hacían de los puertos isleños la base de aprovisionamiento de una industria cuya explotación había generado en su día algunos proyectos locales<sup>8</sup>. En 1882, el cónsul británico llamaba la atención sobre la nutrida afluencia de balleneros al puerto de Santa Cruz, comentando, asimismo, las habituales deserciones que se registraban entre la marinería a la que frecuentemente se veía obligado a atender.

Especial significación reviste el estudio del derrotero general de la navegación que recalaba en los puertos canarios. El origen y la procedencia de los buques refleja sin duda alguna el definitivo carácter y funcionalidad de nuestros puertos, al servicio de las rutas marítimas internacionales. Señalar, sin embargo, que, una vez más, la carencia de información estadística suficiente para estas fechas –no disponemos casi de datos para el Puerto de La Luz; asimismo, la documentación existente está referida casi exclusivamente al tráfico de bandera británica– no permite conocer con to-

<sup>7</sup> DCR, Canary Islands. 2036. (1896). Pág. 42.

<sup>8</sup> Hacia 1785 el comandante general marqués de Branciforte había concebido el establecimiento de una factoría para la pesca de la ballena en Arguinegún (Gran Canaria). Los resultados, sin embargo, no fueron los esperados y el proyecto hubo de abandonarse. FRANCISCO MARÍA DE LEÓN: *Historia de las Islas Canarias. 1776-1868*. Santa Cruz, de Tenerife, 1978. Pág. 13.

tal exactitud el derrotero de la navegación que hacía uso de los puertos isleños por estas fechas. En cualquier caso, el estudio de los datos del puerto de Santa Cruz de Tenerife, sin duda escasos y parciales, confirman las conclusiones que pueden presuponerse igualmente para el Puerto de La Luz. Se anuncia ya a comienzos de los años ochenta el carácter oceánico y altamente colonial de nuestro movimiento portuario. Los datos referidos al tráfico de Santa Cruz durante 1881-83 son ilustrativos:

PROCEDENCIA DEL TRÁFICO DE ALTURA EN SANTA CRUZ. 1881-83

	1881	1882	1883
De puertos extranjeros de Europa	256	270	310
De la costa occidental de África	90	98	99
De América del Sur	24	29	29
De América del Norte	19	12	11
De las Antillas	5	8	5
De la Península	49	66	69
De Canarias	32	37	42

Elaboración propia. Prensa.

Resulta notoria en primer lugar la destacada importancia que revisten las relaciones con los puertos europeos, principalmente Londres, Liverpool, Hamburgo, Marsella, El Havre, etc., lo que no deja de contrastar con el número relativamente escaso de buques procedentes de la Península, cuyo promedio durante el citado trienio no supera las seis entradas mensuales. Un especial relieve asume también el tráfico sostenido con la costa occidental africana, derrotero eminentemente colonial en el que los puertos canarios juegan un destacado papel. Por fin, el continente sudamericano –Río de La Plata, Brasil, etc.–, región igualmente afectada por la expansión del imperialismo europeo, detenta a su vez una significativa participación. La consideración de los datos anteriores en su adecuado marco histórico, esto es, en la fase inicial de desarrollo del imperialismo europeo, realza aún más la orientación extranjera y colonial de nuestro tráfico marítimo que habrá de consolidarse con el transcurso del tiempo. Asimismo, constatando el superior protagonismo del tráfico británico y alemán en el vecino Puerto de La Luz, lo que se traduciría sin duda en una mayor importancia de los destinos ultramarinos y norteeuropeos, las cifras citadas, lejos de alcanzar un carácter definitivo, ostentan más bien un valor indicativo de la evolución que habrán de observar posteriormente los puertos canarios.



Se confirma, pues, el protagonismo de la navegación británica que convierte a nuestros puertos en un enclave privilegiado del derrotero marítimo entre la metrópoli –Londres, Liverpool, etc.– y las colonias africanas, australes, etc. En este sentido, la consideración de Oceanía como un destino de relativa importancia en la ruta de los buques que frecuentan el Archipiélago merece ya a lo largo de los años noventa un apartado estadístico específico. Así lo confirma la escasa documentación existente sobre el derrotero marítimo del Puerto de La Luz:

PROCEDENCIA DEL TRÁFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE LA LUZ. 1893

De Europa	1.762
De África	448
De América	368
De Oceanía	10
De Asia	3

*Diario de Las Palmas*, 3-2-1894.

A lo largo de los años, la presencia de buques con destino a las lejanas colonias británicas –Australia y Nueva Zelanda– parece ir cobrando importancia en el tráfico general de nuestros puertos mayores. Los datos siguientes, referidos a Santa Cruz de Tenerife resultan significativos:

PROCEDENCIA DEL TRÁFICO DE ALTURA EN SANTA CRUZ. 1896-97 y 1899-1900

	1896	1897	1899	1900
De Europa e islas	1.686	1.808	2.169	2.295
De África	255	267	276	290
De América	217	187	259	287
De Oceanía	56	46	59	68

Elaboración propia. Prensa.

Un crecimiento tan acentuado y, por otro lado, tan lógico y justificado en razón de nuestra oportuna situación geográfica, que ya en 1891 el cónsul S.H. Harford manifestaba su sorpresa ante el hecho de que el valor estratégico de las islas como enclaves carboneros al servicio de la navegación internacional no fuera advertido con anterioridad<sup>9</sup>. Es precisamente enton-

<sup>9</sup> DCR, Canary Islands. 1120. (1891). Pág. 2.

ces, durante las décadas finales del siglo, cuando los puertos canarios se convierten en obligado punto de referencia de navieras y armadores europeos. A la tradicional presencia de los buques británicos, sin duda predominantes, se suma ahora el concurso de vapores alemanes, franceses, belgas, italianos, etc, cuya creciente actividad llenará de preocupación a las autoridades inglesas. En este sentido, los cónsules británicos en el Archipiélago, tempranos y esforzados valedores de la utilidad estratégica de nuestros puertos, no dejan de manifestar su preocupación ante el progresivo ascenso del tráfico alemán en las islas. La necesidad de contar con estaciones de suministro a la navegación colonial en esta zona del norte de África convertía a los puertos canarios en un ámbito privilegiado de la penetración alemana. Así, pues, el juego de intereses suscitado entonces, cuya intensidad se reaviva en ocasión del establecimiento de alguna casa carbonera alemana, se convierte en un nuevo aspecto de la rivalidad anglo-germana en el Archipiélago.

#### DERROTERO DEL TRÁFICO BRITÁNICO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

PROCEDENCIA						
	1880		1885		1890*	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Gran Bretaña y colonias	137	123.494	138	200.121	337	550.971
Costa occidental africana	23	23.713	34	37.904	–	–
América del Sur	2	3.083	7	15.206	11	16.834
Europa	19	16.636	31	26.613	8	8.195
DESTINO						
	1880		1885		1890*	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Gran Bretaña y colonias	120	114.653	116	179.292	300	513.595
Costa occidental africana	19	19.885	60	64.541	–	–
América del Sur	5	4.400	9	11.610	7	9.033
Europa	33	31.068	13	7.800	22	19.637
Estados Unidos	–	–	–	–	22	27.417

\* Posiblemente, el apartado Costa occidental africana ha sido incluido en Gran Bretaña y colonias.

Elaboración propia. DCR.

DERROTERO DEL TRÁFICO BRITÁNICO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

PROCEDENCIA				
	1892		1895	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Gran Bretaña y colonias	326	590.348	385	739.537
América del Sur	5	6.748	24	42.083
Europa	32	28.493	40	42.401
DESTINO				
	1892		1895	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Gran Bretaña y colonias	297	551.657	368	716.667
América del Sur	11	13.414	9	11.449
Europa	24	20.927	41	45.848
Estados Unidos	32	42.806	13	18.830

Elaboración propia. DCR.

### 3. 1900-1914

La actividad portuaria durante los catorce años previos al conflicto europeo constituye en realidad una prolongación de la evolución ascendente iniciada a finales del siglo anterior, si bien las fases de estancamiento e, incluso, retroceso –especialmente agudas en Santa Cruz de Tenerife– se alternan ahora con periodos de espectacular crecimiento. Así, durante los primeros años del siglo XX se prodiga una evolución irregular no exenta de retrocesos coyunturales que afecta a ambos puertos canarios. En este sentido, 1902 y 1908-10 son dos periodos de descenso del tráfico marítimo en el puerto tinerfeño –ligero el primero, más grave el segundo– causados, en buena medida, por la retirada de diversas navieras alemanas. La «Hamburg South American S.S. Co.» (38 vapores), la «Hamburg American Line» (169 vapores), la «Norddeutscher Lloyd» (152 vapores), «Kosmos S.S. Co.», «Woermann Linie», etc., y algunas líneas inglesas –«White Star Line», etc.– son varias de las navieras que se retiran de Santa Cruz debido al elevado coste de los suministros de carbón, agua y viveres<sup>10</sup>. Por otro lado, el surgimiento de conflictos laborales (1901, 1908 y 1910), la competencia ejercida con otros puertos de la zona y, muy especialmente, el estallido de la llamada «guerra carbonera» a partir de 1910 en el Puerto de La Luz infligirán un grave daño al puerto santacrucero. El brusco descenso

<sup>10</sup> Barreno y Fuego, 8-8-1908.

de los precios del carbón en Las Palmas a partir de abril de aquel año provocará un desvío de la navegación hacia aquel puerto y, consiguientemente, un descenso del tráfico en Santa Cruz durante 1910<sup>11</sup>. Se intensifica entonces la preocupación de una parte de la opinión pública que a través de algunos órganos de la prensa local hace patente su inquietud ante la adversa situación del puerto y el comportamiento de los denominados «monopolios portuarios»: casas carboneras y consignatarias. La frecuencia y apasionamiento con que se aborda la actualidad del puerto –carboneo, aguada, competencia, etc.–, la alternativa de municipalizar algunos servicios, la irregularidad del pulso portuario, etc. hacen del tráfico marítimo un tema estrella en las páginas de la prensa.

No obstante la gravedad de algunas coyunturas depresivas, el balance general del tráfico portuario en Santa Cruz de Tenerife se cierra con un saldo positivo durante los primeros catorce años del siglo, gracias, sin duda, al intenso crecimiento que se localiza en los años 1900-01, 1903-07 y 1911-12. Los dos primeros periodos constituyen, en realidad, parte de una misma evolución ascendente, ocasionalmente interrumpida por el ligero descenso registrado en 1902. El bienio 1911-12 no deja de ofrecer, sin embargo, cierta singularidad al alcanzarse entonces, en plena «guerra carbonera», los índices de registro más elevados de la preguerra. En este sentido, las consecuencias perjudiciales del citado conflicto parecen limitarse al año de 1910, pues a partir del ejercicio siguiente la afluencia de buques retorna a la normalidad gracias al establecimiento de nuevas líneas. 1911 culmina así con un incremento superior al millón de toneladas, lo que supone no sólo recuperar el descenso sufrido el año anterior sino incluso superar los más altos niveles de registro de ejercicios anteriores. Sin duda, una vez superado el periodo de reajuste inicial originado tras el desencadenamiento de la «guerra carbonera» en Las Palmas, el tráfico del puerto tinerfeño, lejos de resultar afectado negativamente, parece beneficiarse en grado muy significativo del flujo marítimo desviado hacia el Archipiélago. Tendencia que se confirma durante 1912, año de espectacular crecimiento en el que se superan ampliamente los seis millones y medio de toneladas de registro. A partir de entonces, sin embargo, el movimiento de buques inicia nuevamente una evolución descendente que habrá de prolongarse ya hasta el final de la Guerra europea. La retirada de algunas compañías navieras a lo largo de 1913 –«Mala Real Inglesa», «Union Castle Line»,

---

<sup>11</sup> Mientras en el mes de noviembre de 1910 se registraba la entrada en Santa Cruz de 112 vapores (46 ingleses, 22 alemanes, 5 italianos, etc.), en Las Palmas lo hacían 510 (298, 68 y 18 respectivamente). *El Progreso*, 8-12-1910.

«Nelson Line», etc.– que abandonan el puerto tinerfeño para recalar en Las Palmas, Funchal o San Vicente contribuye decisivamente al retroceso del tráfico portuario<sup>12</sup>.

En el Puerto de La Luz, sin embargo, el movimiento de buques registra una dinámica distinta a la del puerto tinerfeño. A pesar de la precariedad estadística, se puede constatar la existencia de un ritmo irregular que oscila en torno a los cinco millones de toneladas durante los primeros nueve años del siglo, cuyos valores más extremos (a la baja y al alza) corresponden a 1903 y 1907 respectivamente. Circunstancias como la competencia de algunos puertos sudamericanos, el descenso de las exportaciones de grano argentino o el desarrollo general del comercio marítimo afectan variablemente la evolución del tráfico portuario. A partir de entonces, el ritmo de la actividad marítima en Las Palmas, cuyo puerto era ya en 1900 el primero de España en registro de toneladas, número de pasajeros y suministro de carbón<sup>13</sup>, se intensifica vertiginosamente, superando en 1913 los 16 millones de toneladas. En este sentido, la competencia carbonera desatada en el Puerto de La Luz en abril de 1910 se tradujo en un incremento espectacular de la afluencia de vapores que, ni el desarrollo de las huelgas portuarias (1911-12), ni la definitiva estabilización de los precios del mineral a comienzos de 1913 pudo detener. Por el contrario, el conocimiento generalizado del eficaz servicio prestado por el Puerto de La Luz parece haber contribuido decisivamente al mantenimiento, incluso incremento, de la afluencia de buques tras el término del conflicto carbonero.

Una trayectoria, en suma, caracterizada por un progreso casi continuo que convierte al Puerto de La Luz en el primer puerto de esta zona del Atlántico con gran diferencia sobre sus más directos rivales: Santa Cruz de Tenerife, San Vicente y Funchal<sup>14</sup>. Los escasos datos existentes sobre los registros de tonelaje de los citados puertos, auténtico indicador de la evolución del tráfico marítimo, confirman la situación anterior.

---

<sup>12</sup> *La Prensa*, 14-3-1913.

<sup>13</sup> DCR, Canary Islands. 2605. (1900). Pág. 17.

<sup>14</sup> Diversos artículos aparecidos en la prensa de Las Palmas hacia comienzos de siglo hacen referencia a la creciente actividad del Puerto de La Luz, cuyo registro de tonelaje se evaluaba superior al del puerto de Londres (18.461.948 t frente a 18.000.000 t de entrada y salida, respectivamente). Los titulares periodísticos no dudaban en calificar al puerto gran-canario como el primero del mundo en atención a su registro de tonelaje.

*Diario de Las Palmas*, 20-1-1911, 4-2-1911.

TRÁFICO PORTUARIO. CANARIAS Y CABO VERDE (toneladas)

	Las Palmas	Santa Cruz	San Vicente
1911	13.401.502	4.664.122	4.060.528
1912	15.170.948	6.555.902	6.127.968
1913	16.184.834	5.449.237	5.154.683

Elaboración propia. DCR.

El estudio del registro de entrada de buques no resulta menos significativo, poniendo de relieve las características internas del tráfico en algunos puertos. Así, el movimiento marítimo de San Vicente parece estar integrado principalmente por vapores interoceánicos de gran tonelaje, pues a pesar de la notoria inferioridad en el registro de entrada de buques respecto a Santa Cruz de Tenerife, la diferencia en los respectivos índices de tonelaje se atenúa en una proporción muy considerable.

TRÁFICO PORTUARIO. CANARIAS, MADEIRA Y CABO VERDE. Vapor

	Las Palmas	Santa Cruz	Funchal	S.Vicente
1900	2.258	1.814	1.185	
1905	2.767	2.322	1.162	
1910	4.423	2.622	1.345	
1911	4.751	2.856	933	1.208
1912	4.888	2.484	1.460	1.660
1913	4.974	2.110	1.297	1.397
1914	3.556	1.570	985	

Elaboración propia. DCR.

La composición nacional del tráfico no presenta durante este periodo rasgos esencialmente divergentes que alteren el perfil evolutivo trazado a lo largo de las dos décadas anteriores. Por el contrario, los buques de bandera británica siguen integrando una proporción sustancialmente mayoritaria de la navegación internacional, circunstancia aún más acentuada en el Puerto de La Luz gracias a la apertura de nuevas líneas marítimas. Asimismo, los buques alemanes, cuya evolución presenta una mayor irregularidad, se consolidan en la segunda posición a respetable distancia de los británicos; sin duda, el contingente marítimo alemán se distribuye más equitativamente entre los diversos puertos del área.

TRÁFICO DE BUQUES ALEMANES. CANARIAS Y MADEIRA. Número de buques

	Las Palmas	Santa Cruz	Funchal
1902	227	195	324
1905	290	345	348
1910	639	263	360
1913	650	427	506
1914	353	260	284

Elaboración propia. DCR.

Especial intensidad parece haber alcanzado en el puerto de Funchal la rivalidad marítima anglo-germana en esta zona del Atlántico debido al fuerte crecimiento experimentado por el tráfico alemán, en agudo contraste con el descenso británico.

TRÁFICO PORTUARIO EN FUNCHAL. 1899-1907

	Gran Bretaña			Alemania	
	Total	Buques	%	Buques	%
1899	815	520	63.7	87	10.6
1900	1.289	838	65	142	11
1901	1.211	785	64.8	196	16.2
1902	1.564	977	62.4	324	20.7
1903	1.406	867	61.5	284	20.1
1904	1.257	707	56.2	300	23.9
1905	1.259	674	53.5	348	27.6
1906	1.287	664	51.6	358	27.7
1907	1.365	752	55	324	23.8

Elaboración propia. DCR.

A continuación se sitúa el tráfico de bandera española, significativamente enriquecido por la navegación interinsular. En este sentido, la consideración exclusiva del tonelaje de altura situaría el pabellón nacional por debajo del francés e, incluso, el italiano.

Por otro lado, el estudio comparativo de determinados pabellones marítimos parece revelar la existencia de algún grado de especialización entre ambos puertos canarios, circunstancia ésta que parece afectar al tráfico francés y belga, orientados mayoritariamente hacia Santa Cruz. En el segundo caso, es indudable que la importante actividad empresarial de ori-

gen belga registrada en Tenerife, especialmente brillante en el ámbito de los servicios urbanos, hallaba correspondencia en el movimiento portuario. Asimismo, la aportación del tráfico colonial no debió resultar desdeñable, pues obligado es recordar que casi todas las líneas marítimas europeas que conducían al Congo, entonces colonia belga, hacían escala en las Islas Canarias.

#### TRÁFICO MARÍTIMO BELGA EN SANTA CRUZ Y LAS PALMAS

	Santa Cruz		Las Palmas	
	N.º	Toneladas	N.º	Toneladas
1902	33	91.463	4	5.472
1903	32	87.859	3	8.356
1908	45	116.896	4	11.918
1910	43	118.985	17	45.364

Elaboración propia. DCR.

#### TRÁFICO MARÍTIMO FRANCÉS EN SANTA CRUZ Y LAS PALMAS

	Santa Cruz		Las Palmas	
	N.º	Toneladas	N.º	Toneladas
1902	181	260.878	98	286.775
1903	176	244.752	105	139.496
1908	166	335.557	105	183.116
1910	132	268.881	117	248.681

#### TRÁFICO MARÍTIMO ITALIANO EN SANTA CRUZ Y LAS PALMAS

	Santa Cruz		Las Palmas	
	N.º	Toneladas	N.º	Toneladas
1902	61	128.425	72	146.820
1903	69	146.988	56	129.800
1908	146	408.435	89	235.435
1910	82	183.307	150	415.975

Elaboración propia. DCR.

Por fin, los buques noruegos, pertenecientes en su mayoría a las navieras fruteras «Otto Thoresen» y «Cia. Escandinava de Canarias», experimentan durante este periodo una vigorosa expansión al abrigo de las exportaciones de plátanos y tomates, superando con holgura las cien mil



toneladas anuales de registro en ambos puertos canarios. Hacia 1902, una de las escasas informaciones aparecidas en la prensa isleña sobre el derrotero del Puerto de La Luz ponía de relieve la naturaleza eminentemente colonial del tráfico marítimo registrado en aquel puerto. De los 3.621 buques entrados en el recinto portuario (las cifras difieren una vez más) durante el año 1902, 1.281 procedían de Europa, 1.858 de África, 257 de América, 22 de Oceanía y 3 de Asia<sup>15</sup>. Posteriormente, la información estadística existente sobre el derrotero del tráfico británico en nuestros puertos (1908-14 en Santa Cruz de Tenerife y 1909-14 en el Puerto de La Luz), cuya exhaustiva elaboración no deja lugar a dudas, refleja una vez más la fuerte composición colonial de nuestro movimiento marítimo al que la incorporación de nuevos y alejados destinos confiere una mayor diversidad. La renovada importancia de los territorios ultramarinos: África, Oceanía y Sudamérica –en especial Argentina– en las rutas de nuestro tráfico marítimo, pone de manifiesto el eficaz servicio prestado por los puertos canarios al desarrollo de la navegación internacional.

DERROTERO DEL TRÁFICO BRITÁNICO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE.  
1908-1910

PROCEDENCIA						
	1908		1909		1910	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Gran Bretaña	335	801.638	290	790.768	279	701.233
Oceanía	93	339.204	77	353.939	61	292.332
América del Sur	111	233.039	118	307.723	94	248.887
África	121	362.702	124	305.634	170	455.309
Europa	31	113.953	76	109.062	27	52.760
Estados Unidos	20	39.056	9	14.242	1	1.370
DESTINO						
Gran Bretaña	412	1.076.885	397	1.105.303	367	997.896
Oceanía	64	215.152	3	12.009	13	69.986
América del Sur	21	60.243	16	37.633	22	54.743
África	130	350.278	172	531.888	164	491.866
Europa	45	110.514	89	155.356	63	129.247
Estados Unidos	39	76.520	17	39.179	3	8.315

Elaboración propia. DCR.

<sup>15</sup> *Las Canarias*, 10-6-1903.

DERROTERO DEL TRAFICO BRITÁNICO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE.  
1911-1914

PROCEDENCIA								
	1911		1912		1913		1914	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Gran Bretaña	305	838.066	713	1.919.429	497	1.366.131	335	869.335
Oceanía	64	308.194	68	383.391	76	412.861	76	370.453
América del Sur	38	100.075	369	1.039.491	304	772.364	159	460.318
África	166	495.990	180	626.301	180	538.150	170	507.345
Europa	32	60.910	58	116.203	55	111.317	25	52.245
Estados Unidos	1	2.546	6	12.061	-	-	7	17.003
DESTINO								
Gran Bretaña	345	1.000.108	375	931.428	535	1.554.905	461	1.379.416
Oceanía	35	201.559	52	399.451	16	87.005	30	172.225
América del Sur	23	59.704	546	1.317.481	141	349.726	29	69.944
África	156	485.260	200	614.690	223	743.030	158	461.867
Europa	53	59.398	185	725.399	164	395.063	82	166.778
Estados Unidos	1	1.204	36	108.427	33	71.094	12	26.469

Elaboración propia. DCR.

DERROTERO DEL TRÁFICO BRITÁNICO EN EL PUERTO DE LA LUZ. 1909-1911

PROCEDENCIA							
	1909		1910		1911		
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	
Gran Bretaña	414	944.393	633	1.782.289	1.157	2.971.842	
Oceanía	56	180.132	82	199.511	123	411.498	
América del Sur	457	1.072.413	919	2.023.517	710	1.676.879	
África	272	656.434	319	850.039	257	628.760	
Europa	85	119.090	146	333.309	141	280.699	
Estados Unidos					19	39.006	
DESTINO							
Gran Bretaña	598	1.456.646	970	2.639.061	852	2.152.342	
Oceanía	35	129.694			94	322.548	
América del Sur	88	206.978	341	688.722	644	1.609.644	
África	257	605.305	345	904.768	269	731.931	
Europa	299	627.609	370	782.192	503	1.091.038	
Estados Unidos	24	46.914	26	64.301	33	79.608	

Elaboración propia. DCR.

DERROTERO DEL TRÁFICO BRITÁNICO EN EL PUERTO DE LA LUZ. 1912-1914

PROCEDENCIA						
	1912		1913		1914	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Gran Bretaña	1.070	2.511.635	931	1.891.396	505	1.355.467
Oceanía	56	217.051	83	299.506	106	391.235
América del Sur	933	2.139.402	1.078	2.422.159	544	1.553.896
África	213	528.548	248	550.752	222	560.764
Europa	127	137.523	172	305.966	77	176.248
Estados Unidos	36	96.416	30	69.908	13	30.591
DESTINO						
Gran Bretaña	926	2.070.142	1.006	2.076.419	710	2.102.553
Oceanía	82	290.269	76	260.869	72	348.226
América del Sur	663	1.578.306	572	1.267.028	166	438.304
África	300	808.628	296	744.839	226	465.812
Europa	405	811.550	534	1.064.652	290	657.514
Estados Unidos	46	87.816	58	123.974	29	62.604

Elaboración propia. DCR.

#### 4. PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Con el inicio de la Primera Guerra Mundial en el verano de 1914, el tráfico de buques en los puertos mayores del Archipiélago entra en una nueva fase evolutiva caracterizada por el descenso continuo de los registros de entrada, hasta concluir en una casi total paralización de la actividad portuaria durante 1917-18. El favorable desarrollo de los asuntos comerciales y, particularmente, marítimos a lo largo del primer semestre de 1914 se vio repentinamente truncado por el estallido del conflicto bélico en agosto de aquel año. Tanto en Santa Cruz como en el Puerto de La Luz aquellos meses iniciales fueron pródigos en la aparición de buenas noticias para la vida del puerto –inauguración de nuevas líneas, proyectos de ampliación de los servicios fruteros, etc.– Sin embargo, la irremediable generalización de la guerra y la consiguiente retirada de la navegación internacional de nuestras aguas frustró literalmente las esperanzas abrigadas durante la primera mitad del año.

De gravísima puede calificarse la inmediata desaparición del tráfico alemán que permaneció ausente de nuestros puertos hasta el término de la contienda. En Santa Cruz los 427 buques alemanes entrados en el puerto

durante 1913 pasaron a ser 260 en 1914; en Las Palmas se pasó de 650 a 352 buques en igual periodo de tiempo<sup>16</sup>. Tan brusco descenso en el segundo capítulo nacional de nuestro tráfico marítimo produjo una crisis de imposible recuperación<sup>17</sup>. Por otra parte, la carencia de información estadística continua para este periodo –la serie de informes consulares británicos se interrumpe durante la guerra– dificulta el conocimiento detallado de la evolución portuaria, cuyo estudio debe proseguirse entonces a través de las fuentes locales. En cualquier caso, resulta notoria la existencia de dos subperiodos bien delimitados cronológicamente y definidos, a su vez, por el ritmo de la actividad marítima. Así, las estadísticas referidas al puerto de Santa Cruz de Tenerife revelan la existencia de una primera etapa prolongada durante 1915-16 en la que aún se registra un movimiento portuario de cierta consideración.

#### MOVIMIENTO DE BUQUES EN STA. CRUZ DE TENERIFE. 1915-17

	Buques	Tonelaje neto
1915	3.167	2.909.091
1916	2.691	1.873.428

Elaboración propia. *Boletines de la Cámara O. de Comercio.*

Sin duda, la normalización general del comercio y del tráfico marítimo, adaptados ya a las nuevas circunstancias bélicas, permite que muchas líneas británicas, retiradas a comienzos del conflicto, reanuden pronto sus servicios y contribuyan a sostener el decaído ritmo de la actividad portuaria. A comienzos de 1916, sin embargo, las recomendaciones dirigidas por el Almirantazgo británico a los buques ingleses y aliados en general para que eludieran las aguas del Archipiélago en previsión de eventuales ataques de submarinos alemanes, provoca una paulatina disminución del trá-

<sup>16</sup> Tráfico alemán en Sta. Cruz de Tenerife. 1914:

Enero	35	Julio	34
Febrero	34	Agosto	7
Marzo	45	Septiembre	–
Abril	35	Octubre	2
Mayo	42	Noviembre	–
Junio	34	Diciembre	–

*Prensa/Boletín de la Cámara Oficial de Comercio.* Elaboración Propia.

<sup>17</sup> En Santa Cruz se pasa de 2.110 buques y 5.449.237 t en 1913 a 1.570 y 3.975.353 t en 1914. En el Puerto de La Luz los registros de entrada descienden de 4.974 buques y 16.083.650 t en 1913 a 3.556 buques y 11.123.630 t en 1914.

fico marítimo en los puertos isleños<sup>18</sup>. Las quejas de las consignatarias y casas carboneras británicas ante la nueva política del Gobierno inglés no se hace esperar. Diversos documentos, informados favorablemente por el cónsul Croker, son remitidos al Foreign Office a comienzos de 1916 solicitando la reconsideración de las medidas adoptadas debido a los graves perjuicios causados al comercio y a la navegación isleños. A pesar de las fuertes presiones ejercidas, el Gobierno inglés confirma, sin embargo, su actitud y recomienda insistentemente eludir las aguas de Canarias. La carencia de más comentarios sobre el tema a partir del mes de agosto parece presagiar ya el inminente desenlace de los acontecimientos cuya gravedad concederá finalmente la razón al Almirantazgo.

Mientras tanto, el estudio de la composición nacional del tráfico portuario en Santa Cruz de Tenerife no depara mayores sorpresas. Los buques británicos continúan detentando una participación mayoritaria; a continuación –ausente el pabellón alemán– se sitúan los buques de bandera española y, en tercer lugar, los franceses; por fin, muy destacados aparecen los buques noruegos, suecos, italianos, etc. Asimismo, se registra un crecimiento relevante del tráfico holandés en estas aguas, provocado quizás por los riesgos que entrañaba la navegación por el Mediterráneo y el Canal de Suez, su camino habitual hacia las colonias del sureste asiático<sup>19</sup>.

A partir de diciembre de 1916, sin embargo, la presencia constante de submarinos alemanes en las proximidades del Archipiélago provocará una inmediata y total retirada de la navegación internacional de nuestros puertos. El tráfico de buques extranjeros disminuye entonces drásticamente y tan sólo algunos pabellones como el noruego, integrado por los vapores fruteros de la naviera «Otto Thoresen», conservan aún un menguado protagonismo.

---

<sup>18</sup> Los documentos diplomáticos confirman las recomendaciones del Gobierno británico: «Almiralty state that british vessels whose business does not necessarily take them to Canaries have been warned to avoid islands, and that such action has not been taken without good reason.» «El Almirantazgo afirma que los buques británicos cuyas actividades no los conduzcan necesariamente a Canarias han recibido el consejo de evitar las islas, y que dicha acción no ha sido adoptada sin buenos motivos.» Foreign Office. Public Record Office. 27.490.

<sup>19</sup> *Las Canarias*, 5-3-1916.

MOVIMIENTO PORTUARIO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE. 1917

	Buques	Tonelaje neto
Españoles	1.312	493.246
Noruegos	18	20.442
Suecos	7	12.337
Franceses	3	2.560
Ingléses	5	3.265
Varios	18	20.701
TOTAL	1.363	552.551

*Boletín de la Cámara O. de Comercio.* nº 2. Sta. Cruz de Tenerife, 1917. Pág. 28.

La acción de los submarinos alemanes somete, pues, las islas a un auténtico bloqueo marítimo que sólo pueden eludir algunos vapores neutrales y, por supuesto, los buques nacionales cuya importancia se revela determinante en estos momentos de crisis. El agravamiento de la situación a lo largo de 1918, último año de la guerra, es una circunstancia harto evidente que se materializa en la casi total paralización de los puertos isleños, desprovistos durante meses de todo tráfico extranjero<sup>20</sup>. En este sentido, no parece haber sido el riesgo derivado de la actividad submarina alemana el único factor causante de la crisis portuaria en su fase más aguda. Por el contrario, la práctica de espionaje apoyada desde los buques mercantes alemanes retenidos en Las Palmas y Santa Cruz, cuya denuncia se reitera en las páginas de la prensa desde el comienzo del conflicto, así como la disposición germanófila demostrada por algunos sectores de la opinión pública parecen haber contribuido igualmente al desvío de la navegación.

Hay que aguardar, sin duda, el final del conflicto (noviembre-diciembre) para que de comienzo el proceso de normalización total de la vida portuaria. Es entonces cuando se reanudan los servicios de las navieras «Elder Dempster Co. Ltd.», «Yeoward Bros.», «The Union-Castle Mail S.S. Co.», «Cie. Gle. Transatlantique», etc., cuya renovada presencia supone el inicio

<sup>20</sup> Movimiento portuario en Sta. Cruz de Tenerife. 1918:

	En.	Feb.	Ab.	Mayo.	Jun.	Jul.	Ag.	Sept.
España	91	69	74	63	85	94	90	79
Gran Bretaña	2	-	-	-	-	-	-	-
Francia	-	1	-	-	-	-	-	-
Estados Unidos	-	-	1	-	-	-	-	-
Rep. Dominicana	-	-	-	-	-	-	1	-

Elaboración propia. *Boletín de la Cámara O. de Comercio.*

de un nuevo periodo de desarrollo de la vida portuaria insular. Hacia 1920, los puertos canarios parecen haber recuperado definitivamente la tónica de su actividad habitual: porcentaje mayoritario del tráfico de altura, clara hegemonía de los buques extranjeros y, en especial, británicos (el pabellón alemán ha sufrido, sin embargo, un sustancial retroceso), orientación inequívocamente colonial de nuestro derrotero marítimo, etc.<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> *Las Canarias*, 11-1-1921.