









**D. PABLO MÁYER SUÁREZ, SECRETARIO DEL DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA DE LA UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

**CERTIFICA**

Que el Consejo de Doctores del Departamento en su sesión de fecha de 18 diciembre de 2014 tomó el acuerdo de dar el consentimiento para su tramitación, a la tesis doctoral titulada “LAS PALMAS CIUDAD-PUERTO AFRICANA. ANÁLISIS GEOGRÁFICO SOBRE LA IDENTIDAD Y FUNCIONES DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA COMO CIUDAD PORTUARIA; EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y PROSPECTIVA” presentada por el doctorando D / FRANCISCO J. SÁNCHEZ LA O y dirigida por el Doctor Antonio Santana Santana.

Y para que así conste, y a efectos de lo previsto en el Artº 73.2 del Reglamento de Estudios de Doctorado de esta Universidad, firmo la presente en Las Palmas de Gran Canaria, a 12 de enero de 2015.





UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
Departamento de Geografía

**DOCTORADO EN LA INSULARIDAD: SOCIEDADES Y CULTURA**

**LAS PALMAS CIUDAD-PUERTO AFRICANA. ANÁLISIS  
GEOGRÁFICO SOBRE LA IDENTIDAD Y FUNCIONES DE LAS  
PALMAS DE GRAN CANARIA COMO CIUDAD PORTUARIA;  
EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y PROSPECTIVA**

Tesis Doctoral presentada por:

**FRANCISCO J. SÁNCHEZ LA O**

Dirigida por Dr. Antonio Santana Santana

El Director

El Doctorando

Las Palmas de Gran Canaria, a 12 de enero de 2015





UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
Departamento de Geografía

**DOCTORADO EN LA INSULARIAD: SOCIEDADES Y CULTURA**

**Tesis Doctoral**

**LAS PALMAS CIUDAD-PUERTO AFRICANA. ANÁLISIS  
GEOGRÁFICO SOBRE LA IDENTIDAD Y FUNCIONES DE LAS  
PALMAS DE GRAN CANARIA COMO CIUDAD PORTUARIA;  
EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y PROSPECTIVA**

Presentada por:

**FRANCISCO J. SÁNCHEZ LA O**

Las Palmas de Gran Canaria, a 12 de enero de 2015



## AGRADECIMIENTOS

Cualquier aportación individual, grande o pequeña, tiene un fundamento en el conocimiento universal: un conjunto de saberes y habilidades que, venciendo resistencias, se ha ido acumulando a lo largo de la historia de la humanidad. Un entrelazamiento de aportaciones que se concretan en cada una de las múltiples propuestas particulares de investigación o desarrollo tecnológico. Por tanto, para cualquier investigador, y concretamente para aquellos que desde la geografía interpretan las múltiples expresiones de un territorio, es de agradecer en primer lugar y de forma genérica la contribución universal al conocimiento científico y a sus aplicaciones técnicas en el estudio y análisis geográfico.

Fue en la Facultad de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria donde me mostraron las fuentes de ese conocimiento, me encausaron la formación de un saber variopinto, integrador y de gran utilidad. Así como también me habilitaron para el manejo de ciertas técnicas y, cómo no, para disponer de un buen puñado de criterios en los que fundamentar el análisis crítico que requiere el estudio geográfico. A todo el cuerpo docente agradezco sus enseñanzas. Y de forma particular y sobresaliente a Antonio Santana Santana, profesor que instruye en el conocimiento geográfico y genera inquietudes en el alumnado, aspectos indispensables para afrontar cualquier trabajo de investigación. El es el Director de esta tesis, y él es la persona de donde partió el interés para el desarrollo de la misma. *Tony* Santana fue quien de manera alegre, sin menospreciar el rigor (como tiene que ser) me generó el entusiasmo necesario en el comienzo y la orientación, asesoramiento, ayuda técnica y el apoyo anímico durante todo el proceso de investigación. Un proceso que ha sido demasiado largo, algo nada recomendable. La falta de ciertas habilidades, capacidades y otros asuntos personales fueron causa de la dilatación en el tiempo de esta propuesta, tal vez demasiado pretenciosa. Una propuesta que ha tomado cuerpo de tesis gracias a que el empeño ha ido superando los riesgos y demás resistencias.

Agradecer a la Autoridad Portuaria, que me facilitó la formación académica mediante el acceso a la información disponible y al sufragio de los costes de matrícula. En este apartado agradezco particularmente a los compañeros de trabajo de las Áreas de Infraestructuras e Ingeniería y de Planificación Estratégica y Gestión Portuaria; así como a los de Control de Gestión y Estadísticas, Archivo, y especialmente a los que conmigo componen la División de Planificación Urbanística y Planificación Ambiental, un excelente equipo de trabajo. A todos ellos gracias por facilitarme la labor y por su respaldo.

A Omar y Víctor correctores gramaticales de mis trabajos, empezando por Dictados después de la cena y terminando por formar parte del equipo de voluntarios que han ido corrigiendo esta tesis. Un agradecimiento enorme y un fuerte abrazo para los dos, mis hijos y el más importante estímulo en mi vida. A mis padres, humildes emprendedores de lo imposible, gracias por ese legado tan valioso. Y para Ana, mi compañera, que en esta última etapa siempre ha estado presente, un agradecimiento afectuoso.

Gracias a todos, a los que me han apoyado y también a los que me han criticado, de algo ha servido. Y un agradecimiento inconmensurable para aquellos pocos que siempre están ahí.

# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	15
<b>CONSIDERACIONES PREVIAS</b>	17
La elección del trabajo de investigación	17
Contexto espacio-temporal	20
Interés y motivos para la elección del tema central del trabajo de investigación	21
<b>EL MARCO CONCEPTUAL</b>	22
Planteamiento general	22
Perspectivas de análisis	22
<b>ASPECTOS METODOLÓGICOS</b>	29
Punto de partida	29
Objetivos	30
Líneas de investigación	31
Hipótesis	32
<b>FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA</b>	38
Estudios sobre la Geografía del comercio y el transporte marítimo	38
Otras fuentes consultadas	43
<b>ESTRUCTURA DEL TRABAJO</b>	45
<b>PRIMERA PARTE: MACARONESIA, ISLAS ATLÁNTICAS</b>	47
<b>CAPÍTULO I. EL PAPEL DE LAS ISLAS EN EL DESARROLLO DE LA NAVEGACIÓN Y EL COMERCIO MARÍTIMO</b>	49
I.1 NAVEGACIÓN Y COMERCIO	51
I.2 EL HECHO INSULAR	53
I.3 LA NAVEGACIÓN: UNA ESTRATEGIA DE CONOCIMIENTO Y DESARROLLO	54
I.4 LAS ISLAS EN LA ARTICULACIÓN DEL COMERCIO MEDITERRÁNEO	60
I.5 NAVEGACIÓN Y PESQUERÍAS EN EL ÁMBITO ATLÁNTICO-AFRICANO EN LA ANTIGÜEDAD	64
I.6 EL RECESO DE LA NAVEGACIÓN Y EL DECLIVE DEL COMERCIO MARÍTIMO EN OCCIDENTE	69
I.7 LAS ISLAS EN LA ESTRATEGIA COLONIAL MODERNA	72
<b>CAPÍTULO II. ASPECTOS EN EL DESARROLLO DIFERENCIADO DE LOS ESPACIOS INSULARES. Archipiélagos de la Macaronesia:</b>	
Contextualización histórico-geográfica	83
<b>II.1 ASPECTOS GEOGRÁFICOS: PARTICULARIDADES Y REFLEXIONES</b>	85
<b>II.2 LA GEOESTRATEGIA, UN VALOR RECURRENTE</b>	94
II.2.1 Valor y utilización de los recursos naturales: la capacidad de carga	96
II.2.2 Las condiciones náutico-terrestres: los puertos naturales	98

II.2.3 La localización geográfica	105
II.3 CAMBIOS EN LA RED PORTUARIA	109
II.4 FACTORES SOCIALES	113
II.4.1 Sistema de relaciones externas	113
II.4.2 Asentamiento del poder y proceso de poblamiento	118
II.4.3 El papel de las urbes en la estructura funcional jerárquica	120
II.5 NIVEL DE DESARROLLO DE LOS SISTEMAS PORTUARIOS LOCALES	124
II.6 APÉNDICES	132
II.6.1 Descripción de los puertos de la macaronesia	132
II.6.2 Mapas y rutas navales	144
 CAPÍTULO III. CONTEXTUALIZACIÓN ACTUAL	 149
III.1 CONDICIONANTES, FACTORES Y CIRCUNSTANCIAS QUE INCIDEN y PROMUEVEN CAMBIOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO	151
III.2 LOS CAMBIOS EN EL SISTEMA DE RELACIONES CON EL EXTERIOR Y SU INCIDENCIA EN EL NUEVO MODELO ECONÓMICO	171
III. 3 LOS CAMBIOS EN LA GEOESTRATEGIA ATLÁNTICA	182
III.4 SÍNTESIS	193
III.5 APÉNDICES	199
III.5.1 Declaración del Tratado de Maastricht para las Regiones Ultraperiféricas (RUP)	199
III.5.2 Conclusiones sobre <i>Las pesquerías canario africanas (1800-1914)</i>	200
III.5.3 Sobre la potencialidad del puerto de Las Palmas como puerto redistribuidor de mercancías	202
 <b>SEGUNDA PARTE: LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. DE UNA CIUDAD CON FONDEADERO A UNA CIUDAD PORTUARIA</b>	 207
 CAPÍTULO IV. LAS PALMAS CIUDAD Y PUERTO. CONFIGURACIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	 209
IV.1 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA CIUDAD-PUERTO LATENTE	211
IV.2 LA ESTRUCTURA INICIAL DEL TERRITORIO	214
IV.3 LAS PALMAS UNA CIUDAD PORTUARIA SIN PUERTO	217
IV.4 LAS PALMAS UN PUERTO LATENTE	223
IV.4.1 Factores geográficos	223
IV.4.2 Factores técnicos, económicos y tráficos portuarios	231
IV.4.3 Factores institucionales y de índole política	235
 CAPÍTULO V. EL PROCESO DE TRASFORMACIÓN DEL TERRITORIO Y SUS IMPLICACIONES EN LAS RELACIONES PUERTO Y CIUDAD	 247
V.1 PRINCIPALES HECHOS Y MOMENTOS. CAUSAS Y CONSECUENCIAS	249
V.2 EL FENÓMENO PORTUARIO: UNA CONSTANTE FAVORABLE	272
V.3 ETAPAS Y FUNCIONES DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA COMO ENCLAVE PORTUARIO	274
V.4 APÉNDICES	288
V.4.1 Plan Estratégico Proa 2020	288

<b>TERCERA PARTE: EL COMERCIO MARÍTIMO</b>	<b>291</b>
<b>CAPÍTULO VI. ESTRUCTURAS Y TENDENCIAS</b>	<b>293</b>
VI.1 MERCADO Y TRASPORTE MARÍTIMO	295
VI.2 LOS PUERTOS	300
VI.3 CAMBIOS Y TRASFORMACIONES	307
VI.4 FENÓMENOS Y TENDENCIAS ACTUALES	308
VI.5 ELECCIÓN DE PUERTOS Y ESTRUCTURA JERÁRQUICA DE LOS PUERTOS COMERCIALES (MANIPULACIÓN DE CONTENEDORES). FUNDAMENTOS	313
VI.6 TANGER MED, UN EJEMPLO PARADIGMÁTICO	318
VI.7 COMPETITIVIDAD PORTUARIA; DE LO GENERAL A LA PARTICULARIDAD DEL ÁFRICA ATLÁNTICA	322
VI.8 APÉNDICES	326
VI.8.1 Tasas portuarias	326
VI.8.2 Localización principales puertos comerciales	327
VI.8.3 Relación de tablas sobre clasificación de puertos en tráfico de contenedores	328
VI.8.4 Acontecimientos y flujos recientes.	332
VI.8.5 Información proyecto Tánger- Med	341
VI.8.6 Estrategia nacional de desarrollo de la competitividad logística (2010)	345
VI.8.7 Transporte y comercio marítimo en África	347
VI.8.8 Conexiones puertos y redes ferroviarias en África	350
<b>CAPÍTULO VII. EL PUERTO DE LAS PALMAS. REALIDAD, TENDENCIAS Y PROSPECTIVA</b>	<b>353</b>
VII.1 LA REALIDAD DEL PUERTO DE LAS PALMAS	355
VII.2 DIAGNÓSTICO ACTUAL DEL PUERTO DE LA LUZ	381
VII.3 PROSPECTIVA: EXPECTATIVAS DEL CRECIMIENTO PORTUARIO	388
VII.4 ACTIVIDADES PORTUARIAS Y VAB	393
VII.5 CARACTERÍSTICAS DE LOS MOVIMIENTOS DE CARGA Y TRÁFICO PORTUARIO POR EL PUERTO DE LAS PALMAS	394
VII.6 ANÁLISIS DE COMPETENCIA CON OTROS PUERTOS	396
<b>CUARTA PARTE: CONCLUSIONES, PROSPECTIVA Y ALTERNATIVA</b>	<b>411</b>
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>413</b>
Resumen de conclusiones	413
Verificación de la hipótesis central o de partida	418
<b>PROSPECTIVA: ANÁLISIS CRÍTICO PREVIO A LA ALTERNATIVA</b>	<b>423</b>
<b>ALTERNATIVA</b>	<b>439</b>
La comunidad fenicia, un modelo de referencia	439
Necesidad de una planificación estratégica y de una programación de actuaciones	444

<b>BIBLIOGRAFÍA, FUENTES Y RECURSOS ELECTRÓNICOS</b>	457
BIBLIOGRAFÍA	459
FUENTES DOCUMENTALES	481
RECURSOS ELECTRÓNICOS	485

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Fresco de Acrotiri (Santorini)	52
Figura 2. El mundo mítico de Homero hacia 700 a.C.	52
Figura 3. Antigua Tenochtitlan, principios del siglo XVI	56
Figura 4. Dominios Minoicos 1950-1450 a.C.	61
Figura 5. Dominios Micenos 1600-1200 a.C.	61
Figura 6. Sistema general de corrientes marinas en el Mediterráneo	63
Figura 7. Representación cartográfica de posibles rutas fenicias	64
Figura 8. Diagrama de corrientes y áreas de afloramientos en el Océano Atlántico Centro Oriental	65
Figura 9. Área geográfica del Círculo del Estrecho.	65
Figura 10. Localización Archipiélagos de la Macaronesia	87
Figura 11. Archipiélago de Azores	88
Figura 12. Ciudad y puerto de Ponta Delgada, Isla de San Miguel, Azores	88
Figura 13. Archipiélago de Madeira	89
Figura 14. Ciudad y puerto de Funchal, Isla y archipiélago de Madeira	89
Figura 15. Archipiélago canario	90
Figura 16. Ciudad y puerto de Santa Cruz de Tenerife	90
Figura 17. Ciudad y puerto de Las Palmas	91
Figura 18. Archipiélago de Cabo Verde	91
Figura 19. Ciudad y puerto de Praia, isla de Santiago, Cabo Verde	92
Figura 20. Porto Grande y ciudad de Mindelo, isla de San Vicente, Cabo Verde	92
Figura 21. Imágenes aéreas de las islas Canarias	103
Figura 22. “Trade Winds” sistema de corrientes aprovechadas para el comercio marítimo	107
Figura 23. Corrientes oceánicas en el Atlántico Norte	108
Figura 24. Tipología de puertos en la edad moderna	123
Figura 25. Plano de la isla de San Miguel y detalle de Ponta Delgada	132
Figura 26. Puerto y ciudad de Angra do Heroísmo	133
Figura 27. Mapa de Angra do Heroismo, 1650	134
Figura 28. Mapa de Madeira y detalle de la ciudad y puerto de Funchal, 1788	135
Figura 29. Plano de Santa Cruz de La Palma (1740/43)	136
Figura 30. Mapa de Garachico, 1588	138
Figura 31. Plano del Puerto de La Orotava, 1635	139
Figura 32. Plano de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Tiburcio Rosell, 1701	140
Figura 33. La ciudad de Santa Cruz de Tenerife y sus entornos. Joseph Ruiz, 1771	141
Figura 34. Puerto de Las Isletas	142
Figura 35. Mapa de Praia	143
Figura 36. Mapa “Nueva descripción de África”, 1662	144
Figura 37. Detalle representación gráfica de <i>Canaria</i>	144
Figura 38. Detalle de la <i>carta de la mer du sud et da le mer du nord</i> , N. de Fer, 1713	145
Figura 39. Mapamundi y Carta universal, 1714	146
Figura 40. Navegaciones principales entre Europa y naciones exteriores	146
Figura 41. Rutas comerciales navales entre Canarias, Europa y América, s. XVII	147
Figura 42. Impacto geográfico de la apertura del Canal de Suez y Panamá	153

Figura 43. Circulación marítima y estrechos	153
Figura 44. Evolución de la tipología de buques	157
Figura 45. Principales rutas del petróleo y localización de los principales puntos estratégicos, 2012	163
Figura 46. Esquema del tráfico marítimo mundial de contenedores, década 1990-2000	167
Figura 47. Turismo de cruceros: evolución de pasajeros 2005-2010 y mercados receptores; 2008- 2010	170
Figura 48. Comparativa exportación exterior (extranjero) de tomates; España peninsular/Canarias, campañas 1979/80 – 2009/10-	179
Figura 49. Evolución de la producción del plátano	180
Figura 50. Evolución desempleo en Canarias 1996-2013 (%)	182
Figura 51. Imagen a partir de una recreación del espacio natural de Las Palmas	216
Figura 52. Plano del Puerto de La Luz 1686	221
Figura 53. Plano del Puerto de La Luz 1879	221
Figura 54. Puerto de Gijón, 1635.	229
Figura 55. Plano del proyecto de ampliación del puerto local de Gijón, 1879	229
Figura 56. Plano de la bahía de Cádiz, 1715	230
Figura 57. Detalle de construcción de un dique vertical, ingeniería romana.	231
Figura 58. Vista frontal de un puerto romano	233
Figura 59. Sistema de aguada en el puerto de Bares.	233
Figura 60. Plano del puerto de La Luz, 1857	238
Figura 61. Plano de la ciudad de Las Palmas y trazado de la carretera de Las Palmas al puerto	253
Figura 62. Plano del proyecto del puerto de refugio, 1881	254
Figura 63. Plano del proyecto de refugio y urbanización. 1883	254
Figura 64. Obras para la construcción del muelle de abrigo (hoy Muelle Grande)	254
Figura 65. Transporte de bloques para la construcción de muelles	255
Figura 66. Obras para la construcción del muelle Santa Catalina	255
Figura 67. Puerto de la Luz, finales del siglo XIX	255
Figura 68. Veleros (pesqueros) en el Puerto de la Luz, principios del siglo XX	256
Figura 69. Taller en el puerto de la Luz, principios del siglo XX	256
Figura 70. Maniobras de carga y descarga en el Puerto de la Luz, principios del siglo XX	256
Figura 71. Plano del puerto de La Luz; infraestructuras y concesiones, 1928	257
Figura 72. Propuestas de expansión del dique	258
Figura 73. Plan General de los Servicios del Puerto de La Luz (1916)	259
Figura 74. Plano del proyecto ejecutado (1927)	260
Figura 75. Construcción de instalaciones para depósito de combustible (hidrocarburos) en el puerto de La Luz ( Las Palmas)	260
Figura 76. Suministro de combustible líquido, mediados de siglo XX	260
Figura 77. Primeras viviendas en construidas en Ciudad Jardín, Las Palmas de Gran Canaria, primer cuarto del siglo veinte	261
Figura 78. Actividad en el muelle Santa Catalina, primer cuarto del siglo veinte	262
Figura 79. Carga de plátanos en el puerto de La Luz, primer cuarto del siglo veinte	263
Figura 80. Plano de proyecto de ampliación del puerto de La Luz (puerto exterior)	263
Figura 81. Barcos amarrados en el puerto de Las Palmas	264

Figura 82. Barcos pesqueros japoneses amarrados en el puerto de Las Palmas (1980-1990)	264
Figura 83. Buques Cruceros en el puerto de Las Palmas (tercer cuarto s. XX)	264
Figura 84. Buques cruceros y mercantes en el puerto de Las Palmas (tercer cuarto s. XX)	265
Figura 85. Calendario de rutas de mercantes británicos desde el puerto de Southamton a Ciudad del Cabo, haciendo escala en el Puerto de Las Palmas	265
Figura 86. Evolución pesca fresca en el puerto de Las Palmas; años 1981 - 2013	267
Figura 87. Evolución pesca congelada (manipulada) en el puerto de Las Palmas; años 1981 - 2013	267
Figura 88. Evolución número de Buques en el puerto de Las Palmas; años 1980 - 2013	267
Figura 89. Vista aérea del puerto de Las Palmas	268
Figura 90. Vista de las obras de ampliación del puerto (Puerto exterior)	270
Figura 91. Esquema gráfico de la organización del territorio finales siglo XV y mitad siglo XIX	276
Figura 92. 1883-1914; plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto	279
Figura 93. 1914-1945; plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto	279
Figura 94. Plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto 1945-1980	282
Figura 95. 1980-2002, plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto	284
Figura 96. 2002-2010; plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto	286
Figura 97. Factores que inciden en el desarrollo del comercio	296
Figura 98. Evolución de los índices de producción industrial de la OCDE, del PIB, del comercio de mercancías y del tráfico marítimo mundial; años 1975-2011 (1990=100)	298
Figura 99. Evolución tráfico marítimo mundial, años 1980 -2011 (en millones de toneladas cargadas)	298
Figura 100. Tráfico marítimo mundial por continentes, 2010 (en porcentaje del tonelaje global )	299
Figura 101. Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 2010 (en porcentaje del tonelaje global )	299
Figura 102. Estructura del complejo sistema portuario	304
Figura 103. Modelo de comunidad portuaria por tipos de agentes	305
Figura 104. Prestación de servicios portuarios básicos a la llegada de buque a puerto	306
Figura 105. Movimiento de carga a la entrada y salida del puerto	306
Figura 106. Evolución de las dimensiones de los buques	311
Figura 107. Tamaño de de buques en la actualidad según tipología	312
Figura 108. Modelos básicos de configuración del sistema de trasporte internacional de mercancías	314
Figura 109. Localización de puertos Hub globales y regionales y principales ejes de trasporte de carga contenerizada, 2006 (en millones de TEUs y porcentaje)	317

Figura 110. Localización de los 120 primeros puertos en tráfico de contenedores, 2012	327
Figura 111. Mapa mundial de densidad de tráfico marítimo	335
Figura 112. Mapa de representación volumen de carga (tm) trasportado en rutas oceánicas, 2012	336
Figura 113. Comercio contenerizado mundial, 1990 – 2011 (en millones de TEU) y variación anual en porcentaje.	338
Figura 114. Índices mundiales del volumen trasportado en portacontenedores, buques tanques y buques de transporte de Gráfico principales , 1990-2011 (1990 =100)	338
Figura 115. Gráfico Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buques, 1980-2011 (cifras al comienzo de cada año en millones de TPM)	339
Figura 116. Estructura portuaria de Tánger-Med	344
Figura 117. Localización geográfica Tánger-Med	345
Figura 118. Corredores logístico entre China y África occidental	352
Figura 119. Comparativa de la evolución del número de buques y tamaño en el Puerto de Las Palmas, años 2002-2011	356
Figura 120. Plano de zonificación de tráficos navales, usos y actividades portuarias, Puerto de Las Palmas, 2013	359
Figura 121. Vista del puerto de Bilbao	364
Figura 122. Almacenes frigoríficos en el puerto de Las Palmas	365
Figura 123. Terminales de contenedores en el Puerto de Las Palmas	366
Figura 124. Vista actual del puerto de Las Palmas	368
Figura 125. Evolución volumen de contenedores (TEU) manipulados en el puerto de Las Palmas; 1992 – 2011	371
Figura 126. Plan Director de Infraestructuras, puerto de Las Palmas, 2012. Plano de alternativa 04	373
Figura 127. Avituallamiento (agua más combustible) Puerto de las Palmas, 1992 – 2011 (m <sup>3</sup> )	373
Figura 128. Tráfico rodado (RO – RO) Puerto de Las Palmas, 2001-2011	375
Figura 129. Maniobra de atraque en el muelle Reina Sofía (puerto de Las Palmas) de plataformas para la extracción de petróleo	377
Figura 130. Evolución volumen de negocio de la APLP, 2009-2013	378
Figura 131. Cadena de transporte marítimo y costes asociados	381
Figura 132. Localización de puertos comerciales en la provincia de Las Palmas	383
Figura 133. Terrenos destinados para el desarrollo de actividades logísticas del puerto de Las Palmas	383
Figura 134. Instalaciones y buque para suministro de combustible en el Puerto de Las Palmas	384
Figura 135. Varaderos en el puerto de Las Palmas	384
Figura 136. Servicios para el control y salvamento marítimo	385
Figura 137. Simulación del centro de inspección fronteriza del Puerto de Las Palmas	386
Figura 138. Vista muelle de Santa Catalina	386
Figura 139. Vista y plano sobre proyecto de mejora del entorno y accesos al Muelle de Santa Catalina	387
Figura 140. Instalaciones de las sedes de organismos de la ONU: Cruz Roja, Media Luna Roja y Programa Mundial de Alimentos	391
Figura 141. Puertos de la fachada nordatlántica africana	397
Figura 142. Puertos de Granadilla y Arinaga	399

Figura 143. Ciudad y puerto de Casablanca	401
Figura 144. Puerto de Dakar	401
Figura 145. Tráfico de buques de Dakar	403
Figura 146. Principales buques llegados a Dakar	404
Figura 147. Graneles líquidos en Dakar	404
Figura 148. Intensidad de relaciones Canarias–África	426
Figura 149. Localización 100 primeros puertos en tráfico de contenedores (TEU) año 2011	438

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos generales Archipiélagos de la Macaronesia	93
Tabla 2. Islas mayores (>700 Km <sup>2</sup> ) archipiélagos de la Macaronesia	93
Tabla 3. Principales ciudades marítimas de los archipiélagos de la Macaronesia	94
Tabla 4. Puertos principales de los archipiélagos de la Macaronesia	94
Tabla 5. Relación de principales compañías que operaban en los puertos insulares a comienzo de la navegación a vapor	117
Tabla 6. Recursos Naturales ámbito local e insular	129
Tabla 7. Localización Geoestratégica (rutas navales comerciales)	129
Tabla 8. Desarrollo urbano-portuario: infraestructuras, instalaciones y servicios urbanos y portuarios	130
Tabla 9. Valoración global actual	130
Tabla 10. Puertos y vapores en Macaronesia, según Stassano	161
Tabla 11. Descripción de puntos estratégicos en la distribución mundial del petróleo	163
Tabla 12. Evolución tamaño de buques cruceros	169
Tabla 13. Evolución exportación de tomates en Canarias (totales) campañas 2005-2006; 2012-2013	179
Tabla 14. Evolución exportación de plátanos en Canarias (totales) 2006-2013	180
Tabla 15. Evolución de la ayuda al plátano	180
Tabla 16. Análisis DAFO sobre la situación del sector agrario en Canarias, 2013	181
Tabla 17. Peso del turismo en el PIB (%)	182
Tabla 18. Movimiento de buques de vapor en el puerto de La Luz, 1863-1902	253
Tabla 19. Proyecto Plan de Mejoras del Puerto de La Luz	257
Tabla 20. Aplicación de tasas en los puertos de interés general adscritos a la APLP, año 2012	326
Tabla 21. Clasificación TOP 100 puertos en tráfico de contenedores. (2011-2012)	328
Tabla 22. Evolución clasificación de puertos y número de contenedores manipulados (años 1970, 1980 y 1990)	330
Tabla 23. Evolución clasificación de puertos y número de contenedores manipulados (años 2006 y 2011)	331
Tabla 24. Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenerizado Este –Oeste. 1995-2009 (en millones de TEU)	336
Tabla 25. Evolución de la flota de portacontenedores celulares	339
Tabla 26. Principales operadores (enero 2011) número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU.	340
Tabla 27. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, a 1 de enero de 2011	341
Tabla 28. Concesiones en Tánger-Med	343
Tabla 29. Movimiento portuario de contenedores en países africanos, más China, Singapur y España, 2008 y 2009 (en TEU)	346
Tabla 30. Crecimiento del comercio de mercancías por región geográfica 2008-2010 (variación anual en porcentaje)	347

Tabla 31. Movimiento portuario de contenedores en países africanos, China, Singapur y España, 2008 y 2009 (en TEU)	348
Tabla 32. Evolución de buques en los puertos de la APLP, 2002-2012	356
Tabla 33. Número de buques* y arqueo bruto (GT)** por grupos de tamaño y en %, en el puerto de Las Palmas, año 2012	356
Tabla 34. Número de buques (escalas) agrupados según tipología, puerto de Las Palmas, 2007 – 2011	357
Tabla 35. Distribución por tipo de buques (agrupados) en el puerto de Las Palmas, año 2013	358
Tabla 36. Instalaciones Varaderos	360
Tabla 37. Instalaciones Astilleros (reparación naval)	361
Tabla 38. Volumen de mercancías movidas en el puerto de Las Palmas, año 2012, según su presentación, movimiento de carga y tipo de tráfico (en toneladas)	361
Tabla 39. Volumen de mercancías movidas en el puerto de Las Palmas, año 2012, según su presentación y movimiento de carga; totales (en Toneladas)	361
Tabla 40. Datos de tráfico portuarios, año 2012 (Autoridades portuarias de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona Bilbao, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas)	362
Tabla 41. Comparativa datos características técnicas puertos de Bilbao y Las Palmas, año 2013	364
Tabla 42. Evolución clasificación de puertos en tráfico de contenedores, 1998 -2011	369
Tabla 43. Evolución clasificación de puertos y número de contenedores (TEU) 1998 y 2011 (resumida)	370
Tabla 44. Evolución tráfico de graneles, Puerto de Las Palmas	372
Tabla 45. Relación de entradas y salidas de plataformas petrolíferas en el puerto de Las Palmas, 2009 – 2012	375
Tabla 46. Relación de entradas y salidas de plataformas petrolíferas en el puerto de Las Palmas, 2013	377
Tabla 47. Superficie total y suelo concesionable del puerto de las Palmas, año 2013	379
Tabla 48. Valor Añadido Bruto (VAB) y capacidad de empleo según actividad portuaria en el puerto de Las Palmas (2005)	394
Tabla 49. Tráfico de mercancías con escala en el Puerto de Las Palmas, año 2012	395
Tabla 50. Movimiento de mercancías en el puerto de Las Palmas, año 2012 (en Toneladas)	396
Tabla 51. Evolución tráfico de mercancía en el puerto de Las Palmas 2009 – 2011	396
Tabla 52. Relación de miembros de la sección regional Canarias - África	425
Tabla 53. Evolución de la tasa de pobreza extrema, total y por región (1981-2008)	431
Tabla 54. Clasificación puertos africanos en tráfico de contenedores (TEU)	431



# INTRODUCCIÓN



## CONSIDERACIONES PREVIAS

### La elección del trabajo de investigación

Nuestro primer contacto con la vida portuaria se remonta al año 1987, cuando ingresé en la plantilla de la Junta del Puerto (hoy Autoridad Portuaria de Las Palmas, en adelante APLP) después de superar un concurso público de oposición para cubrir plazas de peón. Por tanto de manera muy poco académica.

La culminación de mis estudios en la Licenciatura de Geografía en 2004, nos abrió nuevos y esperanzadores horizontes personales y una nueva perspectiva sobre el puerto que marcó el inicio de una nueva relación. La realización de los estudios de doctorado en el programa *Insularidad: sociedades y culturas* de la ULPGC, en el bienio 2005-2007, nos abrió nuevas expectativas y nos dotó de una perspectiva sobre el puerto más académica. Además, a partir de esas fechas nuestra situación laboral y personal en el puerto cambió. La formación académica adquirida, más la inquietud y la decisión de trabajar en temas relacionados con la planificación portuaria, nos permitieron incorporarnos al área de Actuaciones Estratégicas de la Autoridad Portuario de Las Palmas (en adelante APLP), hoy denominada Área de Planificación Estratégica y Gestión Portuaria, y, específicamente, a la División de Planificación Urbanística y Planificación Ambiental; un equipo multidisciplinar que atiende las necesidades administrativas de ordenación y planificación de los puertos de interés general de la provincia de Las Palmas adscritos a la APLP, mediante la elaboración de documentos y trámites correspondientes. En estos años tuve la oportunidad de conocer en profundidad el puerto y adquirir un nivel de responsabilidad correspondiente a mi nueva relación con la entidad que lo representa. Fue entonces cuando, en el año 2007, una vez terminado el doctorado y acreditada la suficiencia investigadora, decidimos acometer la Tesis doctoral que hoy defendemos.

Este trabajo tiene dos precedentes, el trabajo de suficiencia investigadora examinado por el tribunal correspondiente el día 3 de abril de 2008, y dos comunicaciones presentadas a los XVIII y XIX Coloquios de Historia Canaria Americana (presentados en 2008 y 2010 respectivamente), en colaboración con

nuestro director de Tesis, el Dr. Antonio Santana Santana, titulados “Aspectos en el desarrollo diferenciado de los espacios insulares macaronésicos”<sup>1</sup> y “Las Palmas de Gran Canaria: pros y contra de una ciudad portuaria atlántica durante el periodo de navegación a vela”<sup>2</sup>. En el primero realizamos una aproximación al análisis geográfico de la evolución histórica y contextualización actual de los espacios insulares de la Macaronesia y en el segundo acometimos el análisis del comportamiento de Las Palmas de Gran Canaria -como ciudad portuaria enclavada en el Atlántico- hasta el siglo XIX, y que constituyen los precedentes del trabajo que hoy presentamos como Tesis.

Para ello nos motivó la idea de tratar de aportar identidad a Las Palmas de Gran Canaria como ciudad portuaria, una función básica que la ha definido a lo largo de la historia, inspirándonos en la idea expresada por S. T. Pérez Parrilla en un artículo titulado “La ciudad –puerto”<sup>3</sup>: “*Las Palmas de Gran Canaria debiera ser una ciudad-puerto y no lo es, es una ciudad que en uno de sus extremos tiene un magnífico puerto*”<sup>4</sup>. Una formulación que podría reforzar la identidad de Las Palmas de Gran Canaria como ciudad portuaria, en el sentido de ser una ciudad que también debe y tiene que reconocerse como puerto. O sea, un espacio que se organiza y se configura para el tránsito de personas y bienes sociales y materiales y, en consecuencia, propicio a las relaciones y a los intercambios, en el ámbito local y entre este y el exterior.

En esa idea de tratar de aportar mayor identidad a esta ciudad faltaba por concretar el contexto no local, no urbano. Nos referimos a describir y, sobre todo, a explicar su proyección exterior; su papel internacional conforme a su relación con el sistema mundial de los trasportes y comercio marítimo y con la red internacional de ciudades portuarias. Por tanto, nos referimos al rol –pasado y presente- en cuanto enclave urbano-portuario internacional. Una materia bastante

---

<sup>1</sup> Sánchez La O, F. y Santana Santana, A., 2010, p. 732-747.

<sup>2</sup> Sánchez La O, F. y Santana Santana, A., 2012, pp. 597-618.

<sup>3</sup> Pérez Parrilla, S.T. 1994, pp. 117-120.

<sup>4</sup> Pérez Parrilla, S.T., 1994, p. 119.

trabajada desde distintos campos de investigación y disciplinas académicas. Especialmente en cuanto a periodos históricos.

Por ello, elegimos dar una orientación precisa y actual a este trabajo. En ese sentido consideramos centrar la propuesta de investigación en desmenuzar lo concerniente al comportamiento histórico de esta ciudad con respecto al comercio marítimo internacional, explicando orígenes, motivos, causas y roles desempeñados a lo largo de su devenir histórico y, de forma especial, en tratar de explicar la tendencia del comportamiento social dominante con respecto al desarrollo portuario, haciendo prospectiva de tal comportamiento en base al contexto actual.

Con respecto a ese planteamiento nos pareció importante indagar sobre la definición de Las Palmas de Gran Canaria como ciudad atlántica, marítima y portuaria. Un concepto de carácter geográfico muy utilizado para definir la ubicación geográfica de esta ciudad, que lleva implícita una dimensión internacional que consideramos poco concreta. Una conjetura tendente a la dispersión. Una definición que ha ido modelando la concepción geográfica que se tiene sobre este territorio, obviándose de forma ingenua (por parte de la población) o sistemática (por parte de estamentos públicos o privados) la concreción de ciertas particularidades geográficas, entre otras, la proximidad con el continente africano y, en consecuencia, las posibilidades de conexión y la oportunidad (histórica) de potenciar las relaciones sociales y comerciales. O sea de generar una vecindad afín. El clarificar esta realidad geográfica nos parece, pues, un aspecto imprescindible para identificar lo mejor posible el objeto de estudio.

Conforme a todo ello, este trabajo pretende ser, desde una perspectiva geográfica y diacrónica, un estudio sobre los condicionantes y factores que han incidido en la configuración de Las Palmas de Gran Canaria como ciudad portuaria y en su posterior comportamiento y desarrollo, así como sobre los orígenes y las causas que han promovido las distintas funciones centrales que ha desempeñado.

En la parte final, en la que aplicamos nuestra experiencia en la planificación estratégica portuaria, hacemos una serie de consideraciones y se plantean conclusiones, así como una propuesta sobre una posible orientación de actuaciones conjuntas puerto y ciudad, hacia el continente africano.

### **Contexto espacio-temporal**

El marco geográfico concreto en el que se desarrolla este trabajo es el del conjunto de los archipiélagos de la Macaronesia. Unos archipiélagos que mantienen características geológicas y biogeográficas semejantes, así como una historia con bastantes rasgos comunes. Y, de forma particular, se centra en el ámbito de la ciudad-puerto de Las Palmas de Gran Canaria porque, como se verá, con el discurrir histórico esta ciudad ha ocupado un lugar relevante. Además, haremos referencias a la región continental de la costa occidental africana.

El marco temporal analizado parte desde la colonización europea de estos archipiélagos hasta la actualidad; no obstante se ha tenido en cuenta el periodo histórico que comienza desde el momento en que se tiene conocimiento de la existencia de estas islas atlánticas en el Mundo Antiguo.

Para una mejor comprensión e interpretación geográfica de la evolución histórica de esta ciudad como enclave urbano-portuario se han contextualizado, a modo de síntesis, aquellas etapas o momentos históricos de mayor relevancia en la configuración de distintos escenarios de actuación y participación puerto y ciudad.

El seleccionar Las Palmas de Gran Canaria como ciudad de referencia se explica por su singular configuración y por su proceso de desarrollo socioeconómico, urbano y portuario. Y, fundamentalmente, por el destacado papel que ha desempeñado y desempeña hoy en día como ciudad y puerto en el atlántico macaronésico, así como, desde la propuesta realizada en este trabajo, el que puede desempeñar en el futuro como parte de un territorio africano de influencias mutuas.

## **Interés y motivos para la elección del tema central del trabajo de investigación**

Pensamos que el interés mayor de esta Tesis es el de aportar información y reflexiones sobre el estado actual de la ciudad y puerto de Las Palmas, y también sobre su reposicionamiento ante las nuevas estrategias mundiales referentes al comercio y sistemas de transporte marítimo y no tanto la revisión o la actualización del conocimiento sobre su pasado histórico y su desarrollo. Tampoco se ha pretendido profundizar en el proceso de formación urbana de Las Palmas de Gran Canaria, un trabajo de fuerte componente histórica, ya bien desarrollado por otros autores, en especial por A. Herrera Piqué (1984 y 2000) y F. Martín Galán (1984 y 2001) sino aportar otra visión, centrada concretamente sobre el papel y la función histórica que ha desempeñado este enclave como ciudad y puerto en el atlántico macaronésico. Además se pretende analizar especialmente su posición actual ante la reestructuración que está experimentando el comercio mundial y el transporte marítimo así como en cuanto a la oportunidad de formulación de propuestas sobre el papel que ha de jugar -tanto la ciudad como el puerto- en relación a las nuevas políticas de cooperación y desarrollo respecto a los países de la costa occidental africana, y en cuanto a las relaciones comerciales y sociales Canarias – África desde una visión geográfica y actuación estratégica actuales.

Así pues, el motivo principal que me ha impulsado a la realización de este trabajo es el de tratar de aportar identidad portuaria a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, revisar su comportamiento como tal ciudad portuaria y hacer una propuesta que sirva para reforzar esta característica y, al mismo tiempo, reivindicar su papel de ciudad-puerto africana.

## **EL MARCO CONCEPTUAL**

### **Planteamiento general**

Como ya se ha indicado, esta investigación no pretende profundizar en el proceso de formación urbana de las Palmas de Gran Canaria, sino que en ella se pretende abordar el comercio marítimo y sus implicaciones en los espacios insulares de la Macaronesia y, en concreto, en la ciudad-puerto de Las Palmas de Gran Canaria, así como en la importancia que tiene el comercio marítimo actual en el volumen de tráficos portuarios y en la planificación estratégica, para lo cual nos centramos en tratar los siguientes aspectos:

- Condicionantes y factores en la implantación y desarrollo de los puertos.
- Puertos, comercio y transporte marítimo en los espacios insulares.
- Vinculaciones de Las Palmas de Gran Canaria ciudad y puerto con los tráficos y rutas navales.
- Evolución del transporte marítimo y sus repercusiones sobre las infraestructuras portuarias y la estructura social y urbana de la ciudad.
- Actuales estrategias mundiales en el sistema de transporte marítimo.
- El puerto de Las Palmas: realidad y prospectiva.
- Las Palmas de Gran Canaria y su ámbito natural de influencias: planificación estratégica y actuaciones posibles.

### **Perspectivas del análisis**

Al ser amplio y diverso el campo de investigación, el trabajo se ha abordado desde distintas perspectivas propias de los estudios geográficos.

#### *Geografía de las islas*

El hecho insular es una materia de estudio que, desde la Geografía, se puede abordar desde diferentes perspectivas de investigación. Para la elaboración de este trabajo se ha tomado como referencia los conocimientos sobre los espacios insulares que en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria se imparten

mediante la asignatura Geografía de las Islas, orientando dichos conocimientos hacia el estudio de los territorios insulares de la Macaronesia, analizando las características generales que definen sus recursos, condicionantes, relaciones, semejanzas y diferencias<sup>5</sup>.

### *Geografía Histórica*

En cualquier estudio geográfico la componente histórica tiene un peso importante, especialmente en aquellos trabajos donde se trata y se aborda la génesis y el proceso evolutivo de un ente geográfico. El análisis diacrónico que se ha realizado sobre Las Palmas de Gran Canaria ha posibilitado estructurar temporalmente este trabajo para, de este modo, aproximarnos a comprender e interpretar los distintos roles y funciones concretas que en cada momento o etapa histórica ha experimentado esta ciudad.

Sobre la evolución histórica de Las Palmas, existen varios trabajos, entre los que destacan los de A. Herrera Piqué (1984 y 2000) y F. Martín Galán (1984, 2001, 2007 y 2008), centrados especialmente en la conformación de su tejido urbano. Por ello consideramos importante resaltar que este trabajo incide, sobre todo, en el estudio geográfico de esta ciudad como enclave portuario desde una perspectiva geoestratégica y no tanto en su evolución urbana. También, en el papel y en las funciones que ha desempeñado Las Palmas de Gran Canaria en distintos momentos o etapas históricas como entidad portuaria enclavada en el Atlántico Macaronésico<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Han resultado especialmente significativos los trabajos de Mac Arthur, R.H. y Wilson, E.O., 1967; Vigne, J.-D., 1977; Torriani, L., 1978; González Antón, R. *et al.*, 1998; Macías Hernández, A.M., 1999; Del Castillo Ruiz de Vergara, P.A., 2001; Morales Matos, G., 2001; Santana Santana, A. *et al.*, 2002; Rodríguez Martín, C. y González Antón, R., 2003; Moreno Medina, C., 2003; y otros.

<sup>6</sup> En relación a esta materia destacamos los trabajos de Morales Padrón, F., 1978; Pérez-Mallaina Bueno, P.E., 1979; Viguera González, M., 1980; Quintana Navarro, F., 1985; Torres Santana, E. *et al.*, 1981; Alemany Llover, J., 1991; Pérez García, J.M. y Noreña Salto, M.T., 1992; Ponsich, M., 1994; Medina Sanabria, J., 1996; Monge, F. y Del Olmo, M. 1996; Monge F., 1999; Quintana Andrés, P., 1999; Jorge Godoy, S., 2000; Guimerá Ravina, A., 1977, 1988, 1995, 2001 y 2006; Santana Pérez, J.M. *et al.*, 2003; Suárez Bosa, M., 2004; Fortea Pérez, J.I. y Gelabert González, J.L., 2006; González de Uriarte Marrón, C., 2006, entre otros.

Por medio de la cual analizaremos los elementos y factores que incidieron de forma más destacada en la constitución y configuración de Las Palmas de Gran Canaria como núcleo urbano de primer rango en el ámbito macaronésico.

También, desde esta misma especialidad, se analizan las interrelaciones puerto y ciudad; escenarios de actuación y participación. Materia que en los últimos años está generando en el ámbito mundial multitud de trabajos, reflexiones y debates desde distintas disciplinas relacionadas con el urbanismo y con las transformaciones portuarias e incidencias en un ámbito territorial determinado, especialmente la Arquitectura y la Geografía<sup>7</sup>.

Para nuestro trabajo nos han sido de gran utilidad los artículos recopilados en *Toda la ciudad*<sup>8</sup> y los trabajos presentados en el seminario internacional *Las Palmas: ciudad-puerto*<sup>9</sup>. También nos ha servido de consulta el trabajo realizado por Pedro M. Janeiro Matoso y S. Isabel Pereira Gama (2006) resultado de su práctica profesional como estudiantes de Arquitectura en la Fundación Puertos de Las Palmas. Trabajo que consistió en un estudio recopilatorio de las publicaciones (hasta la fecha de realización del mismo, 2005) de estudios y propuestas referidas el frente marítimo y portuario de Las Palmas de Gran Canaria.

Desde una perspectiva geográfica más amplia, ha resultado de gran valor las consultas a la *Asociación Internacional de Ciudades y Puertos*<sup>10</sup>, hoy *Red Mundial de Ciudades Portuaria*, una organización internacional con el objetivo de difundir proyectos relacionados con ciudades portuarias. Así como la revista

---

<sup>7</sup> En Canarias, algunos autores -además de los citados en el apartado anterior- como el arquitecto E. Cáceres Morales, (1998) y el geógrafo G. Delgado Aguiar (1998) han realizado trabajos sobre esta materia (también, Pozueta Chavarri, J., 2006) tomando como ejemplo el caso del puerto y ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

<sup>8</sup> Roig García, E. (coord.), 1994.

<sup>9</sup> Yanes Tuña, U. (coord.), 1996.

<sup>10</sup> AIVP; [www.aivp.org](http://www.aivp.org) [15-07-2014].

*Portus*<sup>11</sup> y la publicación *La ciudad portuaria del siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad* (2011)<sup>12</sup>; una recopilación de trabajos publicados en esa revista durante el periodo 2001-2011, correspondiendo esas publicaciones a la Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades, RETE<sup>13</sup>. La idea principal que originó la publicación de esa obra recopilatoria, según sus editores, fue “*la de ofrecer una visión global y pluridisciplinar de la evolución de la ciudad portuaria*”<sup>14</sup>.

### *Geopolítica*

Entre todas las interpretaciones que se pueden dar a la Geografía una es la de un saber geoestratégico, ya que reúne un conjunto de conocimientos teóricos y prácticos sobre un espacio geográfico determinado: sus valores, aprovechamientos y posible utilización estratégica. De acuerdo con esto podemos definir la Geopolítica como la utilización política de estos saberes.

En cualquier momento de la Historia y en cualquier parte del mundo ha sido de vital importancia para las distintas sociedades humanas poseer información sobre un territorio determinado: recursos, accesibilidad, morfología, asentamientos humanos, etc. Esta información una vez “procesada” se transforma en conocimiento geográfico; un conjunto de saberes de gran valor y utilidad, ya que permiten diseñar estrategias de ocupación, ordenación y planificación territorial. Esta información global es generalmente administrada por los distintos y correspondientes órganos de poder, estatal y local, lo que supone ejercer un control sobre el conocimiento en sí mismo y sobre el territorio. La estructura de un determinado territorio y la distribución de funciones y usos específicos son resultado de la plasmación espacial de tales estrategias y responden siempre a

---

<sup>11</sup> RETE: Asociación para la colaboración entre ciudades y puertos; [www.reteonline.org](http://www.reteonline.org). 20 de julio de 2013].

<sup>12</sup> RETE, 2011.

<sup>13</sup> Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades. Alemany, J. y Bruttomesso (coord.)

<sup>14</sup> Alemany, J. y Bruttomesso, R., 2011.

intereses económicos y políticos de la clase social y sectores de poder dominante<sup>15</sup>.

Desde la geopolítica, y sobre la base de buenos conocimientos geográficos, podemos entender y explicar tanto la estructura y el funcionamiento de un determinado espacio geográfico (una ciudad), como la instrumentalización y actuaciones futuras que sobre dicho espacio se proyectan (la geoestrategia)<sup>16</sup>. De igual forma, también podemos interpretar las distintas funciones y el papel que ha desempeñado y desempeña tal ciudad, puerto, etc. dentro de una estructura jerárquica territorial: local, regional y mundial. La geopolítica nos sirve para entender las claves de una determinada geoestrategia. O sea, para explicar políticas globales de expansión basadas en la utilización o instrumentalización de determinados territorios. En palabras de Álvaro Monjardino, de la organización de una determinada sociedad, de su poder y de su expansión más allá de lo estrictamente militar nace la Geoestrategia “*que es la base de la instrumentalización geográfica al servicio del poder por vía de la cual ciertos propósitos políticos se realizan en un determinado territorio*”<sup>17</sup>. Por tanto, podemos definir la geopolítica como la instrumentalización política de conocimientos geográficos y la Geoestrategia como la plasmación espacial de esa geopolítica.

Todas estas cuestiones, que se abordan desde la geopolítica, han tenido aplicación en este trabajo. Nos han servido para la formulación de criterios y razonamientos sobre el valor geoestratégico que supuestamente tienen los distintos espacios insulares que se encuentran en la Macaronesia: archipiélagos, islas, puertos y ciudades portuarias. Para ello se realizó un estudio comparativo entre los puertos y las distintas capitales insulares o archipelágicas por considerar a estos territorios

---

<sup>15</sup> Lacoste, Y., 1977.

<sup>16</sup> La Geoestrategia podemos entenderla como la puesta en práctica de una planificación política y económica cuyos fines son la utilización o instrumentalización de determinados territorios que, por su localización geográfica y atributos, pueden desempeñar un papel central o fundamental en la materialización de unos objetivos estratégicos. Por lo general una determinada geoestrategia responde a planes específicos de expansión territorial (Geopolítica). Sobre la geoestrategia y su relación con las islas de la Macaronesia se puede consultar Monjardino, A., 1997, pp. 233-248.

<sup>17</sup> Monjardino, A., 1997, p. 237.

como los más significativos de los distintos espacios geográficos antes señalados, así como más representativos de cada archipiélago<sup>18</sup>. Y, conforme a ello, se formularon conclusiones.

Para el análisis concreto sobre la utilización geoestratégica de Las Palmas ciudad y puerto, se investigó acerca de las propuestas formuladas en cada etapa histórica sobre la orientación que debía tomar el puerto y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria ante el comercio marítimo internacional, el papel desarrollado y la realidad posterior. También se ha investigado acerca del papel que puede desempeñar Las Palmas de Gran Canaria ante las actuales estrategias del transporte marítimo, comercio mundial y relaciones políticas y comerciales con los países de la costa occidental africana. En este contexto se argumenta, al final de la Tesis (ver apartado Alternativa), la necesidad de diseñar y promover para esta ciudad un proyecto común urbano-portuario basado en sus potencialidades sociales y geográficas.

#### *Geografía del comercio y del transporte marítimo*

El transporte marítimo ha desempeñado un papel decisivo en el desarrollo de las sociedades insulares, especialmente en aquellas asentadas en islas oceánicas, debido al reducido tamaño que por lo general tienen estas islas y su alejamiento con respecto a las tierras continentales. Circunstancias que inciden directamente sobre la existencia, volumen y disponibilidad de recursos. Una adversidad que han ido superando las poblaciones insulares mediante la utilización de diversos medios técnicos, conocimientos y habilidades.

Durante milenios, el transporte marítimo fue el único medio que posibilitó el establecimiento de relaciones e intercambios entre distintas poblaciones y sociedades insulares y entre estas y el resto del Mundo. Igualmente el transporte marítimo sigue siendo hoy, para estas sociedades, el principal medio de transporte utilizado en el desplazamiento de mercancías. Por tal motivo, los puertos son claves para los espacios insulares.

---

<sup>18</sup> García-Baquero González, A., 2006; García y Bellido, A., 1942; Hernández, O., 1976; Monjardino, A., 1997; Ponce Marrero, J., 1993.

Existen dos elementos que son fundamentales para que se pueda efectuar el intercambio y el comercio marítimo: las naves y los puertos. Las embarcaciones mediante el establecimiento de rutas navales pueden unir localidades costeras de cualquier punto del planeta, pero sin la existencia de puertos –naturales o construidos- con las mínimas condiciones náutico-terrestres requeridas según la tipología de los buques, difícilmente podrán efectuarse maniobras de embarque, desembarque y de trasbordo. De sus características naturales (estructura, emplazamiento y localización) especialmente en sus orígenes (navegación a vela o remo) y otras derivadas de la acción humana (proyectos constructivos y estrategias comerciales), va a depender el tipo y volumen de los tráficos marítimos que puedan llevarse a cabo. Una formulación que iremos demostrando a lo largo de este trabajo.

Los puertos tienen capacidad para incidir en la ordenación del territorio (articulación del sistema de transporte terrestre insular), en el desarrollo socioeconómico de la población y, en buena medida, en la estructura y desarrollo urbano de la ciudad donde está ubicado. Incluso en un área territorial más allá de sus estrictos límites urbanos.

De forma inversa, los flujos que el puerto recibe de su *hinterland* urbano (e insular), potencian –en parte- las cualidades de éste y su posicionamiento con respecto al transporte y comercio marítimo mundial. No obstante, hay puertos –concretamente los localizados en puntos o áreas estratégicas- que en distintas etapas o episodios históricos, o como en la actualidad, que al ser seleccionados e incluidos en una red global, dejan de ser puertos de *hinterland* controlados<sup>19</sup>. O sea, que más que depender e incidir sobre su entorno inmediato, dependen de factores exógenos. Hoy en día, los estudios sobre esta materia indican que en lo referente a los puertos de cierta importancia, que éstos pasan a ser meros “*peones de un juego de comercio global en el que los jugadores principales son corporaciones privadas, cuyos intereses raramente coinciden ni con los de sus administradores portuarios ni con los de su entorno social*”<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> Derbrie, J. y Guerrero, D., 2006, p. 272.

<sup>20</sup> García Alonso, L., 2005, p. 80.

## **ASPECTOS METODOLÓGICOS**

### **Punto de partida**

El primer paso para el desarrollo de este trabajo fue definir el proceso de investigación a partir de un planteamiento general básico. Un planteamiento inicial que sirviera de guía y permitiera realizar un estudio que englobara el puerto y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, sin repetir trabajos ya realizados.

En este sentido el trabajo de investigación se orientó como un estudio geográfico sobre los factores y condicionantes que han incidido en la evolución histórica y funciones desempeñadas por la ciudad y el puerto de Las Palmas. Así como el de realizar una prospectiva de Las Palmas de Gran Canaria como enclave portuario africano. Un trabajo que consideramos de interés, de utilidad y novedoso.

Una vez definido el planteamiento básico, el siguiente paso fue estructurar -en torno a ese planteamiento- el esquema de trabajo de investigación. Formular hipótesis, objetivos y secuenciar la Tesis en distintas partes y capítulos.

Con el esquema previo elaborado, se pasó a la recopilación, selección y consulta de las fuentes, tanto cartográficas como documentales y bibliográficas. Proceso que nunca queda del todo cerrado. En esta labor nos fueron de gran utilidad algunos trabajos realizados durante la licenciatura de Geografía, así como, contar con información directa sobre el puerto y los tráficos portuarios. El hecho de pertenecer a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, me facilitó esta labor. Así como el de acceder a la documentación depositada en el archivo de esta empresa.

Lo siguiente fue trabajar sobre la base del esquema inicial y conforme a los objetivos originales. Asimismo proponiendo un índice inicial, índice que se fue reelaborando y concretando conforme se avanzaba en el trabajo. Paralelamente se fueron reelaborando los objetivos, las líneas de investigación y las hipótesis.

## **Objetivos**

El objetivo principal de este trabajo es el de aportar -desde la perspectiva geográfica- un análisis que de alguna forma sirva para contribuir a clarificar la identidad de Las Palmas de Gran Canaria, así como sobre el espacio natural de influencias del puerto y de la ciudad, y sus condicionantes y potencialidades. En otros términos, la realización de un estudio y análisis sobre su comportamiento como ciudad portuaria desde sus orígenes con la finalidad de realizar un diagnóstico y prospectiva. Elementos de análisis y reflexión que pueden contribuir al diseño de estrategias de actuación.

### *Objetivos generales:*

OG1. Investigar el hecho insular desde una óptica social, adentrándonos en las causas que generan procesos de desarrollo diferenciado.

OG2. Realizar un estudio comparativo entre los distintos espacios insulares de la Macaronesia: archipiélagos, islas y ciudades portuarias representativas.

OG3. Abordar temas relacionados con la evolución de la navegación, el transporte y el comercio marítimo y su incidencia en las estructuras urbano-portuarias insulares (marco geográfico de archipiélagos de la Macaronesia) o, dicho de otra forma, analizar las interrelaciones entre la evolución del sistema de transporte marítimo y los enclaves urbano-portuarios macaronésicos.

OG4. Analizar la evolución histórica, funciones y prospectiva de Las Palmas de Gran Canaria como enclave portuario en el Atlántico macaronésico. Identificando los roles y potencialidades como ciudad portuaria.

OG5. Analizar el territorio natural de influencias.

OG6. Estudiar e identificar el puerto de La Luz, hoy Puerto de Las Palmas, en su pasado histórico y en la contextualización actual, local y mundial.

OG7. Aportar identidad territorial a Las Palmas de Gran Canaria.

### *Objetivos específicos:*

OE1. Definir las causas y agentes que promovieron la colonización y procesos de desarrollo de los espacios insulares macaronésicos.

OE2. Analizar e identificar las variables relacionadas con el valor geoestratégico del conjunto de los territorios insulares de la Macaronesia: archipiélagos, islas y ciudades portuarias representativas y, en particular, las de Las Palmas de Gran Canaria.

OE3. Estudiar el particular desarrollo urbano-portuario de Las Palmas de Gran Canaria y el papel de los agentes sociales.

OE4. Estudiar las interrelaciones entre el puerto y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

OE5. Estudiar el papel desempeñado por el puerto de Las Palmas (de La Luz) en la formación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y en su proceso de crecimiento y desarrollo urbano, así como en los vínculos y relaciones con el exterior.

OE6. Identificar y contextualizar las distintas etapas y funciones de Las Palmas como enclave portuario en el Atlántico macaronésico.

OE7. Analizar la situación actual de los tráficos marítimos y redes portuarias.

OE8. Realizar un análisis crítico sobre:

- La realidad urbano-portuaria de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Las actuales estrategias mundiales en cuanto al comercio y transporte marítimo.
- La distribución y estructura jerárquica de puertos.
- Las relaciones sociales internacionales y particulares (Canarias – África) con los países de la costa occidental africana.

### **Líneas de investigación**

Las tres líneas básicas de investigación de este trabajo están referidas a las relaciones y vínculos de esta ciudad con el puerto y con el comercio marítimo, parte esencial de su protagonismo histórico. En este sentido se ha investigado acerca de:

1. Las causas que han promovido a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como enclave geoestratégico urbano-portuario en el ámbito geográfico de la Macaronesia.

2. La ciudad-puerto como emporio y estación de servicios a la navegación, al comercio y transporte marítimo internacional.
3. Su papel potencial como pieza clave en la conexión y relaciones con África.

Tres materias de investigación interrelacionadas que se han abordado de la siguiente forma:

1. Para la primera ha sido necesario realizar un estudio sobre los factores de valor potencial estratégico. Concretar y evaluar dichos factores y, en base a ello, hacer un análisis comparativo entre los distintos territorios macaronésicos: archipiélagos, islas, puertos y ciudades portuarias representativas, e indagar sobre los rasgos diferenciadores y sus causas.
2. Para la segunda se ha acometido un análisis histórico-geográfico sobre los condicionantes y factores que han incidido y propiciado la realización de esa función matriz enunciada, así como el análisis sobre el actual sistema de transporte marítimo: tráfico, rutas y puertos; expectativas, planteamientos y propuestas.
3. Y para el tercer aspecto se ha trabajado en la interpretación de las relaciones históricas de Canarias con el continente africano y, más concretamente, en el rol específico desempeñado por la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en esas relaciones y sus potencialidades como ciudad portuaria africana.

## **Hipótesis**

En este trabajo de investigación se formulan varias hipótesis. La primera que describimos es la hipótesis central, una formulación global que orienta todo el trabajo de investigación. Las siguientes hipótesis guardan relación con las distintas materias de investigación que componen este trabajo. Todas ellas se plantean y explican en los correspondientes apartados de esta tesis y se verifican, con argumentos, al final del trabajo.

1. Propuesta de hipótesis central. Las Palmas de Gran Canaria, por su localización geográfica (proximidad al continente africano y banco pesquero sahariano), vinculación histórica con la navegación, la pesca y el comercio marítimo internacional, potencialidad portuaria y oportunidades históricas ha generado condiciones para proyectarse y configurarse como ciudad–puerto africana. Sin embargo esa posibilidad no se ha concretado en proyectos de planificación territorial, ni tampoco en una planificación geoestratégica local (diseñada en origen), tanto en la actualidad, como tampoco en aquellos periodos históricos que lo propiciaban. Por tanto consideramos que a lo largo de su historia han tenido que persistir condicionantes y resistencias de carácter social que no lo han hecho posible.

2. La siguiente hipótesis que formulamos tiene cierto paralelismo con la anterior, y, de igual forma, un planteamiento similar. El puerto de La Luz (hoy puerto de Las Palmas) contaba, desde la colonización hispana de este archipiélago, con el mejor conjunto de condiciones y factores naturales favorables (que explican su posterior y tardío desarrollo), así como de saberes y prácticas asociadas a la navegación. Sin embargo, no se posiciona como el puerto principal o cabecera del archipiélago. Tampoco se organiza el territorio local en función de las actividades portuarias, ni se construyen ni se articulan en torno a su espacio natural (fondeadero y embarcadero del puerto de La Luz o de las Isletas) infraestructuras, instalaciones y servicios náuticos que facilitaran el desarrollo de actividades de carácter comercial y portuario; así como tampoco se levanta entorno a este espacio marítimo un poblamiento afín a sus funciones y potenciales usos hasta finales del siglo XIX. Por tanto consideramos que han existido causas que condicionaron tales actuaciones o, al menos, no lo favorecieron.

3. Otra de las hipótesis que planteamos tiene una formulación doble. Cuestionamos el desarrollo diferenciado en los diferentes espacios insulares de la Macaronesia (archipiélagos, islas y ciudades portuarias); y al mismo tiempo la generalización del supuesto valor potencial de estos territorios insulares asociado a su correspondiente localización geográfica. En tal sentido exponemos las siguientes subhipótesis:

3.a. La localización geográfica de estos archipiélagos ha jugado un papel importante en la geopolítica de expansión atlántica europea, especialmente durante el periodo de navegación a vela y, en consecuencia, se le ha dado un valor geoestratégico generalizado a estos territorios insulares, estando este potencial valor geoestratégico asociado a una serie de aprovechamientos y usos posibles relacionados con el comercio marítimo internacional. Por tanto, esta condición ha sido la que ha marcado en gran medida el particular desarrollo socioeconómico y urbano-portuario de estos territorios insulares.

3.b. No obstante, el apreciar –tanto en la actualidad como en su evolución histórica- distintos grados de crecimiento y desarrollo poblacional, económico, urbano y portuario entre los distintos territorios insulares de la Macaronesia (archipiélagos, islas, capitales o ciudades más representativas, y puertos), nos lleva a considerar que probablemente no todos los territorios han tenido el mismo valor o importancia geoestratégica, por lo que planteamos que deben existir otros factores o condicionantes que a lo largo de la historia han ido modelando tales presupuestos geoestratégicos más allá de una mera localización geográfica.

4. De forma similar al planteamiento anterior, esta vez centrándonos en los puertos de tráfico internacional de las islas de la Macaronesia, planteamos que en la actualidad existe una notable diferencia entre el puerto de Las Palmas y el resto de puertos de la Macaronesia en cuanto a dimensiones físicas, volumen de tráficos portuarios, prestación de servicios, etc., a favor del puerto de Las Palmas. Una diferencia que parte con el comienzo de la navegación a vapor y la recalada de estos buques en dichos puertos insulares (mediados de siglo XIX), y que se concreta en la construcción del puerto de la Luz, en su continuado crecimiento y desarrollo y, fundamentalmente, en el rápido y sobresaliente ascenso de la entrada de barcos a este puerto -especialmente vapores- a partir de ese hecho histórico. Un incremento bastante mayor que en el resto de puertos<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Burriel de Orueta, E., 1974.

Es por ello que consideramos que en esa etapa se tuvieron que dar una serie de circunstancias –distintas a la de etapas anteriores- que motivaron esa discriminación de puertos a favor del de La Luz, realizada por las distintas navieras internacionales, y que originaron un cambio radical con respecto al contexto anterior, no sólo en lo referente a la tipología de la navegación y transportes marítimos, sino también en cuanto al establecimiento de una jerarquización más restrictiva de rutas marítimas comerciales y puertos. Una jerarquización que colocó al puerto de la Luz (hasta el día de hoy) en primer lugar entre todos los puertos de la Macaronesia.

5. Otra de las hipótesis sobre la que trabajamos está vinculada a la construcción de barcos y a la pesca. Actividades que en cierta medida están bastante relacionadas y forman parte importante del pasado histórico de estas islas<sup>22</sup> -y concretamente- de la ciudad y puerto de Las Palmas. Planteamos lo siguiente: Canarias está próxima al banco pesquero canariro-sahariano, uno de los caladeros de pesca más ricos del mundo y ha contado a la largo de su historia de tradición pesquera, conocimientos y experiencia práctica en náutica, carpintería de rivera y artes de pesca. Unas actividades de alta potencialidad, sostenibilidad y rentabilidad social y económica que, sin embargo, no pasaron de ser prácticas profesionales –en cierta medida- de carácter marginal o de escaso desarrollo por las resistencias y poco interés demostrado por parte de organismos oficiales. Ninguna de las dos actividades tienen presencia industrial en la actualidad. La pesca sobrevive de forma artesanal, y la construcción de barcos, reducida al ámbito de la producción artesanal, la enseñanza profesional, o como una simple afición (cursos esporádicos de carpintería de rivera). Una incógnita que, como en las hipótesis anteriores, necesita resolución.

6. La siguiente hipótesis que planteamos es sobre el contexto actual en cuanto al comercio marítimo internacional, sistemas de transportes y competitividad interportuaria, y capacidad de atracción de tráfico portuarios por el puerto de Las Palmas. Desde finales del siglo XX, la tendencia de la gran mayoría de puertos

---

<sup>22</sup> Lobo Cabrera, M. 1989.

comerciales internacionales es a configurarse como puertos Hub<sup>23</sup>, enclaves portuarios concentradores y redistribuidores de carga (contenedores), con la intención de quedar incluidos en las grandes redes mundiales de transporte. El puerto de Las Palmas, también afiliado a esa tendencia, y queriendo sacar partido de su potencial localización geoestratégica (rutas comerciales atlánticas) desarrolló actuaciones para conseguir tal propósito. No obstante, la realidad actual está desmarcando a este puerto de ese propósito<sup>24</sup>. Estabilizada (temporalmente) la crisis económica mundial, en el puerto de Las Palmas se mantiene el progresivo descenso del volumen de contenedores manipulados (en tránsito), más de 300.000 desde 2011 hasta la conclusión de esta tesis en 2014<sup>25</sup>. Sin embargo otros puertos competidores como el de Bahía de Algeciras y especialmente el nuevo puerto de Tánger–Med (norte de Marruecos) sí están experimentando un crecimiento notable en este tipo de tráfico.

Si consideramos la localización geoestratégica como el factor y condición más destacada de estos tres puertos, es de suponer que el puerto de Las Palmas carece de otros factores o capacidades que lo están excluyendo de la posibilidad de ser puerto Hub, como puerto redistribuidor de contenedores en tránsito en el Atlántico africano. Factores que además de la condición geoestratégica –supuestamente– también favorecen a los otros dos puertos<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup> Del Ingles “concentrador”, dispositivo que canaliza el cableado de una red para ampliarla y repetir la misma señal a través de diferentes puertos. Un puerto Hub es un puerto central o de redistribución de carga. Es decir, un puerto al que llegan mercancías desde distintos lugares y en diferentes medios de transporte para su posterior distribución, también multimodal. En España, el puerto de Bahía de Algeciras es un ejemplo de puerto Hub. Las principales condiciones necesarias para esta función es disponer de una gran capacidad para concentrar y manipular carga, existencia de conexiones multimodales, y localización geoestratégica (principales rutas mundiales, o cercanía a centros de gran producción y consumo).

<sup>24</sup> “...el puerto HUB más importante de España es Algeciras. Para Canarias, los containers con mercancía que vienen de Oriente Próximo, Norteamérica e incluso del Norte de Europa, no vienen directamente a Canarias. Las navieras concentran la descarga de sus barcos en Algeciras, y desde allí redistribuyen a diferentes puntos finales de entrega. Por tanto, Algeciras hace la función de Puerto HUB”. (<http://aduanasencanarias.blogspot.com.es/2009/02/>).

<sup>25</sup> Fuente: Estadísticas APLP. Acumulado septiembre 2013-2014, y evolución tráfico (movimiento de contenedores) 2011-2014.

<sup>26</sup> Consideramos que además de una condición geoestratégica de mayor nivel (encrucijada de las dos principales rutas mundiales Este-Oeste y Norte-Sur, esta última en reciente progresión) estos dos puertos citados disponen de conexiones multimodales (continentales) y mayor capacidad (real y probable) de concentración de carga que el puerto de Las Palmas.

7. La última hipótesis que formulamos tiene relación con la propuesta de actuación que exponemos al final de la Tesis. Hacemos el siguiente enunciado: uno de los principales factores para el desarrollo de las sociedades humanas ha sido el establecimiento de relaciones comerciales. De acuerdo con este planteamiento, y conociendo la evolución socioeconómica de los archipiélagos de la Macaronesia, se puede afirmar que las actividades socioeconómicas relacionadas con el comercio exterior han sido el principal factor de desarrollo de estos territorios insulares y, de forma destacada, de la ciudad y puerto de Las Palmas, al menos hasta mediados de siglo XX.

Para el desarrollo del comercio entendemos que es necesaria la estructuración de un mercado, o sea, la articulación de un espacio común (nexos y acuerdos entre las partes) entre distintos centros o espacios de producción y consumo y los intercambios entre ellos mediante los medios de transporte necesarios.

Desde finales del siglo XIX, la principal función del puerto de Las Palmas, así como de otros puertos insulares, fue la de servir como puerto de escala en las rutas marítimas comerciales Europa – África Occidental. Esta utilización motivó un desarrollo socioeconómico, urbano y portuario en las ciudades portuarias más importantes, siendo destacado ese desarrollo en Las Palmas de Gran Canaria. No obstante, esta vinculación indirecta entre estos territorios insulares, y particularmente entre esta ciudad y algunos territorios de la costa occidental africana mediante las conexiones comerciales marítimas, no generó los medios y capacidades suficientes para la configuración de un mercado estable Canarias – países cercanos del África Occidental.

Por tanto, consideramos que siendo propicia la coyuntura histórica y favorable la proximidad geográfica, las características naturales y el equipamiento del puerto y ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, desde los agentes locales no se promovieron las actuaciones ni se dispusieron los medios necesarios para la articulación de ese mercado posible.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### Estudios sobre el comercio y el transporte marítimo

Los estudios sobre esta materia son los que consideramos de mayor interés y los que aportan mayor peso a este trabajo de investigación. En ellos nos hemos apoyado para hacer el análisis crítico sobre el sistema y las redes de transporte y del comercio marítimo actual, a escala mundial, y sus incidencias sobre la ciudad y el Puerto de Las Palmas. O sea, son los que nos desvelan el estado de la cuestión.

En este sentido hemos dado más importancia a los estudios sobre los factores que intervienen en la diferenciación de ciudades portuarias y en la jerarquización de puertos. Sobre este asunto concreto destacamos el estudio realizado por D. Martner sobre la nueva jerarquización de rutas y puertos a nivel mundial. En este trabajo plantea que se está *“propiciando una reorganización de los puertos a escala mundial, en la que se redefinen sus actividades, atributos y relevancia no sólo en función a su localización dentro del territorio de un Estado nación determinado, sino también con base en los imperativos de cadenas productivas globalizadas que se sustentan físicamente en extensas redes de transportación–distribución de mercancías”*<sup>27</sup>.

En general, son diversas las fuentes y los estudios realizados en el ámbito internacional –entre ellos los geográficos– que tratan sobre el comercio y el transporte marítimo, dos elementos que están interrelacionados. Así como estudios más específicos sobre puertos y ciudades portuarias (geografía portuaria) que abordan temas tales como: estructura y funciones de los puertos y ciudades portuarias; estudios sobre las interrelaciones puerto y ciudad; la evolución, cambios y afecciones entre el comercio, el transporte marítimo, puertos y ciudades portuarias; puertos y territorios de influencias, etc.<sup>28</sup> Y otros con carácter prospectivo, como podrían ser aquellos estudios sobre la orientación a seguir de un determinado puerto y ciudad portuaria según las expectativas de crecimiento

---

<sup>27</sup> Martner, D., 2009, p. 8.

<sup>28</sup> Castejón, R., 1990; García Alonso, L., 2005.

del comercio marítimo y de los tráficos portuarios concretados en un área de influencia<sup>29</sup>.

Entre todos ellos destacamos la siguiente relación de trabajos consultados, en su mayoría citados en esta Tesis.

En España, estas materias han sido trabajadas por Albarracín Durán, P., 2006; Alemany Llover, J., 1991; Castejón, R., 1990; Debrie, J. y Guerrero, D., 2006; Monje Martínez, F. y Del Olmo Pintado, M., 1996; Fariña, F., 1950; Fortea Pérez, J.I. y Gelabert González, J.L., 2006; García Alonso, L., 2005; García-Baquero González, A., 2006; Guimerá Ravina, A. y Romero, D., 1996; Guimerá Ravina, A. y Monje Martínez, F., 2000; Guimerá Ravina, A., 2006; Pery Paredes, P., 2003; Pozueta Chavarri, J., 2006; Rodríguez Dapena, A., 2005; Vigueras González, M., 1980.

Centrados en el ámbito macaronésico y canario son varios los trabajos consultados: De Béthencourt Massieu, A., 2002; Delgado Aguiar, G., 1992 y 1999; Delgado Aguiar *et al.* 2007; Fariña, F., 1950; García-Talavera, F., 2003; Guimerá Ravina, A., 1977, 1988, 1995 y 2001, Lobo Cabrera, M., 1999; Macías González, M., 1992; Martín Hernández, U., 1992, 2004; Miranda Guerra, J., 1975; Quintana Navarro, F., 1985; Santana Pérez, G. y Santana Pérez J. M., 2002; Santana Pérez, J.M., 2010 y 2011; Santana Pérez, J.M., *et al.*, 2003; Santana Pérez J.M. y Santana Pérez, G., 2014; Solbes Ferri, S., 2004; Tobal Conesa, T., 1997, y otros.

En el ámbito internacional encontramos Antún, J.P. 1995; Hoffmann, J., 1999, 2000; Martner, C.D., 1999, 2009; así como fuentes internacionales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)<sup>30</sup>. Uno de los textos básicos utilizados sobre geografía portuaria ha sido *Seaports and Seaports Terminals*, de BIRD, J.H, 1971, una obra que, según Tobal Conesa, T., 1997, está plenamente identificada con lo que se ha conocido como geografía

---

<sup>29</sup> Debrie, J. y Guerrero, D., 2006; García Alonso, L., 2005; Martner, D., 2009.

<sup>30</sup> UNCTAD, 2011.

cuantitativa. Sus capítulos sobre la definición del *hinterland* y del *foreland* han sentado escuela. En este trabajo se introducen índices sintéticos para delimitar espacios y evaluar la importancia comercial de un puerto, utilizando valores del total de tráfico y del área continental (*hinterland*) en la cual ejerce su influencia. El *foreland* es tratado de forma similar, en base a los puertos con los que se mantienen intercambios comerciales<sup>31</sup>.

Otro de los trabajos realizados sobre el estudio de la Geografía portuaria, en este caso de España, es la tesis de Rosa Castejón Arqued, *Principios teóricos y metodológicos sobre Geografía Portuaria. La proyección exterior del puerto de Barcelona* (UB, Barcelona, 1990). En este trabajo se hace un análisis general bastante amplio sobre esos principios y un estudio concreto sobre el puerto de Barcelona. Como dice la autora en esta tesis se realiza “*Una reflexión sobre los fenómenos portuarios, gestada desde el campo disciplinario de la geografía. En la que se da especial énfasis a los planteamientos teóricos del estudio geográfico de los centros portuarios*”<sup>32</sup>.

Más recientemente destaca la Tesis de L. García Alonso, *Competencia interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles* (Universidad de Oviedo, 2005). Es un estudio sobre los trasportes marítimos donde se analizan las claves de la competencia interportuaria de forma general y concretándose en el contexto de puertos españoles. Una competencia que entre los puertos de titularidad estatal de un mismo sistema nacional, en este caso España, debe estar tutelada por Puertos del Estado, como órgano director de ese sistema nacional de puertos de interés general, para asesorar y orientar tal competitividad, y evitar la duplicidad de inversiones, y con ello impedir el “*consiguiente derroche de unos recursos que, en muchos casos, son públicos*”<sup>33</sup>. En este sentido, García Alonso menciona que desde el ámbito académico hay autores que, como Slack, B. (1993), “*sugieren que la competencia interportuaria no ha de abordarse tratando de mejorar permanentemente los equipos e*

---

<sup>31</sup> Tobal Conesa, T., 1997, sin paginar.

<sup>32</sup> Castejón Arqued, R., 1990, p. 1.

<sup>33</sup> García Alonso, L., 2005, p. 185.

*instalaciones de los puertos, sino desarrollando estrategias que permitan a adaptarlos al contexto del tráfico internacional*<sup>34</sup>.

La competitividad entre puertos es una cuestión básica en el análisis sobre los trasportes marítimos y la prospectiva de los puertos. En la Introducción de este trabajo plantea que *“El resultado de la competencia interportuaria escapa pues al control de los responsables de los puertos dada la compleja estructura del sector del transporte marítimo, siendo dicha estructura la que condiciona la conducta de los gestores portuarios, instados a competir por un tráfico cuyo reparto obedece a unas claves inciertas, y a hacerlo además sabiendo que muchos de los aspectos supuestamente relevantes para atraer a dicho tráfico quedan fuera de su alcance”*<sup>35</sup>. La autora propone un modelo para el análisis de esta materia (capítulo 6) al objeto de *“despejar las claves del éxito de cada puerto en la atracción de tráfico hacia sus instalaciones”*<sup>36</sup>. Mediante la aplicación de este modelo sobre puertos de una misma región que comparten un mismo *hinterland* y compiten por un tráfico potencialmente captable, la elección de un puerto (según la capacidad de atracción o cuota de mercado) estará condicionada por la distancia entre tal puerto y el origen de la mercancía.

En esta investigación la autora critica las investigaciones sobre esta materia basadas en el examen de encuestas realizadas a consignatarios y armadores: *“Las principales investigaciones dedicadas a estudiar este fenómeno y publicadas hasta el momento basan sus conclusiones en el examen de las encuestas realizadas a consignatarios y armadores acerca de sus preferencias a la hora de seleccionar el puerto que ha de servir a sus intereses. Pero este punto de partida plantea dos inconvenientes: aceptar que el resultado del reparto interportuario del tráfico depende sólo de las decisiones adoptadas por ambas categorías de agentes y, muy especialmente, basar el análisis únicamente en las preferencias declaradas por aquellos que han sido encuestados”*<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> García Alonso, L., 2005, p. 185.

<sup>35</sup> García Alonso, L., 2005, p. 3.

<sup>36</sup> García Alonso, L., 2005, p. 183.

<sup>37</sup> García Alonso, L., 2005, p. 4.

Dentro de este apartado de tráficos marítimos, puertos y competencias interportuarias, también queremos destacar el trabajo de C. D. Martner, *Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de Hubs en México*<sup>38</sup>, ya citado anteriormente, porque aporta una perspectiva sobre la realidad actual en cuanto a sistema económico y comercio mundial, y la red mundial de tráficos marítimos: jerarquización de rutas y puertos Hub.

Estos trabajos, más el informe de la Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo<sup>39</sup>, nos han servido de guía para explicar la evolución y el contexto actual de los trasportes marítimos y comercio internacional, fundamentar la competitividad interportuaria a distintas escalas y, en base a ello, valorar de forma genérica el potencial y las limitaciones de cada puerto y de forma concreta las del puerto de Las Palmas.

Otros trabajos a comentar por lo específico y relacionado con la Tesis que presentamos, son los trabajos de F. Quintana Navarro (1985) en el que se describe la primera etapa del puerto de La Luz (primer proyecto construido) y las circunstancias en la que se desarrolló este acontecimiento, uno de los más destacados en la historia de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. También los de G. Delgado Aguiar, (1992) y Delgado Aguiar, G. *et al.* (2007). En el primero de ellos se hace un análisis sobre los trasportes y comunicaciones marítimas en Gran Canaria, tomando al Puerto de Las Palmas (características generales y datos estadísticos 1970-1989) como referencia central. En el segundo el estudio se amplía al ámbito geográfico de los archipiélagos de Canarias, Azores y Madeira, dedicando una parte importante de este estudio a las relaciones comerciales, régimen fiscal y proceso de integración de estos espacios insulares con Europa, prestando mayor atención a las relaciones comerciales administrativas Canarias- Comunidad Europea. En este sentido indican que “*El modelo elegido para definir las relaciones entre Canarias y la Unión Europea supone una reorganización del espacio económico insular para adaptarse al nuevo modelo de división europea del trabajo y a las decisiones políticas*

---

<sup>38</sup> Martner, C.D., 2009.

<sup>39</sup> UNCTAD, 2011.

*comunitarias, que a su vez repercutirán en una determinada organización territorial*”<sup>40</sup>. Y en este mismo apartado, haciendo alusión al grado de dependencia existente con Europa y España, señalan que “*A pesar del grado creciente de internacionalización de todos los procesos del mundo actual, Canarias tiene una mayor dependencia de los acontecimientos que suceden en Europa, y en el resto del territorio español, en contra de lo sucedido en otras zonas insulares europeas y no comunitarias*”<sup>41</sup>. Por otro lado, en las consideraciones finales exponen el siguiente planteamiento: “*Desde el siglo XV hasta la actualidad, Canarias tuvo siempre un estatus comercial diferencial. Ello fue necesario para poder subsistir en las islas, y debido particularmente a las condiciones naturales del Archipiélago (insularidad y lejanía) y a la necesidad de planificar el desarrollo económico de la región*”<sup>42</sup>. Un asunto que abordamos en nuestra investigación y que consideramos parte clave de esta Tesis.

### **Otras fuentes consultadas**

El amplio abanico de materias que abarca la investigación geográfica y la complejidad de esta Tesis han hecho necesario la consulta de diversas fuentes de información. Ya se han descrito parte de las fuentes consultadas, destacando la bibliografía, artículos, y otras fuentes documentales de mayor interés y la materia de investigación para la que han sido utilizadas.

Para el desarrollo de esta investigación, el trabajar en la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y concretamente en el Área de Planificación Estratégica y Gestión Portuaria, me ha sido de gran utilidad, ya que dispuse de la mayor facilidad posible para el acceso a los archivos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Unos archivos donde se guarda la mayor parte de los documentos relacionados con la historia evolutiva del puerto (memorias, planos, y otros documentos impresos), además de una amplia colección de la revista *Puertos* (publicación bimensual de Puertos del Estado) y otras publicaciones relacionadas con la

---

<sup>40</sup> Delgado Aguiar, G. *et al.*, 2007, p. 176.

<sup>41</sup> Delgado Aguiar, G. *et al.*, 2007, p.176.

<sup>42</sup> Delgado Aguiar, G. *et al.*, 2007, p. 198.

navegación, puertos y tráfico marítimos. También dispone de una amplia gama de libros sobre estas materias y sobre la historia y descripción de las Islas Canarias.

Además de esta facilidad de acceso a la información depositada en el archivo de esta empresa pública, también conté con la cooperación de esta entidad para la reproducción gráfica (digitalización) de algunos documentos, como planos originales, fotografías, y otros documentos de valor histórico. Y mediante el servicio de intranet (acceso a información interna) acceder a documentos relacionados con datos estadísticos, planos y otro tipo de información sobre el puerto de Las Palmas. De la misma forma también me prestó especial cooperación la Fundación Puertos de Las Palmas ([www.fundacionpuertos.com](http://www.fundacionpuertos.com)).

Para la obtención de información estadística y datos generales de puertos españoles, así como de otros puertos a nivel mundial, ha resultado de gran utilidad la consulta a la página web de Puertos del Estado ([www.puertos.es](http://www.puertos.es)) y de algunas autoridades portuarias. En lo referente a puertos, comercio internacional y transportes marítimos a nivel mundial, además del informe de la UNCTAD, ya citado, se consultó una serie de webs: [www.containershipping.com](http://www.containershipping.com) y [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com); conexiones webs que suministran información a Global Cargo System S.A., empresa con sede en Valencia dedicada a la logística internacional. En esas webs se expone la actualidad internacional sobre estos temas, así como clasificación anual de los principales puertos a nivel mundial en movimiento de contenedores (TOP 100).

Y sobre información relacionada con la evolución y actualidad social y económica de Canarias han sido consultados distintas consejerías y estamentos dependientes del Gobierno de Canarias, mediante el acceso a los enlaces electrónicos derivados de la web [www.gobiernodecanarias.org](http://www.gobiernodecanarias.org).

Todas estas fuentes y el total de las consultadas se detallan en el apartado de Fuentes y Bibliografía expuesto al final de esta Tesis. Aclaramos que no todos los documentos consultados han sido citados expresamente en el trabajo de investigación que presentamos, sin que ello suponga restarle importancia, ya que

consideramos que su mención en la relación de fuentes descrita en ese apartado puede servir como referencia para alguna determinada consulta de interés relacionada con los temas que se han tratado en esta Tesis.

## **ESTRUCTURA DEL TRABAJO**

El resultado final de nuestra Tesis se estructura en cuatro partes o bloques en los que se articula el resultado de nuestra investigación.

En la primera parte, *Macaronesia, Islas atlánticas*, que incluye los capítulos I, II y III, se analiza la navegación, los puertos y la importancia del comercio marítimo en el desarrollo de los espacios insulares, y se particulariza sobre la incidencia de estos aspectos en los territorios insulares de la Macaronesia, desvelando las causas que generan distintas pautas y niveles de desarrollo. El capítulo tres se dedica específicamente a la contextualización actual de estos territorios y a las incidencias originadas por los cambios en la navegación, geoestrategia atlántica y relaciones externas. Terminando esta primera parte con un apartado dedicado a las conclusiones de este bloque.

La segunda parte, *Las Palmas de Gran Canaria. De una ciudad con fondeadero a una ciudad portuaria*, que abarca los capítulos IV y V, se dedica por completo a la exposición de la interpretación geográfica e histórica de Las Palmas de Gran Canaria realizado por nosotros, como enclave urbano-portuario. Se analizan sus orígenes, sus funciones y su desarrollo particular y singular. También se hace un análisis crítico sobre las relaciones históricas puerto-ciudad.

En la tercera parte, *El comercio marítimo*, que consta de los capítulos VI y VII, abordamos aspectos generales relacionados con el transporte y el comercio marítimo actuales. Se hace un análisis crítico sobre la realidad presente del puerto de Las Palmas: territorios de influencia, condicionantes y expectativas. Concluye esta parte con el análisis comparativo de la realidad portuaria con otros puertos de nuestro ámbito regional.

Y, por último, en la cuarta parte, *Conclusiones, prospectiva y alternativa*, dedicamos un capítulo a las conclusiones, en el que se ofrece una síntesis de los principales resultados de la investigación y la verificación de las hipótesis, otro a la prospectiva, en el que se realiza un análisis DAFO, y el último a la alternativa, en el que ofrecemos una propuesta de desarrollo futuro del puerto en el contexto regional africano y una secuencia de actuaciones concretas basadas en todo el análisis precedente.

Como es lógico, la *Bibliografía, Fuentes y Recursos electrónicos* finalizan el documento presentado.

PRIMERA PARTE

MACARONESIA, ISLAS

ATLÁNTICAS



## CAPÍTULO I

# EL PAPEL DE LAS ISLAS EN EL DESARROLLO DE LA NAVEGACIÓN Y EL COMERCIO MARÍTIMO



## **I.1 NAVEGACIÓN Y COMERCIO**

Navegación y comercio marítimo son dos aspectos que a lo largo de la historia de la humanidad han ido asociados. La necesidad de descubrir nuevos territorios distantes en busca de más y nuevos recursos hizo necesaria la fabricación o adquisición de medios de transporte terrestres y marítimos, siendo estos últimos de mayor versatilidad en cuanto a rutas y destinos y también de menor coste por razón de consumo de energía (aprovechamiento de la fuerza del viento y de las corrientes marinas), así como de mayor capacidad de transporte.

Una de las primeras evidencias arqueológicas conocidas de navegaciones con fines comerciales, datada en torno al 13000 a.C., se vincula a la explotación de obsidiana en la isla de Milos (las Cícladas) por grupos neolíticos que habitaron las cuevas de Franchthi, en Argólide (Peloponeso), para lo que se realizaban navegaciones de cabotaje de unos 200 km<sup>43</sup>.

Nace así, en fechas tan tempranas de la historia de la Humanidad, la navegación como un medio que posibilita la explotación regular de recursos situados en lugares remotos como islas, espacios interiores (navegación fluvial), costeros (navegación de cabotaje), mares interiores y océanos, permitiendo llegar a lugares distantes y ampliar la disponibilidad de nuevos y más recursos. Visto desde la óptica del comercio, el intercambio de todo tipo de bienes como instrumento para el desarrollo humano hizo necesario habilitar medios de transporte, en este caso marítimo, para el desplazamiento de personal (tripulación y pasaje) y de carga. El crecimiento del comercio, o dicho de otra forma, de los desplazamientos y del volumen de carga a transportar, generó el necesario avance en cuanto a conocimientos y técnicas náuticas y la adecuación continua de naves, propiciando de este modo, un progresivo desarrollo de la navegación que ya en el tercer milenio a.C. había alcanzado un nivel considerable. No obstante, es bien conocido que el empleo de medios de navegación con el propósito de ampliar el espacio habitado está acreditado desde el 40000 a.C. con la arribada de los primeros australianos al continente.

---

<sup>43</sup> Vigne, J.-D. [dir], 1977, p. 42.

**Figura 1.** Fresco de Acrotiri (Santorini)

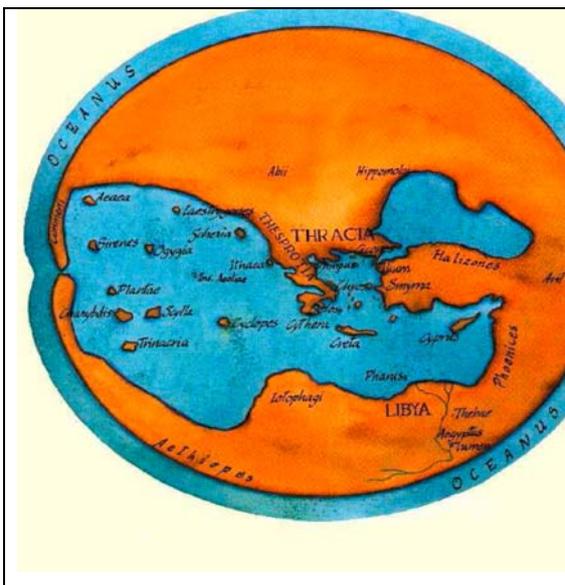


Imagen que representa dos islas con ciudades portuarias conectadas por un gran número de barcos que surcan el mar. Se representa de esta forma el florecimiento de la cultura náutica y el comercio entre ciudades portuarias insulares.

Fuente: [http://es.wikipedia.org/wiki/Acrotiri\\_\(Santorini\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Acrotiri_(Santorini)) [12 de enero de 2011]

De este modo, a partir de este momento la navegación y el comercio marítimo fueron, durante siglos, vehículo e instrumento en el desarrollo de la sociedad humana en general, ya que favorecieron las relaciones interculturales y contribuyeron a incrementar los intercambios de bienes de todo tipo.

En cuanto a las islas y su relación con lo dicho, hay que destacar además que éstas, desde los albores de la navegación hasta la extinción de la propulsión a vapor, han desempeñado un papel importante como puertos de escala al servicio de la navegación y el comercio marítimo, ya que han funcionado como puntos de referencia y escala en las rutas náuticas que articulaban la red de centros de suministro e intercambios.



**Figura 2.** El mundo mítico de Homero hacia 700 a.C.

En esta imagen que representa una idea del mundo antiguo conocido. Consideramos que es debido al papel que desempeñaron las islas en los desplazamientos por mar, así como en las relaciones comerciales entre las distintas poblaciones del entorno.

Fuente: imagen publicada en el libro "Andalucía y el Mediterráneo", editado por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 1992.

<http://www.culturaclasica.com/mapas/homero.htm>, 2010 [12 de enero de 2011]

## **I.2 EL HECHO INSULAR**

Una vez hechas estas consideraciones generales, y tratando esta tesis de territorios insulares, procede empezar por abordar el hecho insular, asunto que plantearé desde una perspectiva social. Para ello, repasaremos de forma breve y somera, algunas cuestiones de interés que consideramos conviene resaltar.

El fenómeno de la insularidad o hecho insular tiene su origen en la condición que define a las islas como territorios generalmente pequeños, rodeados de agua y relativamente alejados de otros territorios emergidos.

Aislamiento y reducido tamaño son características que determinan el hecho diferencial de las islas, manifestándose en una serie de aspectos: limitación de recursos naturales, fragilidad de los ecosistemas, sistemas de interrelaciones e intercambios, sistema de comunicación y transportes, comportamiento social, etc. Peculiaridades que, en definitiva, provocan que en estos territorios se articule una mecánica de funcionamiento singular y característica diferenciada de los espacios continentales.

Las islas, dependiendo de su naturaleza geológica pueden clasificarse en sedimentarias, glacioeustáticas, tectónicas y oceánicas<sup>44</sup>. Este último grupo de islas, en el que se incluyen los archipiélagos de la Macaronesia, son de origen volcánico y, por lo general, son de reducido tamaño y están localizadas a una mayor distancia de los continentes.

La insularidad, más acentuada si cabe en las islas oceánicas, es un hecho que ha condicionado la llegada a estos espacios insulares de seres humanos y de algunos animales (terrestres y aves). Sobre todo ha condicionado el establecimiento definitivo de poblaciones. Así mismo, limita el crecimiento de cualquier población y condiciona –en buena medida– el desarrollo de las sociedades humanas insulares<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Vigne, J.-D. [dir], 1977, pp. 18-23.

<sup>45</sup> Vigne, J.-D. [dir], 1977.

Son varios los elementos derivados de la insularidad que actúan como condicionantes: la distancia al continente más cercano; la superficie y la orografía de la isla (sobre la cantidad y variedad de recursos) y el acceso al agua potable, entre otros<sup>46</sup>, por ello, y conforme a los estudios realizados, tanto por estos autores como los de Mac Artur y Wilson (1967) se puede corroborar que cuanto mayor sea la distancia al continente y menor su tamaño<sup>47</sup> mayor aislamiento y menor capacidad de obtención de recursos, y por tanto mayores limitaciones.

### **I.3 LA NAVEGACIÓN; UNA ESTRATEGIA DE CONOCIMIENTO Y DESARROLLO**

A pesar de las enormes limitaciones que impone la insularidad, las distintas sociedades isleñas han ido superando a lo largo de la historia los obstáculos impuestos por tales circunstancias. Esta superación se ha conseguido mediante avances relacionados con el conocimiento general y con la tecnología aplicada a sistemas de producción y, especialmente, a medios de comunicación y transportes. La experimentación y desarrollo tanto de conocimientos como de técnicas aplicadas a la navegación, único medio de transporte posible isla-isla e isla-continente hasta la práctica de la aviación, permitió estructurar sistemas de comunicación y redes de intercambio, imprescindibles para la subsistencia e indispensables para el desarrollo socioeconómico y tecnológico.

Los primeros intercambios dieron pie al establecimiento del comercio exterior vía transporte marítimo, que ha sido durante siglos (hasta la explotación turística de estos territorios) motor de la economía de la mayor parte de las sociedades isleñas<sup>48</sup>. La Navegación fue durante siglos la forma más factible para el desplazamiento humano. Sólo con una pequeña embarcación y vientos favorables

---

<sup>46</sup> Rodríguez Martín, C. y González Antón, R., 2003, pp. 116-117.

<sup>47</sup> Cuando se habla de tamaño hay que tener en cuenta la superficie total, considerándose el relieve. A mayor altitud la superficie aumenta. Por otro lado, la altitud proporciona mayor diversidad bioclimática y, con ello, un potencial mayor en cuanto a recursos naturales.

<sup>48</sup> “Una vez finalizada la conquista del archipiélago y su incorporación a la corona de castilla, comienza a desplegarse la actividad mercantil en Canarias. Con el tiempo llegará a convertirse en el principal motor de la economía isleña”. (Torres Santana E., 1999, p. 13).

se podían recorrer grandes distancias. Además, éstas eran surcadas en menor tiempo que por tierras del interior. Se podía explorar territorios costeros y bordear perímetros continentales mediante una navegación de cabotaje<sup>49</sup> aprovechando puertos naturales, como ensenadas abrigadas o estuarios de ríos. Estos últimos, eran los lugares de mejores condiciones naturales para el establecimiento de poblaciones humanas, por la existencia de agua, vegetación, tierras fértiles y la disposición de un canal natural de comunicación (costa-interior) como lo es el cauce del río<sup>50</sup>. Así, la navegación, ya desde tiempos remotos, se formaliza como una estrategia, tanto de supervivencia (el primer objetivo era el desplazamiento naval para entrar en contacto con nuevos territorios y acceder a sus recursos) como de conocimiento y desarrollo.

Los primeros asentamientos y sociedades humanas surgen en entornos lacustres (Tenochtitlan), fluviales (Mesopotamia, la región del Indo, el Nilo, Yang Tse, etc.) y mares interiores (Mediterráneo) donde la navegación tenía espacio propicio para su implantación y desarrollo<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> “En un primer momento lo más elemental como medida de precaución fue la navegación de cabotaje; los navegantes se mantendrían y navegarían pequeñas distancias evitando ser arrastrados hacia mar adentro. Cualquier promontorio, o accidente geográfico en general, serviría para mantenerlos constantemente localizados” (Jorge Godoy, S., 1996, p.28).

<sup>50</sup> “Se utilizaban, principalmente, las vías fluviales que servían de conexión interior y eran menos arriesgadas. Buen ejemplo de ello serán los Egipcios cuyas embarcaciones estarán adaptadas al transporte de personas y mercancías por el Nilo” (Jorge Godoy, S., 1996, p. 33).

<sup>51</sup> “Se sabe que en China varios miles de años antes de nuestra Era se realizaban ya navegaciones de importancia en el curso de sus grandes ríos y algunos estuarios. De los estuarios y deltas pronto se extenderían estas navegaciones a puntos de la costa próximos” (Fariña, F., 1950, p. 26). En el mismo delta del Nilo y conectada mediante diques artificiales con la isla de Pharos, donde se alzaba una de las mas famosas maravillas de la antigüedad, el faro de Alejandría, se desarrolló un asentamiento humano que se convertiría en época de Alejandro en una de las ciudades portuarias de mayor esplendor urbano, comercial y cultural, Alejandría. Se cree que mediante la construcción de un canal artificial abierto desde la desembocadura del Nilo al Mar Rojo conectaron el puerto de Pharos con las costas de la India, enlazando mediante la navegación el mundo oriental con el Mediterráneo.

**Figura 3.** Antigua Tenochtitlan, principios del siglo XVI.



Mural de 1930: dr. Atl. (Gerardo Murillo) Museo Nacional de Antropología de México.

Fuente: <http://www.urbipedia.org/index.Tenochtitlan>. 2010

Imagen que representa la estructura del territorio donde se desarrollaba la civilización Azteca. Un territorio conformado por islas y canales en un espacio acuático de interior [14 de enero de 2010]

Un modelo de asentamiento humano era el que conformaba la parte baja de un río, su desembocadura y las islas e islotes cercanos visibles desde la costa, a los cuales se podía llegar y regresar a golpes de remo<sup>52</sup>.

Pero en la Antigüedad, para llegar a cualquier isla era imprescindible, además de un medio de transporte náutico, conocimientos sobre corrientes y mareas, dinámica de los vientos, astronomía (para aquellos marinos que la noche no significaba un impedimento a sus desplazamientos), así como dominar técnicas de navegación<sup>53</sup>. Por lo tanto, el proceso de descubrimiento y colonización de las

<sup>52</sup> “...Las frágiles naves antiguas arriesgan sus rumbos a golpes de remo en anfiteatros marítimos reducidos, archipiélagos o ensenadas de islas próximas. Atalayas desde la costa.” (Fariña, F., 1950, p. 26).

<sup>53</sup> “Navegar implica un conocimiento profundo de los vientos, las corrientes marinas, las rutas marítimas, poseer medios de orientación o conocimientos astronómicos que lo permitan y tener también los medios adecuados (naves capaces, ingenieros náuticos expertos que conozcan su trabajo, marineros preparados, etc.). Todos estos conocimientos son imprescindibles a la hora de valorar la capacidad de un pueblo de enfrentarse al mar y a los retos que éste supone” (Jorge Godoy, S., 1996, p. 13).

islas va aparejado a la adquisición de técnicas y conocimientos con relación a la navegación marítima. Los pueblos que adquirieron estos recursos fueron los primeros colonizadores de las islas y los de mayor conocimiento geográfico sobre los territorios insulares y costeros.

La navegación facilitó “puentear” el mar, y con ello frecuentar islas. Este medio de desplazamiento fue, hasta la llegada de la aviación comercial, la única forma de llegar, explorar y establecerse en territorios insulares.

Mediante el desplazamiento por mar, antiguos navegantes como los Polinesios pudieron asentarse en numerosas islas y establecer circuitos de comunicación e intercambios entre los distintos poblamientos insulares, que probablemente posibilitarían su supervivencia gracias al intercambio de recursos tecnológicos, materiales, e incluso genéticos<sup>54</sup>.

No siempre la llegada a una isla significaba que su colonización fuese exitosa, ya que, para que así fuera, dependía de una serie de condiciones relacionadas con el volumen y estructura de la población, el tamaño y distancia de la isla con respecto al continente o a otras islas y la capacidad tecnológica de dicha población<sup>55</sup>. Las interrelaciones e intercambios entre la población de una isla con la de otras islas o continente, era la única opción de superar estos condicionantes. Así mismo, el enriquecimiento cultural, como argumentan González Antón *et al.* (1998, p. 68) en referencia al aislamiento insular, también está asociado a este tipo de contactos: *“...es sabido que ningún grupo humano puede progresar partiendo únicamente de los avances que pueda producir su propia sociedad. Está suficientemente demostrado que los adelantos que se producen en la sociedad son*

---

<sup>54</sup> “Aparte del efecto que las condiciones de la isla tenga para la población que acoge (tipos de dieta, efectos nutricionales, patologías específicas, etc.) el solo hecho de vivir aislados durante gran parte de su vida implica la existencia de una serie de consecuencias desde el punto de vista genético...De todos es conocido que la consecuencia más grave del aislamiento es la tasa inusualmente alta de malformaciones congénitas...Es evidente que los efectos vistos y, sobre todo las malformaciones, no ocurrirán durante mucho más tiempo o, por lo menos, no en ese grado de intensidad, una vez que los factores que han condicionado el aislamiento desaparecen o se atenúan, y la población alcance un tamaño mayor al que puede dar origen a los mismos” (Rodríguez Martín, C. y González Antón, R., 2003, pp. 118-119).

<sup>55</sup> Rodríguez Martín, C. y González Antón, R., 2003, p. 124.

*mayoritariamente el resultado de los contactos que mantienen con otras sociedades, de las que adquieren herramientas, técnicas e ideas, y de su capacidad para reconocer sus ventajas y adscribirlas a su mundo cultural... Por tanto podría concluirse que a más contactos se producen más intercambios y las sociedades pueden evolucionar más rápidamente hacia sociedades más complejas”.*

La navegación no sólo permite la llegada a los territorios insulares, también el contacto entre sus diversas poblaciones y con ello, el intercambio sociocultural y material y el intercambio genético. Los desplazamientos náuticos se constituyen como un canal por donde circulan los flujos (recursos) entre los distintos territorios insulares y entre estos y el continente.

Las visitas frecuentes a las islas, independientemente de su ocupación o no, se pueden enmarcar dentro de tres interpretaciones y actuaciones diferenciadas:

1. Como lugares proveedores de recursos para cubrir alguna necesidad social y material.
2. Como territorios claves para una determinada estrategia de expansión.
3. Como parajes singulares, sugerentes y atractivos, lleno de rarezas que promueven su frecuentación con carácter esporádico o periódico.

Bien sea por motivos de carácter cultural, material o estratégico las islas siempre han despertado un interés manifiesto. *“El mar azul, en el que han sido diseminadas islas estratégicas y pródidas, refleja cielos diáfanos recortando con nitidez acantilados ocre y sienas. Abundan en sus costas quebraduras con ensenadas y radas pequeñas, entre roquedales, que se ofrecen como surgideros acogedores”*<sup>56</sup>.

De esta forma describe F. Fariña a las islas del Mediterráneo, *“cuajadas con la sal de innumerables historias maravillosas”* que en la medida que eran visitadas y

---

<sup>56</sup> Fariña, F., 1950, p. 15.

pobladas por aquellos que desafiaban el límite tenebroso que representaba el mar, se desmitificaban leyendas y tabúes.

Los primeros pueblos del ámbito mediterráneo que emprendieron este desafío fueron los Minoicos, Micenos (ámbitos reducidos) y fenicios generando las primeras talasocracias.

En la Antigüedad el Mediterráneo era un espacio óptimo para que se iniciara la práctica de la navegación. *“Las costas mediterráneas de Europa y Asia, más fértiles por las abundantes lluvias, con numerosas islas difuminadas en mares tranquilos ofrecen un amplio campo para practicar la pesca y para recoger y transportar variados productos. El Mediterráneo formaba entonces dos grandes mares interiores, adecuados para los primeros ensayos de navegación marítima”*<sup>57</sup>.

La navegación en este ámbito geográfico se remonta al 13000 a.C. asociada a la exploración de sus islas, a su poblamiento y explotación de recursos<sup>58</sup>.

Los primeros desplazamientos navales, al menos en el Mediterráneo, se circunscriben a ámbitos marítimos reducidos *“núcleos locales de navegación conectados por rutas marítimas y fluviales estables”*<sup>59</sup> marcados por las distintas variaciones astronómicas con incidencia en el medio marino. Esta navegación regular y local genera una cultura náutica propia<sup>60</sup>.

Islas, asentamientos humanos y naves configuran unos determinados escenarios que se articulan y dimensionan conforme a la capacidad de transporte y el desplazamiento de sus flotas y a la cultura náutica desarrollada.

---

<sup>57</sup> Fariña, F., 1950, p. 10.

<sup>58</sup> Vigne, J.-D., 1977.

<sup>59</sup> Santana Santana, A., 2002, p. 12.

<sup>60</sup> *“Por ello, en cada ámbito marítimo regional se debió ir constituyendo una cultura náutica específica, que contaría, al menos, con un mapa mental de recursos, un mapa estelar y un conocimiento específico de las variaciones estacionales, mensuales, diarias y horarias de las condiciones marítimas locales y regionales”* (Santana Santana, A., 2002, p. 12).

## I.4 LAS ISLAS EN LA ARTICULACIÓN DEL COMERCIO MEDITERRÁNEO

La regularización de los contactos e intercambios mediante la navegación generaron la aparición de un comercio regional que pasaría a convertirse en el elemento articulador económico y cultural de estos territorios marítimo-terrestres del ámbito Mediterráneo. Así pues, el comercio fue el motor de desarrollo de la civilización mediterránea y la navegación el medio que lo hizo posible.

La civilización Minoica<sup>61</sup>, desarrollada en la Isla de Creta entre 1550 y 1450 a. C., fue la primera en fomentar esta cultura y actividad comercial<sup>62</sup> que se vería afectada por la irrupción de los Micenos<sup>63</sup> (1600 – 1200/150 a.C.) que impusieron su *gobierno sobre el mar*. De estas civilizaciones, de sus conocimientos y prácticas se nutrirían los fenicios, siendo estos últimos los que desarrollarían la navegación y el comercio marítimo de larga distancia por todo el Mediterráneo. *“Tal vez influyó mucho en esta expansión fenicia el ejemplo anterior de los cretenses. Tuvieron que conocerse muy pronto ambos pueblos. Se hallaban dotados de similares ambiciones utilitarias y se entenderían muy fácilmente. Los Cretenses, de dos milenios antes de nuestra Era, se hallaban en el apogeo de su prosperidad al llegar las tribus fenicias del Mediterráneo. El fenicio es sagaz, y al entablar algunas relaciones con los expansivos marinos de Creta, aprendería*

---

<sup>61</sup> La isla de Creta era el centro de su civilización que abarcaba territorios de la costa Sur de Grecia, Este de Turquía y Oeste de Sicilia, así como las islas comprendidas en todo este espacio marítimo. Su población se estima que llegó a alcanzar cerca de medio millón de habitantes. Su base económica se sustentaba en una productiva ganadería y agricultura, recursos forestales y en la fabricación y exportación de objetos preciosos manufacturados. Poseía una gran flota naval con fines fundamentalmente comerciales. En la costa Norte y Este de la isla existían playas y ensenadas que eran utilizadas como puertos naturales.  
[http://www.clio.redis.es/fichas/minos\\_minoica.htm](http://www.clio.redis.es/fichas/minos_minoica.htm). [20 de enero de 2011].

<sup>62</sup> *“Fue una de las más genuinas representantes de las talasocracias de la antigüedad. Sus redes comerciales llegaron, prácticamente a todos los rincones del mediterráneo oriental, enlazando los pueblos más civilizados del Norte de África y del Próximo Oriente con los más atrasados de Europa”*. (Jorge Godoy, S., 1996, p. 34).

<sup>63</sup> Al contrario de los minoicos, la civilización micena ejerció un poder comercial y militar sobre todo su territorio. La motivación prioritaria de sus travesías era la búsqueda de metales y de ahí que abrieran rutas hacia Occidente (Sicilia e Italia) desde el s. XV a. C., llegando hasta el Báltico en busca de miel, oro, tejidos, marfil, pasta vítrea. También se movieron por Asia Menor, Chipre, Siria y Egipto en busca de miel, oro, tejidos, marfil, pasta vítrea, papiros, perfumes y ungüentos (se sabe por los restos de cerámica micénica allí encontrados).  
[http://www.clio.redis.es/fichas/minos\\_minoica.htm](http://www.clio.redis.es/fichas/minos_minoica.htm). [20 de enero de 2011].

*mucho de ellos. Con más tesón para enriquecerse y más audacia para la aventura marinera, el fenicio alcanzó pronto la supremacía”<sup>64</sup>.*

Los fenicios, se establecieron en la costa del actual Líbano fundando ciudades como Biblos, Sidón y posteriormente Tiro, siendo esta última, ciudad y puerto, base desde donde organizaron y proyectaron la colonización del Mediterráneo. *“Tiro prosigue la orientación comercial, que fue siempre el lema fenicio. La población de la ciudad formaba un grupo opulento, entre el que pululaban mercaderes de todos los pueblos... La vida fenicia tiene su escenario en el mar. La ciudad de Tiro es el centro de donde irradian estas actividades a toda la red de florecientes sucursales fenicias”<sup>65</sup>.*

<p><b>Figura 4.</b> Dominios Minoicos 1950-1450 a. C</p>	<p><b>Figura 5.</b> Dominios Micenos 1600-1200/150 a. C.</p>
	
<p>Fuente:  <a href="http://thales.cica.es/rd/Recursos/rd98/HisArtLit/01/grecia.htm">http://thales.cica.es/rd/Recursos/rd98/HisArtLit/01/grecia.htm</a>, 2010.          La isla de Creta es el espacio central de la talasocracia minoica. [20 de enero de 2011]</p>	<p>Fuente:  <a href="http://www.siemprehistoria.com.ar/page/28/">http://www.siemprehistoria.com.ar/page/28/</a>, 2010.          Al igual que los minoicos, la civilización micena, centra su dominio en Creta. [20 de enero de 2011]</p>

La expansión del comercio por el Mediterráneo diseñada por los fenicios se articula mediante la interconexión de espacios insulares (Chipre, Roda, Creta, Malta, Sicilia, Gozo, Pantellaría, Lampeduza, Camparia, Lípali, Cerdeña, Baleares), una ruta de islas que *“enlazaba el extremo oriental y occidental del*

<sup>64</sup> Fariña, F., 1950, p. 58.

<sup>65</sup> Fariña, F., 1950, p. 65.

*Mediterráneo*”<sup>66</sup>. Dicha ruta tenía en Tiro y Gadir<sup>67</sup> puertos base, puntos de salida y llegada, y en Cartago, estación de paso en el retorno<sup>68</sup>. Estas tres ciudades fueron, durante este periodo, tres grandes centros regionales del mediterráneo.

Las relaciones comerciales apoyadas en la navegación marítima posibilitaban encuentros entre sociedades diferentes y con ello un mestizaje poblacional y cultural. Producto de esos contactos regulares se iría fraguando una organización territorial –a distintas escalas- a modo de redes interconectadas cuya función principal sería fortalecer el sistema de relaciones e intercambios, donde ciudades, puertos y factorías fueron los puntos de conexión de este entramado territorial y comercial.

De esta forma, se estructuró el “*Círculo del Estrecho*”<sup>69</sup>, comunidad económica y cultural que se constituyó y desarrolló dentro del área de influencia de antiguas ciudades feno-púnicas: Gades, Tingi y Lixus. Comunidad a través de la cual pudo establecer el archipiélago canario cierta relación con las culturas mediterráneas de la época<sup>70</sup>.

---

<sup>66</sup> Santana Santana, A., 2002, p. 20.

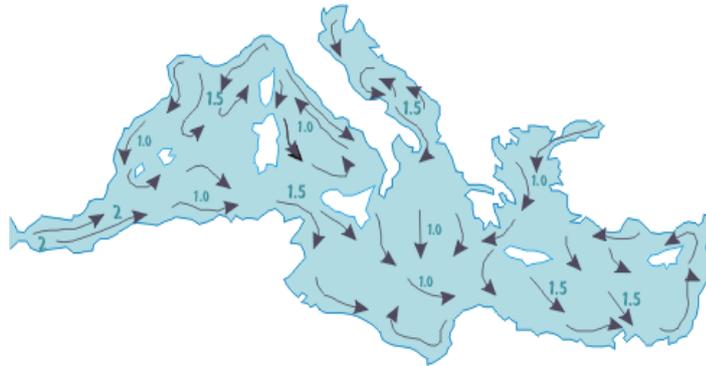
<sup>67</sup> La estructura física de estas dos ciudades son semejantes y son representativas del modelo de ciudad-puerto concebido por los fenicios del cual se hablará más en otro apartado. Su asentamiento se divide entre la costa y un islote cercano unidos de forma natural por un tómbolo arenoso. En el islote se construía las infraestructuras portuarias (embarcaderos) y algún templo de carácter religioso, mientras que en la parte de costa se desarrollaban otras funciones más urbanas. La elección de esta morfoestructura urbano-portuaria bien pudiera ser –además de por cuestiones náuticas- por razones de defensa, el aislamiento podría garantizar, hasta cierto punto, la protección de las incursión de pueblos invasores. Tiro, como Gadir entroncan perfectamente en la red de puertos y ciudades insulares articulada por los fenicios. (Fariña, F., 1950, p.61).

<sup>68</sup> Es posible que los fenicios hicieran el viaje de ida de Tiro a Gadir a través de la antigua ruta de las islas micénica. Y el de retorno lo hicieran siguiendo el contorno de la costa norteafricana, aprovechado el viento y corrientes dominantes de poniente. La utilización de esta ruta comunicaba los enclaves Fenicios de la región del Estrecho con Oran, Útica, Cartago y Tiro (López Pardo F., 1996, p.266),

<sup>69</sup> Tarradell, M., 1960.

<sup>70</sup> “Sin embargo, el marco histórico en el que se insertan las relaciones de Canarias con el mundo mediterráneo durante la Antigüedad debe retrotraerse al momento de la expansión de la cultura feno-púnica en el Mediterráneo Occidental y en el Atlántico impulsada desde la región económica y cultural que M. Tarradell (1960) denominó con el término *Círculo del Estrecho*” (Santana Santana, A., 2002, pp. 20-21). Un contacto que se establece mediante las prácticas pesqueras por aguas de la costa atlántica africana, y los vínculos derivados de estas pesquerías ente Canarias y Mogador; y entre esta factoría (Mogador) y Lixus, ciudad vinculada a su vez con Gadir.

**Figura 6.** Sistema general de corrientes marinas en el Mediterráneo



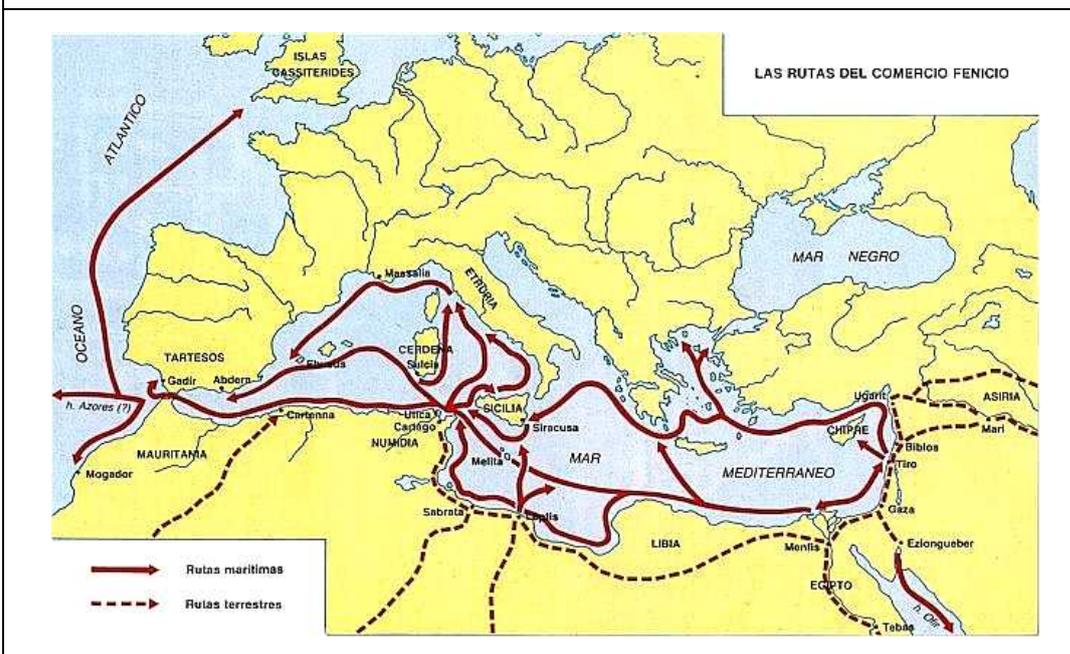
*“Las diferencias en la temperatura y evaporación entre las aguas del Mar Mediterráneo, el Océano Atlántico y el Mar Negro generan un constante flujo de agua desde estos dos últimos al Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar y el Bósforo. Esta aportación de agua, genera a su vez dos corrientes que circulan por el Mediterráneo en sentido contrario a las agujas del reloj.*

*Desde el Oeste, el agua aportada por el Atlántico circula desde Gibraltar por la costa africana hasta Líbano, donde gira al norte siguiendo la costa de Turquía. En los Dardanelos, se encuentra con la corriente Este-Oeste formada por la aportación de aguas procedentes del Mar Negro. Esta circula por el Egeo y la costa de Grecia hasta el Adriático donde sube para descender por la costa de Italia subir de nuevo por el Mar Tirreno, golfo de Génova y bajar por la península Ibérica.*

*Esta corriente ha condicionado, junto a los vientos predominantes, las rutas de navegación por el Mediterráneo hasta hace pocos siglos”.*

Fuente: <http://historiayarqueologiamaritima.es/articulo/la-corriente-general-del-mediterraneo/>  
[21 de enero de 2011]

**Figura 7.** Representación cartográfica de posibles rutas fenicias



Fuente: [perso.wanadoo.es/Historia/fenicios/mapas.htm](http://perso.wanadoo.es/Historia/fenicios/mapas.htm) [21 de enero de 2011]

Aunque en esta representación no está diferenciadas las rutas de ida y vuelta, es posible que la ruta de vuelta fuera por la costa norte de África aprovechando los vientos de poniente (López Pardo F., 1996, p. 266)

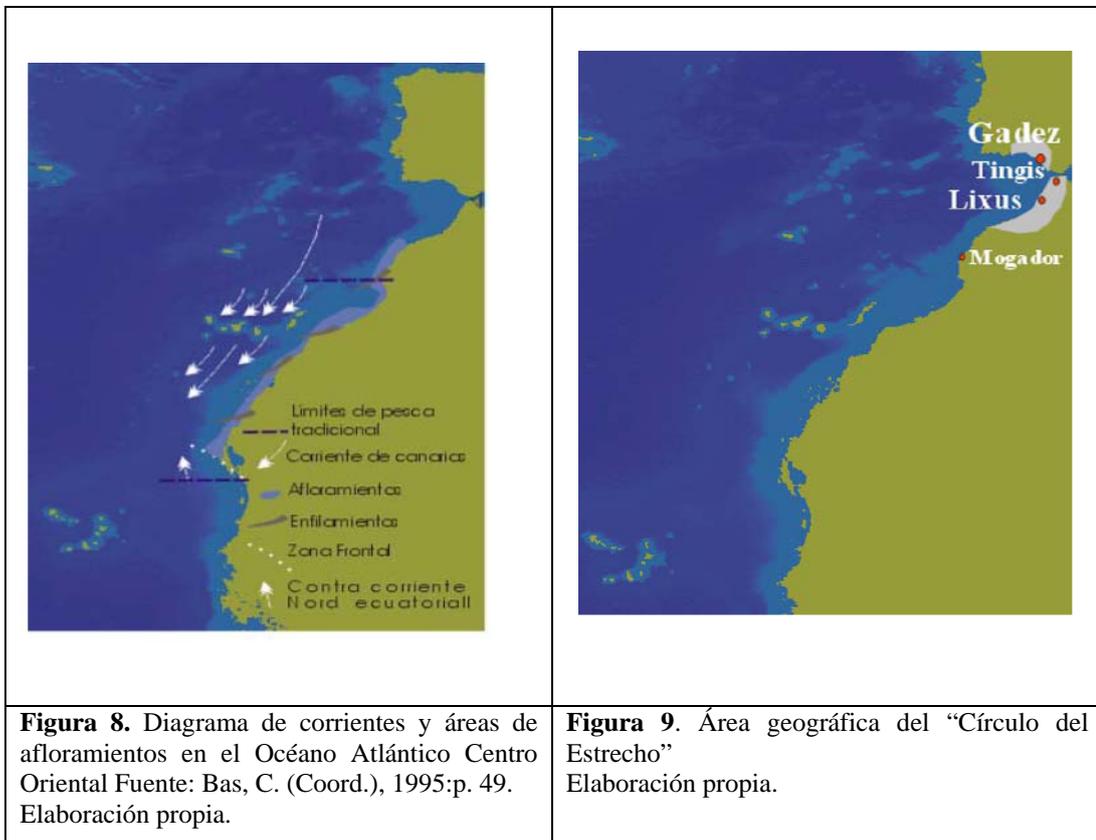
## I.5 NAVEGACIÓN Y PESQUERÍAS EN EL ÁMBITO ATLÁNTICO- AFRICANO EN LA ANTIGÜEDAD

La base de estas relaciones se asienta en la pesca y tiene su origen en las pesquerías por aguas Atlánticas al noroeste de África de los pueblos establecidos en el sur de la península Ibérica<sup>71</sup>. Es muy probable que éstas se realizaran

<sup>71</sup> "...la pesca no era cartaginesa, sino indígena, tartesia. Ahora bien, estas gentes vivían como siglos antes, de la pesca y de las salazones; eran ellas y no la capa dominante de comerciantes ricos y empresarios potentes, las que navegaban todavía en la ruta del estiaño, o las que iban en sus humildes barcas a pescar por las costas marroquíes y saharauis. Los fenicios y cartagineses no hicieron –y esto es de gran importancia– sino seguir las rutas abiertas por los tartesios, de los cuales aprendieron los secretos de las navegaciones atlánticas ya, en sus viajes del estiaño, ya hacia las pesquerías de las costas africanas" (García y Bellido, A., 1942, pp. 178-179).

"Así pues, consideramos que las naves del Círculo del Estrecho llegaron a conocer esta ruta, quizá por azar, y la utilizaron de forma regular para dirigirse a las ricas pesquerías de las Canarias centrales y occidentales; y que, más tarde Juba II la conoció como hemos dicho a partir de la lectura de los Libri Punici o de informaciones directas de marineros ligitas o gadiritas. Por tanto, el itinerario "Mogador – Baja de Dacia – Salvajes – Afortunadas", quizá, con una

conforme a las rutas de los túnidos<sup>72</sup> en su paso por estas aguas, lo que pudo haber originado el descubrimiento de Canarias, según argumenta A. García y Bellido (1942) y que confirman otros autores como R. González Antón (1998), C. Arco Aguilar (1995) y A. Santana Santana (2002). El siguiente texto antiguo apunta en esta dirección: “*Dicen que los fenicios que habitan la llamada Gadeira y navegan más allá de las Columnas de Heracles llegan con viento apeliota en cuatro días a unos parajes (...) en los que se encuentran en abundancia atunes asombrosos por su longitud y grosor (...) los ponen en conserva y juntándolos en unos depósitos los llevan a Carthago, de donde no sólo los exportan, sino que por su excelente calidad los toman ellos mismos como alimentos*”<sup>73</sup>.



Del atún se obtenía el *garum*, producto que era muy apreciado por las sociedades de la época por sus diversas cualidades culinarias y medicinales. “*El garum era*

---

*derivación a Madeira, debió ser utilizado reiteradamente por los marinos del Círculo del Estrecho para navegar hasta las Canarias occidentales y centrales y más hacia al Sur*” (Santana Santana, A., 2002, p. 278).

<sup>72</sup> De Sur a Norte y de Oeste a Este.

<sup>73</sup> Pseudo Aristóteles. *Mirabilibus auscultationibus*. En García y Bellido, A. 1942.

*más que un condimento. Abría el apetito, facilitaba la digestión. Se mezclaba con el vino, con el vinagre, con el aceite e incluso con el agua. Si era muy apreciado por su utilización en la cocina, igual lo era en medicina. Pero también muy buscado por las mujeres como producto de belleza para la piel. Incluso parece que quitaba las arrugas... No hablemos, claro está, de sus cualidades afrodisíacas... Lo que es cierto es que, aparte del perfume no había otro producto que se pagara tan caro como el garum”<sup>74</sup>.*

Aunque en un principio las visitas a estos archipiélagos pudieron haber sido un hecho fortuito, cosa del “azar lógico” de la navegación de altura fenicio púnica, según R. González Antón (1998) en un segundo momento se enmarcaban dentro de una planificada estrategia<sup>75</sup>. El conocimiento de la existencia de estas islas, la abundancia de recursos marinos de estas aguas, la proximidad a ciudades y factorías (Mogador) vinculados con el “Círculo del Estrecho” y a su vez, a la región económica y cultural del Mediterráneo, fueron las causas que propiciaron tal actuación estratégica<sup>76</sup>. La utilización de las islas permitía disponer de estaciones de apoyo en el mar, fundamentalmente para la realización de prácticas relacionadas con la navegación y la pesca, lo que en algunos casos llevaba consigo el asentamiento humano temporal. *“Las Islas Canarias podían servir como zona de aprovisionamiento de productos intercambiables con los indígenas situados al sur de Mogador o en el mismo Círculo del Estrecho, así como para el abastecimiento o reparación de barcos en momentos de necesidad. En las islas*

---

<sup>74</sup> Ponsich, M., 1994, p. 32.

<sup>75</sup> *“Aunque carecemos de datos precisos sobre el motivo, fecha y características de la expedición de Juba II a las Canarias, no por ello debemos de dejar de tratar de explicar dichos aspectos, pues consideramos que existen indicios suficientes como para suponer que fue intencionada y planificada y que en su diseño y realización confluyeron tanto intereses mauritanos como romanos. El conocimiento de estos intereses ayudan a entenderla más como consecuencia de una decisión fundada que como un hecho fortuito, espontáneo o resultado de la simple curiosidad y capricho de un exótico rey norteafricano.”* (Santana Santana, A., 2002, p. 232).

<sup>76</sup> *“El pescado es una materia prima abundante, tanto en las aguas del banco pesquero canario-sahariano como en las que circundan el archipiélago canario. No en balde la presencia romana en las islas se produce en una etapa histórica durante la cual están presentes, en la cercana Mauritania, y como resultado de la actuación de Juba II, marinos, pescadores, carpinteros y otro personal especializado, depósitos y factorías, así como, una red comercial organizada en función de la industria pesquera”.* (Santana Santana, A., 2002, p. 41).

*bien pudo darse un asentamiento similar al de Mogador, que no haría necesaria la presencia de moradores permanentes*”<sup>77</sup>.

No se conoce que estos hechos se hayan dado en el conjunto de los archipiélagos de la Macaronesia. Si bien algunas de sus islas pudieron haber sido localizadas y exploradas por pueblos prerrománicos o romanizados, no hay indicios, a excepción de Canarias, que así lo evidencien: asentamientos humanos prehistóricos, existencia de infraestructuras relacionadas con pesquerías tales como factorías, pozos, almacenes, etc., fundamento principal de la exploración de esta agua. A este respecto hay que señalar el reciente hallazgo, por parte de un equipo de arqueólogos dirigidos por la catedrática de arqueología de la Universidad de La Laguna Carmen del Arco Aguilar, de vestigios arqueológicos en la pequeña isla de Lobos, frente a la costa norte de Fuerteventura, de ánforas, conchas de múrex, restos de muros, etc. que apuntan a la existencia de una factoría en toda regla datada entre los siglos I a.C. y IV d.C.<sup>78</sup>

En este sentido encontramos en R. González Antón *et al.*<sup>79</sup> una relación de factores que favorecieron el proceso de descubrimiento y frecuentación de las Islas Canarias:

- 1º) Corrientes y vientos
- 2º) Cercanía al continente africano
- 3º) Área de ocupación
- 4º) Visibilidad
- 5º) Frecuentación del Atlántico al sur del Estrecho desde fechas muy lejanas por marinos Gadiritas primero y luego fenicios.

Aunque las aguas que rodean todos los archipiélagos macaronésicos son ricas en recursos marinos (posible razón económica) el motivo por el cual no se dio un

---

<sup>77</sup> Bello Jiménez, V.M., 2005, p.101.

<sup>78</sup> Comunicación personal. Los resultados provisionales de la excavación aún no se han publicado.

<sup>79</sup> González Antón *et al.*, 1998, p. 50.

proceso similar al de Canarias, puede corresponderse a que en este archipiélago se conjuntaron una serie de condiciones favorables y que en el resto no se dieron<sup>80</sup>..

Conocidas y frecuentadas las islas, el motivo original de su colonización es el de la rentabilidad de los viajes<sup>81</sup>. Así, una vez realizada una evaluación interesada de los recursos en un determinado territorio insular y vistas las posibilidades de su explotación, se haría un balance de los beneficios del potencial asentamiento en dicho lugar y posteriormente pasar a su colonización. *“Así pues los descubrimientos, sincrónicos o diacrónicos de las islas, pudieron haberse debido a la casualidad, pero su colonización requirió de un acto voluntario que respondiera a una programación previa. La frecuentación de los mares y posiblemente los distintos desembarcos debieron haber servido para evaluar las costas y recursos de las islas y conocer las potencialidades económicas o estratégicas y esta tarea no se realiza en poco tiempo”*<sup>82</sup>.

En esta etapa histórica de exploración y frecuentación de islas, la colonización supone un paso que, de alguna forma, lleva implícita la inclinación a favor de unas islas, o grupo de islas (archipiélago) sobre otras. En este sentido, entre el conjunto de islas que forman el archipiélago canario, la colonización se dio de forma más intensa en aquellas islas que reunían mejores condiciones. Así, algunos autores se inclinan a favor de Gran Canaria: *“Habíamos visto que las islas de Lanzarote y Fuerteventura se habían convertido en cabeza de puente para el descubrimiento de las islas centrales (y tal vez El Hierro) y Tenerife para las occidentales. En el proceso colonizador, creemos que el orden varía porque los condicionantes son distintos. La isla más importante ahora creemos que es Gran Canaria”*<sup>83</sup>.

---

<sup>80</sup> Uno de los aspectos que se discute sobre la explotación de las islas canarias y posterior asentamiento de poblaciones de cultura fenopúnicas es el relacionado con la existencia o no de una razón económica para desarrollar tal empresa. Los productos marinos obtenidos de la pesca de túnidos y cetáceos, así como de la orchilla, pudieron ser la naturaleza de los recursos económicos que promovieron la frecuentación de estas aguas y la utilización de estas islas como bases de apoyo a las pesquerías. (González Antón, R., 1998, pp. 56-60; López Pardo, F., 1996, p. 264).

<sup>81</sup> González Antón, R., 1998, *et al.*, p. 52; Macías Hernández, A.M., 2001, p. 353.

<sup>82</sup> González Antón, R., *et al.*, 1998, p. 52.

<sup>83</sup> González Antón, R. *et al.*, 1998, p. 54.

Gran Canaria por las bondades de su geografía<sup>84</sup> como por los hallazgos arqueológicos (de mayor abundancia en esta isla) fue la isla que albergó mayor presencia púnica<sup>85</sup>.

Por tanto, es lógico pensar que han existido diferentes procesos de colonización entre los distintos espacios insulares; islas o grupo de islas, y que las islas donde se dieron estos procesos con mayor prontitud y profundidad fueron aquellas que reunían el mayor número de elementos favorables.

En el caso que nos afecta, y en esta primera etapa de colonización prehispanica, es notoria la discriminación a favor del archipiélago canario y muy probable un ligero posicionamiento a favor de Gran Canaria. Este proceso como veremos en el apartado siguiente se concreta y agudiza entre los distintos espacios insulares macaronésicos: archipiélagos, islas y principales ciudades o núcleos de población a partir de la colonización Ibérica de estos archipiélagos.

## **I.6 EL RECESO DE LA NAVEGACIÓN Y EL DECLIVE DEL COMERCIO MARÍTIMO EN OCCIDENTE**

Derrotada Cartago y de alguna forma extinguida la sociedad fenopúnica, pasó a ocupar su lugar en el Mediterráneo la civilización romana. A partir del dominio de Roma, el transporte por tierra mediante las calzadas romanas, pasa a ser la principal vía de desplazamientos. El sometimiento de los territorios conquistados bajo el dominio del imperio debilitó el comercio como medio de intercambios económicos y relaciones sociales. La navegación, y con ella el comercio

---

<sup>84</sup> “...la geografía de Gran Canaria ofrece una gran variedad de paisajes y recursos que posibilitan como ninguna el asentamiento humano y el desarrollo de la agricultura independientemente del aprovechamiento marino y ganadero; a ello habría que añadir la cantidad de bosques existentes en la isla otra de las materias primas más buscadas y necesarias para la navegación” (González Antón, R., et al., 1998, p. 54).

<sup>85</sup> “La isla de Gran Canaria, parece ser la más púnica del archipiélago.” (González Antón, R., et al., 1998, p. 64).

marítimo, pasó a un segundo plano<sup>86</sup>, aunque roma siguió explotando las pesquerías púnicas hasta el siglo IV d.C. Sin embargo, después del siglo IV a.C., también en Canarias, las pesquerías prácticamente desaparecieron. Se desconocen las razones precisas que puedan justificar la paulatina extinción de esta actividad en aguas de las costas del atlántico africano (paralizada durante siglos), aunque lo cierto es que fue la causa principal por la cual se interrumpieron los contactos y relaciones existentes entre Canarias y el mercado mediterráneo.

Esta nueva realidad paralizó cualquier tipo de avance que se pudiera realizar mediante el desarrollo de las actividades relacionadas con la pesca y el comercio. También incidió sobre el aislamiento insular y provocó cambios de comportamiento en la población que en ese momento habitaba en las Islas Canarias, generando en cada espacio insular, diferentes respuestas organizativas para la subsistencia<sup>87</sup>.

---

<sup>86</sup> La civilización romana llegando a conocer y dominar prácticas navales y técnicas en obras marítimas, una vez que el Mediterráneo queda bajo su control, extiende sus dominios vía terrestre, renunciando de alguna forma a extender su imperio vía marítima. *“Imperio terrestre, las necesidades de la guerra le llevan hacia el mar; dueña del Mediterráneo y de todo el mundo civilizado, conoce todas las técnicas empleadas en la construcción de puertos en los 3.000 años anteriores y las incorpora a su genio constructor consiguiendo como resultados obras que son casi eternas”* (Vigueras González, M., 1980, p.34). *“A partir de 146 a.C. Gades reorganiza temporalmente sus antiguas posesiones atlánticas pero la expansión de Roma termina arruinando las bases económicas de su poder. La Conquista de la Galia por Cesar y la conquista del mediterráneo oriental le permiten a Roma desarrollar unas vías de comunicación terrestres que anulan el valor geoestratégico de la navegación. A partir de ese momento, las comunicaciones y el comercio se realizan por tierra y se pierde progresivamente el conocimiento sobre las antiguas rutas marítimas”* (Santana Santana, A., 2002, p. 54). *“La variedad y riqueza de los recursos de las islas, en especial de los pesqueros, y la capacidad para explotarlos de los pueblos del Mediterráneo de la Antigüedad son las razones últimas que explican esta vinculación. El auge económico y, sobre todo, el aumento de la demanda de los mercados mediterráneos impulsó la expansión de las culturas del Centro (Círculo del Estrecho) hacia la periferia (la costa y las islas del Océano). Por el contrario, la reducción territorial de los mercados, la disminución de la demanda o la crisis de los mercados centrales, motivó su abandono.”* (Santana Santana A., 2002, p. 322.

<sup>87</sup> *“El segundo periodo de la prehistoria canaria vendrá impuesto por la interrupción de las relaciones con las metrópolis originarias, por la interrupción del motivo que creó la relación fundamental: la pesca de escómbridos y túnidos. Este aislamiento de las islas producirá transformaciones sociales internas de importancia, y diversas respuestas organizativas ante una realidad transformada, que poco tenía ya que ver con un comercio marítimo a gran escala, y mucho con la subsistencia de los grupos asentados sobre el terreno.”* (González Antón, R., 1998, et al., p.80).

A partir de este momento, y hasta el desarrollo de la civilización renacentista, el conocimiento de los océanos se mantuvo vagamente en occidente<sup>88</sup>. Sólo árabes y chinos aportaron conocimientos, técnicas e instrumentos a la navegación. De este modo, hasta el siglo XV con el proceso de colonización europea, no vuelven a resurgir procesos de conocimientos científicos, navales y geográficos significativos. Y es a partir de ese momento, cuando las islas, como parte de los nuevos territorios a conquistar, recobran valor estratégico.

Aunque el razonamiento nos indique que muy probablemente marineros árabes pudieron navegar por estas aguas, no existen pruebas que confirmen esta suposición<sup>89</sup>. Por ello se mantiene que la navegación por las aguas de la costa occidental africana y la frecuentación y exploración de islas quedó durante siglos, prácticamente paralizada.

Así mismo, todo el conocimiento antiguo relacionado con la existencia de islas, puertos naturales y rutas marítimas languidece, o se extingue. No se conoce que existan cartas náuticas elaboradas por pueblos antiguos que hayan podido ser utilizadas, siglos más tarde, por pueblos establecidos en Europa.

Las rutas hacia el Oeste por el Norte realizadas por escandinavos y otros pueblos marinos del Norte, redescubriendo y colonizando islas como Islandia (siglo IX) o Groenlandia (siglo X) hasta llegar, posiblemente, hasta la costa americana, como la iniciada por portugueses y genoveses hacia el sur (siglo XIV) bordeando la costa africana se llevaron a cabo sin cartas náuticas elaboradas que hubiesen sido elaboradas ya en la Antigüedad.

---

<sup>88</sup> “El hundimiento del Imperio Romano a manos de los bárbaros del Norte, lleva consigo el hundimiento práctico de toda civilización y actividades humanas salvo la guerra y destrucción; pero mientras la marina comienza a despertarse tanto en el Mediterráneo como en el norte de Europa al principio del I milenio d. de C. los puertos se hunden en una mediocridad absoluta y prácticamente hasta principios del siglo XVI hay una carencia de datos casi total.” (Viguera González, M., 1980, p. 47).

<sup>89</sup> “No queda claro que antes de la llegada de los europeos a las Islas Canarias pudieron haber llegado los árabes. En cualquier caso, siempre se ha trabajado manteniendo el esquema del desconocimiento del Archipiélago hasta el siglo XIII, pero estas tesis del aislamiento que pueden ser ciertas la defendieron los primeros conquistadores para justificar sus derechos frente a los reinos africanos y, aún hoy en día, se mantienen estas concepciones etnocéntricas.” (Santana Pérez, J.M., 2003, p. 41).

En el caso del Atlántico Norte, los bancos de pesca, la dinámica de corrientes locales y la relativa facilidad de cruzar el océano (las distancias se acortan conforme nos aproximamos a los polos) pudo haber hecho posible, ya desde La Antigüedad, que navegantes del atlántico norte llegaran, tanto a islas – aparentemente remotas vistas desde latitudes bajas- como Islandia o Groenlandia, y de la misma forma, a las costas del Noreste del continente americano “*los escandinavos alcanzaron esos puntos antes del año 100 a.C. y allí establecieron colonias. A una de esas colonias la llamaron Vinland, una tierra que parece corresponder con el continente americano*”<sup>90</sup>. Sugerir, esta posibilidad, no nos remonta al mundo mítico de las leyendas marinas, sino a la lógica del conocimiento y la práctica.

En lo que corresponde al Atlántico Sur no existe constancia sobre la permanencia de rutas y prácticas navales (grandes travesías) al sur del Estrecho, estas se reinician a partir del siglo XIV.

No obstante, la confrontación de prácticas navales de pueblos de La Antigüedad como los fenicios con las realizadas por navegantes portugueses a partir del siglo XV refleja una coincidencia en la estrategia de navegación de ida y vuelta por las costas del continente africano, conocida como la *volta pelo largo*<sup>91</sup>. Lo que indica un redescubrimiento por parte de los navegantes portugueses de conocimientos, técnicas y rutas navales.

## **I.7 LAS ISLAS EN LA ESTRATEGIA COLONIAL MODERNA**

Con el desarrollo de la navegación a partir del siglo XIV se alcanzó un mayor conocimiento de los océanos y de la geografía terrestre, especialmente de espacios insulares y perímetros costeros continentales. Alcanzado el siglo XVI, la navegación permitió circunnavegar todo el globo terráqueo. Llegar y explorar nuevos continentes e islas remotas.

---

<sup>90</sup> Monjardino, A, 1997, p. 234.

<sup>91</sup> Santana Santana, A., 2002.

Aquellas naciones que progresaron en cuanto a conocimientos navales y construcción de barcos se hicieron con el dominio de los mares y de los nuevos territorios descubiertos. Esta situación les permitió la explotación de sus recursos naturales y un control sobre rutas navales y enclaves marítimos estratégicos, llegando incluso, mediante acuerdos bilaterales -como el “Tratado de Alcazovas” (1480)<sup>92</sup> y el de “Tordesillas” (1494) firmado por las dos mayores potencias navales del momento España y Portugal- la división y reparto del mundo conocido. De este modo, las islas vuelven a ser materia central en la geopolítica al inscribirse nuevamente en la historia como enclaves geoestratégicos en la navegación y comercio marítimo<sup>93</sup>.

Pero también adquieren un enorme interés para la ciencia. La condición de ser lugares remotos y aislados les proporciona una cualidad *sui generis*: ser territorios donde se originan rarezas, razón por la cual se convertirían en observatorios científicos, campos para la investigación, especialmente de las ciencias naturales (botánica, geología, zoología).

Navegación, comercio, exploración de islas y avances científicos y técnicos van de la mano en este *renacimiento* europeo del saber. Con respecto a las navegaciones cuyo objeto era la exploración de nuevos territorios y el posible descubrimiento de nuevas especies y su potencial aprovechamiento y comercialización, las monarquías y comerciantes europeos juegan un papel

---

<sup>92</sup> Tratado cuyo objetivo fundamental es la obtención de un pacto entre las coronas de Portugal y España sobre el reparto de las islas atlánticas. Con el dominio turco (1453) sobre los puertos de Asia Menor (Turquía, Líbano y Alejandría) que eran utilizados por marinos Venecianos y Genoveses como centros redistribuidores de especias y otros productos asiáticos muy demandados por los mercados del Mediterráneo, se hizo necesario buscar una ruta alternativa hacia las fuentes de tales productos. Las coronas y comerciantes europeos promueven y financian viajes exploratorios con este fin. Es en este contexto donde las islas cobran nuevamente un especial interés. Conforme se van descubriendo por marinos europeos (catalanes, mallorquines, genoveses, y portugueses) el derrotero que bordeando la costa occidental del continente africano y superando el cabo de Buena Esperanza descubierto por Bartolomé Días (marino portugués) en 1488, llegaba a los mercados de extremo oriente, estas islas pasan a constituirse en bases de apoyo a la navegación. Puertos para el avituallamiento y refresco de sus flotas. (Morales Padrón, F., 1971, pp. 429-465; Romero Portilla, P., 2003, pp. 677-693).

<sup>93</sup> “Las islas que existían en realidad con indicaciones poco precisas en las cartas náuticas pasaron de ser puntos para el desembarque ocasional, a elementos relevantes en el proceso de la navegación oceánica” (Monjardino, A., 1997, p. 237).

destacado, concretamente la Inglesa<sup>94</sup>. “*Las compañías mercantiles y los comerciantes ingleses estaban estrechamente conectados con la investigación de la naturaleza, pues desde el primer momento comprendieron que los problemas de la navegación y el desarrollo de la agricultura dependían del avance de las ciencias... Interés que no sólo ocupó las mentes de los comerciantes sino también de la corona. Desde el primer momento de su reinado Carlos II estaba interesado en la formación de las sociedades científicas y en el fomento de la investigación como soporte de la expansión comercial...entre otras razones por el enorme interés que tenía el monarca en el desarrollo de la navegación como motor de desarrollo del mercado de ultramar.*

*Así pues, si bien los viajes realizados por los ingleses desde el siglo XVI y XVII a Canarias estaban fundamentalmente marcados por los intercambios comerciales, paralelo a este cometido estaba el interés en descubrir materias primas, sobre todo nuevas plantas que cultivar, minerales y demás productos naturales susceptibles de utilización económica... Por esas razones, allá donde llegaban los viajeros ingleses, como el resto de los navegantes de otras naciones, recogían todas las plantas descubiertas y las transportaban a Inglaterra para su observación. Lo mismo sucedía con los minerales. Respondía a las nuevas actitudes culturales, intelectuales y psicológicas surgidas a raíz de los descubrimientos”<sup>95</sup>*

La exploración de las islas y el posterior conocimiento de los mecanismos de funcionamiento de sus respectivas bióticas y comportamiento social de las poblaciones aborígenes residentes, sirvió de alguna forma para motivar estudios y fundamentar teorías científicas como *La Evolución de las Especies* de Darwin (1859) así como, generar una propia: *La Biogeografía Insular*<sup>96</sup> donde se

---

<sup>94</sup> En este periodo histórico las artes y las ciencias explotan conforme al oscurantismo vivido en el *medievo*. La navegación es objeto y sujeto a la vez de muchos de los descubrimientos y avances que se dieron en los distintos campos del saber universal. El conocimiento y aplicación de la brújula, descubierta tiempo atrás por los chinos, el astrolabio, el cuadrante, las tablillas náuticas y la carabela son algunos de los instrumentos náuticos que aparecen como resultados de estos avances y como medios para llegar más lejos.

<sup>95</sup> González Lemus, N., 2001, pp. 808-9.

<sup>96</sup> Mc Arthur, R.H. y Wilson, E.O., 1967.

fundamenta las singularidades de la biótica insular y los procesos de colonización natural de las especies.

Si durante la Antigüedad la riqueza de los recursos pesqueros y la localización cerca de la costa africana fueron las principales causas que determinaron la exploración y colonización de las islas atlánticas (caso de las Islas Canarias) en este periodo de avances náuticos, después de un paréntesis de siglos de aislamiento, se van a incorporar nuevos elementos y factores, prevaleciendo unos sobre otros.

La navegación por aguas del Atlántico sur se reemprende a partir del siglo XIV<sup>97</sup>. Esta se reinicia como hemos visto anteriormente, de la mano de navegantes europeos cuyo objeto, en un principio, era la búsqueda de una ruta naval al extremo oriente y de paso la exploración de la costa occidental africana, supuestamente, en busca de minerales preciosos. Esta nueva exploración implicó, no sólo el redescubrimiento geográfico de las costas africanas e islas atlánticas, también el redescubrimiento de la dinámica de sus corrientes y las técnicas y estrategias para afrontarlas.

Las rutas hacia el sur bordeando el continente africano no garantizaban el retorno, ya que la dinámica de corrientes dificultaba la travesía en sentido inverso. Para vencer esta dificultad los portugueses al igual que, supuestamente los fenicios muchos siglos antes<sup>98</sup>, tuvieron que diseñar, no sólo una ruta alternativa, sino toda una estrategia de navegación que comprendía además de una ruta de regreso, naves y técnicas propicias<sup>99</sup>.

---

<sup>97</sup> Existen cartas de navegación de al menos 1339 (Monjardino, A. 1997, p. 234).

<sup>98</sup> Según autores como Santana Santana, A. (2002, p. 48) la ruta de circunnavegación de África en sentido Occidente a Oriente es conocida y practicada por los fenicios orientales al menos desde el 1100 a.C.

<sup>99</sup> “Una de las dificultades de estos viajes era garantizar el regreso, sin embargo los vientos y las corrientes contrarias no garantizaban el retorno. Esta dificultad propició el uso de la carabela y también el de buscar otro regreso menos costero. Por eso esta travesía de ida y vuelta requerían de embarcaciones que pudiesen bolinar y desviarse en los viajes de regreso por la volta de pelo largo, designando a las islas más oceánicas como soporte, caso de las Azores” (Monjardino, A. 1997, p. 234).

En esta estrategia se enmarca la nueva exploración de los archipiélagos existentes en estas aguas. Ahora, y aunque todas las islas pueden cumplir una función semejante como bases de apoyo a la navegación<sup>100</sup>, su localización geográfica y la dinámica de corrientes va a determinar que algunas de ellas desempeñen dentro de esta estrategia un papel específico o destacado, definiendo el trayecto de las rutas de ida, y sobre todo de vuelta. *“El trayecto de ida enlazaba: Lisboa –Islas Canarias (La Palma) –Islas de Cabo verde – Cabo de Buena esperanza: y el retorno: Isla de Santa Elena – Islas de Cabo Verde – Islas Azores – Lisboa. En esta estrategia de navegación, las islas de Cabo Verde se definen como el lugar donde se cruzan las rutas en sentido Occidente-Oriente con las de sentido inverso, por lo que se reconoce como el lugar donde se produce el tránsito entre los regímenes de vientos y corrientes de ambos hemisferios.”*<sup>101</sup>.

Por su función como puertos de escala las islas atlánticas del sur pueden ser agrupadas en dos grupos específicos: aquellos más relacionados con la ida, tanto hacia las indias orientales, como en dirección al nuevo continente y los que eran utilizadas de forma especial en la travesía de retorno. *“De los archipiélagos salidos de la neblina mítica del Océano Atlántico cuatro de ellos eran enmarcados en los viajes a lo largo de la costa africana y, más tarde, en la ruta meridional para el Nuevo Mundo: Madeira, Canarias, Cabo Verde y el mismo Santo Tomé constituyen este grupo menos oceánico con escalas cortas, embarcaciones en buen estado y tripulación aún sana... Las Azores distanciadas más de 600 Km., se vieron relevadas como soporte fundamental (porque se diversificó la opción) de la gran navegación oceánica que para entonces se esbozaba. Constituyen otro grupo el de las escalas prolongadas de embarcaciones averiadas y tripulaciones exhaustas, y con el tiempo, corsarios en persecución”*<sup>102</sup>.

---

<sup>100</sup> “Abierto al Océano Atlántico para los viajes del Descubrimiento, las islas ganaron de inmediato la función que para ellas era la más apropiadas: de escala, soporte, abrigo, frescos, parada, de quien se atreviera a la crudeza del mar” (Monjardino, A., 1997, p. 236).

<sup>101</sup> Santana Santana, A., 2002, pp. 38-9.

<sup>102</sup> Monjardino, A., 1997, p. 236.

Como se ve, la localización de Azores, más aisladas en el Atlántico, les hace desempeñar en esta etapa un papel específico, y en cierta forma, de importancia geoestratégica por la necesidad de un puerto de refresco tanto en *la volta de pelo* largo como en las rutas procedentes del nuevo continente.

De este modo, las nuevas potencias europeas necesitaban, para su expansión colonial, de bases de apoyo logístico para los desplazamientos -cada vez a mayor distancia- de sus flotas. Así, aquellos archipiélagos o islas localizadas en el trayecto<sup>103</sup> de estos desplazamientos navales, una vez conquistadas o colonizadas, van a ser utilizadas con estos fines<sup>104</sup>.

En un primer momento (antes del descubrimiento de América) y teniendo en cuenta que las islas atlánticas de la Macaronesia no poseían minerales preciosos, el valor de estos territorios lo va a determinar factores vinculados a la navegación: su localización en la trayectoria de corrientes favorables, la existencia de puertos naturales, así como, de agua y recursos forestales (madera y brea).

En la fase previa a la colonización, las islas atlánticas no eran más que enclaves navales en el derrotero africano. Las apetencias de las coronas ibéricas se decantaban por el oro y la plata de la costa occidental africana, y el mercado europeo por las especias y otros productos del lejano oriente. Pero, en un segundo momento, cobra importancia la disponibilidad de una serie de recursos que hicieran rentable su colonización. *“Muchos territorios descubiertos por la expansión atlántica no fueron colonizados luego de su descubrimiento o lo fueron varios siglos más tarde... El ejemplo de Las Canarias es incluso pertinente en este caso. Las islas descubiertas por la expedición luso-genovesa de 1341 no suscitaron su colonización inmediata, al no ofrecer su suelo productos que*

---

<sup>103</sup> Realmente el derrotero de una determinada travesía, como es el caso de la ruta naval a vela entre Europa y América, queda definido por la trayectoria de las corrientes y por la elección de puertos de escala y avituallamiento.

<sup>104</sup> *“La vertebración del escenario atlántico surgido a raíz de la expansión europea exigió el apoyo logístico de estos enclaves insulares, que se convirtieron por este motivo y desde un primer momento en áreas de tránsito del comercio internacional”* (Macías Hernández, A.M., 2001, p. 357).

*interesasen en este momento a los nautas europeos,<sup>105</sup> como indicaron sus propios descubridores. En realidad el proceso colonizador se inició a principios del siglo XV y tuvo que ver con el papel de enclave de las islas en el derrotero africano, Mientras la verdadera colonización, impulsada por la potencialidad de determinados espacios insulares para una economía azucarera, se produjo a partir del último cuarto de aquella centuria”<sup>106</sup>.*

Las exploraciones más profundas llevadas a cabo una vez conquistadas las islas proporcionaron mayor conocimiento sobre las potencialidades del medio físico, así es que las islas además de ser enclaves atlánticos se convierten ahora también en territorios productivos. Este nuevo aprovechamiento significaba disponer de productos, tanto para el consumo local como para la exportación, hecho que vinculó a las islas más productivas con el comercio internacional. Los beneficios económicos resultantes de esta actuación mercantil (base de la economía insular que se mantuvo secularmente mediante sucesivos monocultivos) servirían en esta etapa para cubrir los gastos de la conquista y colonización, dependiendo, entre otros factores, de la potencialidad productora del medio físico de cada una de las islas.

A la renta de situación y explotación agraria hay que sumar la importancia que adquirieron algunos de estos territorios como laboratorio de ensayos, no sólo de carácter científico, como ya se ha comentado, también de experimentación geopolítica. *“En todo caso era necesario habitar las islas del Océano Atlántico, proyectarlas como base de una economía, crear los sistemas de defensa y una*

---

<sup>105</sup> No contamos con declaraciones expresas de estos primeros exploradores sobre posibles evaluaciones de los recursos y aprovechamientos posibles de las islas atlánticas, pero conociendo la realidad geológica de estas islas y en la línea de lo expuesto en la cita, consideramos que las causas descritas definieron las pautas del proceso de exploración y posterior colonización de estos archipiélagos. En la descripción de Canarias por Pedro Agustín del Castillo en referencia a la llegada de navegantes mallorquines en 1360 se comenta lo siguiente *“De este comercio que nuestros canarios tuvieron con los mallorquines, quedaron más advertidos en muchas cosas y fábricas de casas y esperanzados a que volvieran a contratarles. Pero como conocieron los mallorquines que las minas de Canaria [Gran Canaria] no suplían los costos de los aprestos de viajes y navíos, puesto que no era su fuerza para reducirlos, si llegase el caso con violencia, olvidaron esta navegación”* (Del Castillo Ruiz de Vergara, P.A., 2001, p.31). Desconocemos el verdadero significado de minas empleado en esta cita, entendemos que puede referirse a la ausencia de minas en cuanto a extracción de minerales preciosos o de valor significativo, razón que guiaba a la mayoría de las expediciones navales por las costas de África Occidental.

<sup>106</sup> Macías Hernández, A.M., 2001, p. 353.

*estructura jurídica de la sociedad... Hecho que trascendió de lo estrictamente necesario para garantizar las simples funciones de base naval: para que las islas se constituyeran como auténticas colonias, en el sentido clásico de comunidades trasplantadas para su reproducción en la nueva tierra. De ahí, las fórmulas políticas que hubo que crear o adoptar, y la actividad de medios de producción de acuerdo con las condiciones naturales. Es de este modo que las islas aparecen como elementos esenciales de un proyecto de expansión por el Atlántico. En términos de implantación humana, de producción y navegación marítima”<sup>107</sup>.*

Conforme a lo citado, el proceso concreto de colonización en el archipiélago canario tuvo una vertiente que podemos enmarcar dentro del campo de la geopolítica. Las Islas Canarias, además de constituirse en escala imprescindible en la expansión atlántica, fueron utilizadas como laboratorio de prueba donde experimentar “métodos de ocupación y explotación del territorio” que posteriormente serían puestos en prácticas en la América colonial. “*Las Islas Canarias, constituyeron con respecto a la colonización de América, mucho más que una escala indispensable, Colón se aprovisionó en ellas en cada una de sus cuatro expediciones, pues allí se experimentaron métodos de ocupación y explotación del territorio que se habían ensayado durante la reconquista. En este contexto surgen hasta las fórmulas legales que regulan la participación de las iniciativas privadas en empresas coloniales: las Capitulaciones, una suerte de contrato que establece el régimen económico y de gobierno en estos casos.*”<sup>108</sup> Así es que determinados territorios insulares además de constituirse como puertos de tránsito y avituallamiento, se les asignó también una función de carácter experimental estratégico.

Si bien la conquista y colonización de estos territorios insulares no estaba encaminada a una explotación de sus recursos naturales que proporcionara de inmediato riqueza económica a las huestes conquistadoras, esto no quita, que dichos territorios además de convertirse en estaciones atlánticas al servicio de la navegación, proporcionaran también otros beneficios. Como aquellos derivados

---

<sup>107</sup> Monjardino, A., 1997, p. 237.

<sup>108</sup> Albarracín Durán, P., 2006, pp. 88-89.

de la explotación agraria. Un aprovechamiento que supondría la obtención de sustanciosos dividendos, tanto a la corona como a los colonos.

Los impuestos aduaneros aplicados al tránsito de bienes, la economía derivada de los servicios a la navegación y las rentas producidas por el comercio de esclavos generaban una economía de alta rentabilidad ya que ninguna de estas actividades implicaba un alto coste, tanto en inversión de capital como en consumo de recursos naturales, mientras que al contrario, obtenían altos beneficios. El tráfico de esclavos fue una de las primeras y principales actividades mercantiles desarrolladas en estas islas<sup>109</sup>.

Esta actividad relacionada con la condición de puertos atlánticos, si bien requería de una logística especializada que dependía de recursos tecnológicos y conocimientos, fue de las que proporcionaron los mayores beneficios. *“La importante demanda de mano de obra propicia la presencia del fenómeno esclavista sobre los indígenas isleños y, debido a su reducido número, la captura de esclavos en la costa africana, hasta 157 expediciones o cabalgadas (con una duración de 15 a 30 días) se realizaron durante el siglo XVI, dotadas éstas de un singular aparato logístico: naves, tripulación experta, maestros y marineros experimentados, soldados, caballos,... para unos magníficos beneficios que podían alcanzar el 200 por cien; aún así lejos del 300 por cien que arrojan las expediciones al África Negra, que junto con el resto de las expediciones sitúan a Las Palmas en un contexto de prosperidad comparable a Sevilla y Lisboa”*<sup>110</sup>.

Por tanto, y aún no poseyendo riquezas mineras, el constituirse estos espacios en puertos atlánticos, les da -de entrada- cierto valor geoestratégico, que aumentará y se inclinará a favor de aquellos con mayor capacidad potencial de recursos

---

<sup>109</sup> “En las islas atlánticas, castellanas y portuguesas, la esclavitud se impone desde el momento en que las mismas se descubren y colonizan, así en Madeira y Azores una vez que se inicia la explotación de la nueva tierra se llevan esclavos para ayudar a colonizar el territorio, mientras que en Canarias, la esclavitud empieza desde que los europeos toman contacto con ella antes de su conquista, pues son cautivos los propios moradores de las islas, que son vendidos en los principales mercados europeos y peninsulares...Así fue, hasta 1640 y en colaboración con los mercaderes y marinos portugueses la intervención de Canarias en la trata fue importante. De tal modo que las ciudades de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa cruz de La Palma fueron centros de iniciativas mercantiles de esclavos.” (Lobo Cabrera, M. 2001, 537-559).

<sup>110</sup> Albarracín Durán, P., 2006, pp. 88-89.

naturales y mayor desarrollo de la logística de apoyo a la navegación y comercio marítimo. Condiciones que van definiendo en el tiempo, a determinados espacios insulares (ciudad y puerto) como verdaderas estaciones atlánticas.

Las islas de mejores recursos fueron ocupando un papel destacado y sus núcleos principales -siempre apoyados en un puerto-, se posicionaban como centros neurálgicos de la política y economía regional que, en la medida que incrementaban la producción agroexportadora y la oferta de servicios<sup>111</sup>, se insertaban con mayor protagonismo en el comercio internacional. Reforzaba esta posición, la oferta en cuanto a posibilidad y volumen de negocios –sobre todo aquellos derivados del contrabando y el tráfico de esclavos- que proporcionaban una acumulación de renta sustanciosa.

Este cúmulo de circunstancias incidió en el proceso de colonización insular, en el posicionamiento de sus principales puertos y núcleos urbanos con respecto al comercio marítimo internacional y en el proceso posterior de desarrollo socioeconómico.

El proceso de colonización insular y posterior desarrollo socioeconómico llevado a cabo en estos archipiélagos entronca con el modelo teórico de Rostov-Taaffe<sup>112</sup> donde se establece una serie de etapas de crecimiento y desarrollo en el proceso de colonización de los territorios insulares y, de igual forma, con el Modelo Mercantil de Vance<sup>113</sup> para territorios de nueva colonización<sup>114</sup>. En los dos

---

<sup>111</sup> Economía de producción y servicios mantenían un comportamiento dinámico e interactivo formando parte de un mismo modelo económico vinculado al comercio exterior. “...En segundo lugar, estos saldos positivos se vieron sin duda incrementados con otros ingresos del comercio exterior isleño. Y decimos esto porque la balanza comercial derivada de la citada economía de producción y del tipo de intercambio asociado a ella constituía únicamente un apartado de este comercio exterior, pues el modelo económico contaba con una economía de servicios vinculada también a este comercio. Es más, nuestro análisis sugiere que ambas economías de producción y servicios no siguieron derroteros diferentes; por el contrario, su comportamiento dinámico e interactivo otorgó una elevada complejidad al comercio exterior isleño” (Macías Hernández, A.M., 2001, p. 356).

<sup>112</sup> En Haggett, P., 1994. pp. 532-536.

<sup>113</sup> En Haggett, P., 1994, pp. 388-390.

<sup>114</sup> De estos dos modelos y de las distintas etapas de colonización llevadas a cabo en el archipiélago canario encontramos documentación en Moreno Medina, C., 2003, pp. 60-66.

modelos los puertos y los sistemas de comunicación y transporte juegan un papel esencial, así como los flujos constantes de ida y vuelta con el exterior.

Analizaremos ahora detalladamente y de forma escalonada todos los elementos que intervienen en el proceso de desarrollo los distintos espacios insulares y las posibles causas que definen la supremacía de unos con respecto a los otros.

## CAPÍTULO II

ASPECTOS EN EL DESARROLLO  
DIFERENCIADO DE LOS ESPACIOS  
INSULARES.

ARCHIPIÉLAGOS DE LA MACARONESIA:  
CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICO-  
GEOGRÁFICA



## II.1 ASPECTOS GEOGRÁFICOS: PARTICULARIDADES Y REFLEXIONES

Este capítulo tiene un doble objeto o intención. Por una parte reflexionar sobre la naturaleza del valor geoestratégico que desde siempre se le ha atribuido a estos archipiélagos y, por otra, contribuir a dilucidar las razones que explican los procesos diferenciados en el desarrollo de los distintos espacios insulares del ámbito geográfico de los archipiélagos de la Macaronesia<sup>115</sup>. Para ello describimos los principales factores, elementos y circunstancias que intervienen en el proceso de diferenciación y que además explican los atributos o valores geoestratégicos. Como forma de análisis compararemos de modo selectivo archipiélagos, islas, ciudades y puertos, descartando lo no representativo.

Su naturaleza geológica y localización geográfica han dotado a estos pequeños territorios aislados de ciertas características afines. Son islas oceánicas situadas en un área Atlántica comprendida entre el suroeste de Europa y la costa noroccidental del continente africano; entre las latitudes 39° 45'N y 14° 49'N y las longitudes 31° 17'W y 13° 20'W. En sentido Norte-Sur, se distribuyen entre Corvo, la isla más septentrional de las Azores, y Brava, la isla más meridional de Cabo Verde, entre las que existe una distancia de 2.700 km. Flores (Azores) es la isla más alejada del continente africano (2.100 km), siendo Fuerteventura la isla más próxima a ese continente (100 km).

Existe una particular diversidad paisajística y biológica entre ellas, más pronunciada en aquellas islas de mayor relieve y superficie, lo que supone igualmente para estas islas, contar con una mayor diversidad y cantidad de recursos.

---

<sup>115</sup> El término Macaronesia, acuñado por Barker-Webb, se utiliza desde 1845 por botánicos, geólogos, zoólogos y biogeógrafos. Proviene de la conjunción de los vocablos griegos makarion (fortuna) y nesoi (isla). Agrupa al conjunto de estos archipiélagos y una banda longitudinal de la costa occidental del continente africano desde Agadir (Marruecos) hasta Cabo Blanco (Mauritania). “Entre ellos existen unidades naturales (geológicas, geomorfológicas, botánicas y faunísticas) de tal magnitud, que, a pesar de su gran dispersión en el océano forman uno de los ámbitos ecológicos más cohesionados y peculiares de la Biosfera.” (Moreno, C., 2003, p. 82).

- Se les supone cierto valor geoestratégico derivado de su localización geográfica.
- Mantienen similitudes en cuanto a historia, relaciones con el exterior y actividades económicas.
- Entre estos territorios -aun conservando ciertas similitudes y aspectos comunes- existe un desigual volumen de población y grado de desarrollo socioeconómico entre los distintos espacios insulares, archipiélagos, islas y capitales insulares. También en el crecimiento urbano, demográfico y portuario de sus principales ciudades y en las funciones que desempeñan cada una de ellas en el ámbito local, regional e internacional.
- Las capitales regionales Ponta Delgada (isla de San Miguel, Azores), Funchal (isla de Madeira, Madeira), Santa Cruz de Tenerife (isla de Tenerife, Canarias) y Las Palmas de Gran Canaria (isla de Gran Canaria, Canarias)<sup>116</sup>, y Praia (isla de Santiago, Cabo Verde) son los mayores núcleos urbanos y están ubicadas en las islas de mayor población. Todas ellas, a excepción de Praia son ciudades portuarias que actúan como centros intermodales de transporte mar-tierra y de redistribución de mercancías en el ámbito insular y también regional. En Madeira, el puerto de Funchal ha derivado el tráfico internacional de mercancías (tráfico de contenedores) al puerto de Canizal (en la misma isla) y, en el caso de Cabo Verde, la principal ciudad portuaria es Mindelo en la isla de San Vicente, y su puerto, Porto Grande, el que concentra el tráfico internacional y es redistribuidor del tráfico interinsular. Mindelo es una ciudad pequeña en una isla también pequeña pero con un desarrollo sociocultural, económico y urbano equiparable a Praia, que es la capital del archipiélago y la ciudad de mayor población y crecimiento urbano, localizada en la isla de mayor tamaño.

---

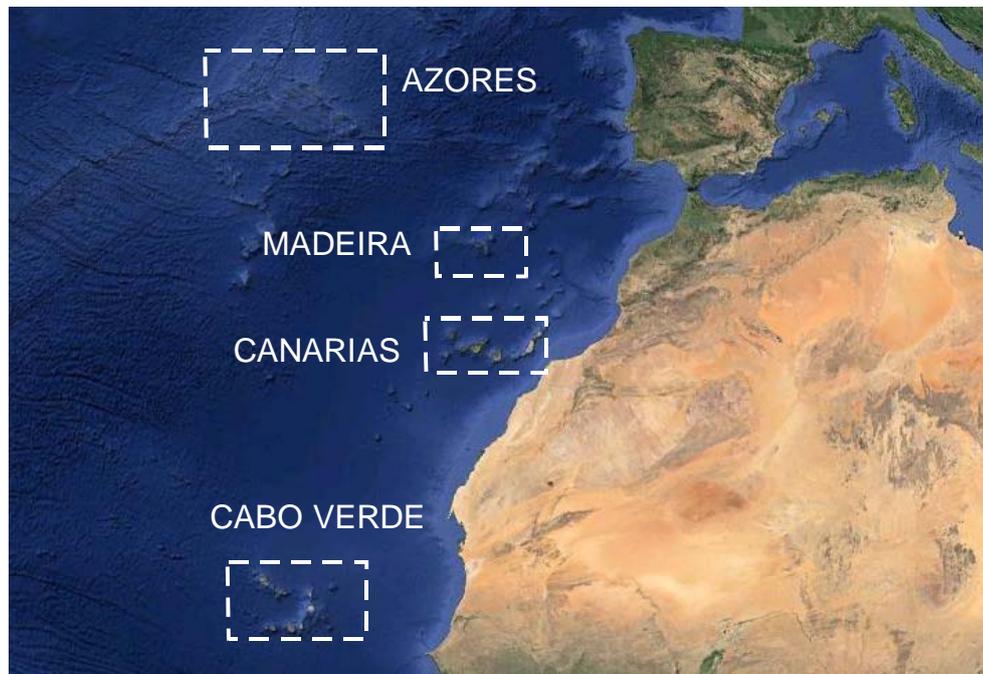
<sup>116</sup> Las Islas Canarias son un caso anómalo a nivel mundial en cuanto que comparte alternativamente la capitalidad del archipiélago (Estatuto de Autonomía de Canarias, *Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, reformada por Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre. Artículo 3. 1. La capitalidad de Canarias se fija compartidamente en las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, regulándose su desarrollo por Ley del Parlamento de Canarias*. Una resolución atípica que persigue la conformidad de las poblaciones residentes en las islas y municipios de mayor población e importancia. Del resto de archipiélagos macaronésicos sólo Azores mantenía hasta 1976 una división administrativa sin capital regional (archipiélago). Geográficamente se dividían en tres grupos: Oriental, Central y Occidental; y la división territorial administrativa en tres distritos: Angra do Heroísmo, Horta y Ponta Delgada. Distritos que ha sido suprimidos formando hoy día una región autónoma, siendo Ponta Delgada la capital de la región autónoma.

➤ En las Islas Canarias, el puerto y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria ocupa el rango más alto. Es la ciudad de mayor población y crecimiento urbano, y su puerto el de mayores dimensiones y de mayor volumen de tráfico de mercancías, no sólo del ámbito de estudio, sino de toda la costa occidental africana.

Hecho este pequeño esbozo, podemos plantearnos las primeras puntualizaciones y reflexiones.

Que entre estos territorios existe (con la salvedad de Praia, que se explicará más adelante) una correlación entre desarrollo portuario y desarrollo socioeconómico y urbano. Por tanto los puertos comerciales han tenido que jugar un papel importante en el desarrollo local. De forma especial en la ciudad donde están ubicados. Pero, ¿qué nivel de incidencia han tenido otros factores y condicionantes en el desarrollo de estos territorios insulares? Empecemos analizando el factor Geoestratégico.

**Figura 10.** Localización Archipiélagos de la Macaronesia



Fuente: Google Earth .  
Elaboración propia.

**Figura 11.** Archipiélago de Azores



Fuente: Google Earth.  
Elaboración propia.

**Figura 12.** Ciudad y puerto de Ponta Delgada, Isla de San Miguel, Azores



Fuente: Google Earth.  
Elaboración propia.

**Figura 13.** Archipiélago de Madeira



Fuente: Google Earth.  
Elaboración propia.

**Figura14.** Ciudad y puerto de Funchal, isla y archipiélago de Madeira



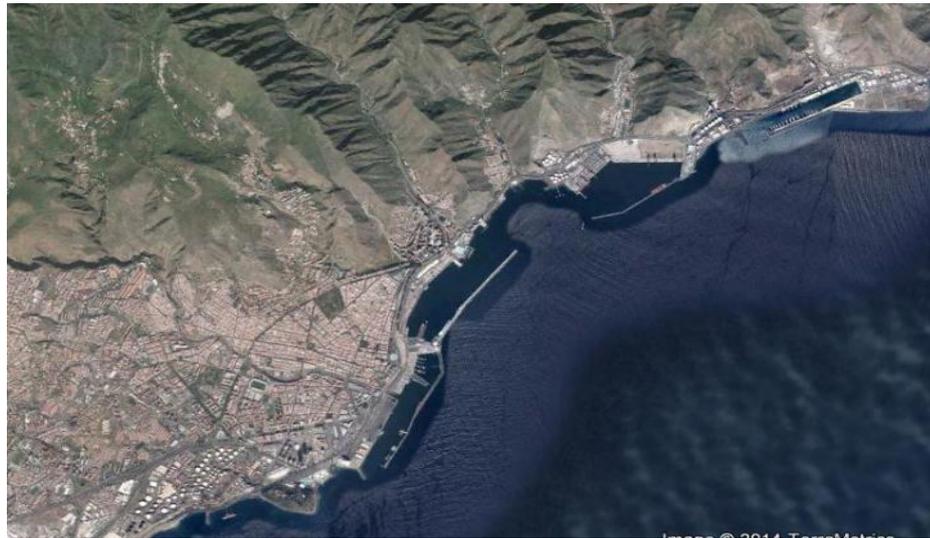
Fuente: Google Earth.  
Elaboración propia.

**Figura 15.** Archipiélago canario



Fuente: Google Earth.  
Elaboración propia.

**Figura 16.** Ciudad y puerto de Santa Cruz de Tenerife



Fuente: Google Earth.  
Elaboración propia.

**Figura 17.** Ciudad y puerto de Las Palmas



Fuente: APLP.  
Elaboración propia.

**Figura 18.** Archipiélago de Cabo Verde



Fuente: Google Earth.  
Elaboración propia.

**Figura 19.** Ciudad y puerto de Praia, isla de Santiago, Cabo Verde



Fuente: Google Earth.

**Figura 20.** Porto Grande y ciudad de Mindelo, isla de San Vicente, Cabo Verde



Fuente: Google Earth.

<b>Tabla 1</b> Datos generales Archipiélagos de la Macaronesia				
Datos	<b>AZORES</b>	<b>MADEIRA</b>	<b>CANARIAS</b>	<b>CABO VERDE</b>
Nº de islas	9	2	7	10
Capital	Ponta Delgada	Funchal	S. C. de Tenerife/ Las Palmas de GC	Praia
Superficie (km <sup>2</sup> )	2.333	810	7.447	4.033
Precipitación media anual (m/m)	968	602	290	266
Distancia aproximada al continente europeo (km)	1.450 Ponta delgada – Lisboa	970 Funchal-Lisboa	1.080 Arrecife - Cádiz	2.780 Bahía de Palmeira - Lisboa
Distancia aproximada al continente africano (km)	1.690 Ponta delgada – Casablanca	680 Funchal - Essauira	110 Puerto del Rosario – Tarfaya	670 Praia - Dakar
Época de primer poblamiento	S. XV	S. XV	S. V a. C.	S. XV.
Número de habitantes (aproximado, 2011)	244.780 (2008)	267.785	2.126..769	500.000
Densidad (hab./Km <sup>2</sup> 2011)	104	330	285	123
Aeropuertos	9	2	8	7

Elaboración propia.

<b>Tabla 2.</b> Islas mayores (>700 Km <sup>2</sup> ) archipiélagos de la Macaronesia								
Datos	<b>AZORES</b>	<b>MADEIRA</b>	<b>CANARIAS</b>				<b>CABO VERDE</b>	
	<b>S. Miguel</b>	<b>Madeira</b>	<b>La Palma</b>	<b>Tenerife</b>	<b>G. Canaria</b>	<b>Fuerteventura</b>	<b>S. Antonio</b>	<b>Santiago</b>
Superficie (km <sup>2</sup> )	759	737	729	2.034	1.560	1.660	779	991
Altura máxima (m.)	1.103	2.351	2.423	3.717	1.950	807	1.979	1.392
Precipitación media anual (m/m)	968	600	660	450	370	147	475	455
Habitantes	130.000 (2008)	240.000	87.324 (2010)	906.854 (2010)	845.676 (2010)	103.492 (2010)	76.107 (2010)	266.161 (2005)

<b>Tabla 3.</b> Principales ciudades marítimas de los archipiélagos de la Macaronesia						
Datos	AZORES	MADEIRA	CANARIAS		CABO VERDE	
	Ponta Delgada	Funchal	S. C. de Tenerife	Las Palmas de G. C.	Mindelo	Praia
Habitantes	68.809 (2011)	112.015 (2011)	206.925 (2012)	383.395 (2012)	70.000 (2012)	120.000 (2012)

Elaboración propia.

<b>Tabla 4.</b> Puertos principales de los archipiélagos de la Macaronesia					
AZORES	MADEIRA		CANARIAS		CABO VERDE
Ponta Delgada (San Miguel)	Funchal (Madeira)	Canizal (Madeira)	Santa Cruz de Tenerife (Tenerife)	Las Palmas (Gran Canaria)	Porto Grande (S. Vicente)

Elaboración propia.

Fuentes: diversas

## **II.2 LA GEOESTRATEGIA, UN VALOR RECURRENTE**

Son abundantes las declaraciones y reseñas histórico-geográficas relativas al valor y utilización geoestratégica de estos archipiélagos en las distintas etapas de expansión colonial y económica a través del Atlántico llevadas protagonizadas por Estados europeos<sup>117</sup>. En ellas se da conocimiento de la utilización de estos territorios como plataformas atlánticas de recalada, suministro y servicios a la navegación internacional y, al mismo tiempo, como centros marítimos para el comercio internacional. Por estas razones consideramos que la utilización potencial de algunos de estos espacios insulares como puertos de escala y avituallamiento, así como plazas atlánticas vinculadas al comercio marítimo internacional, ha sido -hasta la llegada de la navegación actual- el valor geoestratégico principal. De igual forma y relacionado con lo anterior, se puede afirmar que el movimiento portuario y las actividades relacionadas con el

<sup>117</sup> El valor geoestratégico de las islas atlánticas de la Macaronesia es un asunto muy recurrido, especialmente en artículos y en discursos o manifestaciones de índole política. Señalamos algunos de los textos consultados: Pérez García, J.M. y Noreña Salto, M. T., 1992; Ponce Marrero, J., 1993; Sánchez García, J.; Sabaté Bel, F., 1997; Monjardino, A., 1997; Hernández, O., 1998; Suárez Bosa, M., 2000; Villalba Pérez, J., 2005; Albarracín Durán, P., 2006; González de Uriarte Marrón, C., 2006.; y artículos diversos (ver bibliografía).

comercio marítimo internacional han sido el factor básico de desarrollo, al menos hasta el último cuarto del siglo XX<sup>118</sup>.

Pero si analizamos el panorama actual de los distintos espacios insulares que componen el ámbito geográfico de la Macaronesia, observamos que existen importantes diferencias en cuanto a desarrollo demográfico y socioeconómico y, de igual manera, en el crecimiento y desarrollo de sus principales ciudades y puertos. Por tanto, si decimos que su desarrollo socioeconómico ha estado vinculado históricamente a la navegación y comercio exterior, necesariamente estos factores de desarrollo no han experimentado la misma incidencia en el conjunto de los territorios insulares. Y es que no todos contaban con los atributos necesarios o idóneos para aprovechamientos destinados al comercio exterior. Por tanto se dio una desigual instrumentalización y distintos niveles de aprovechamiento de cada uno de estos territorios.

Para explicar este fenómeno se estudiaran todos aquellos condicionantes y factores favorables que –consideramos- tuvieron que incidir de alguna manera en sus particulares procesos de desarrollo socioeconómico, y de igual forma marcaron pautas de crecimiento demográfico, urbano y portuario.

---

<sup>118</sup> Hoy es incuestionable la enorme incidencia de la explotación turística en la economía insular, tanto de Canarias como en el resto de archipiélagos, incorporándose a este modelo económico, de forma más rezagada Cabo Verde. Así como, las grandes transformaciones sociales y espaciales inducidas por el desarrollo turístico, que se han producido sobre las diversas geografías insulares. Pero muy distinto es considerar que esta actividad económica haya supuesto grandes avances en el desarrollo socioeconómico, laboral y cultural de las distintas poblaciones insulares. El modelo de desarrollo económico actual basado fundamentalmente en la explotación turística de estos espacios insulares ha supuesto la transformación brutal y desordenada del territorio y una excesiva dependencia económico-laboral del binomio turismo-construcción. En aquellas islas o áreas de mayor explotación turística, esta actividad sólo representa empleo de baja cualificación y una proliferación incontrolada de infraestructuras urbanas y de transportes. Mientras que por el contrario, aquellas actividades derivadas del comercio exterior y la logística, estrechamente vinculadas a nuestra historia económica y localización geográfica, y donde la I+D+i tiene un campo inmenso de actuación, no necesariamente requieren de un gran consumo y transformación del territorio. Pero sí de una mayor amplitud de conocimientos, avances científicos y técnicos y, sobre todo, de conexiones y vías de comunicación con el mundo exterior. Luz y caminos, para avanzar y movernos en el Atlántico, nuestro escenario histórico de actuación, e interacción.

Por otro lado, también consideramos necesario aclarar que los desiguales niveles de aprovechamientos posibles, marcaron el valor de su renta de situación, o dicho de otra forma, su valor geoestratégico. Un aspecto al que se le ha atribuido históricamente una importancia sobrevalorada, y ha tenido una interpretación uniforme.

El valor geoestratégico de estas islas atlánticas no ha sido igual para los cuatro archipiélagos macaronésicos ni ha resultado determinante en el desarrollo global de los respectivos archipiélagos, como así mismo en el de cada una de las islas que los componen. Menos aún desde mediados de siglo XX, cuando las nuevas demandas y exigencias del transporte marítimo (ya no dependiente de la localización de estaciones de carboneo, ni tampoco de la dirección de corrientes favorables) ejercieron una fuerte discriminación en las rutas y puertos de escala (un aspecto que se irá aclarando en apartados posteriores). Por lo que planteamos que el valor geoestratégico de cada uno de los distintos archipiélagos, islas y espacios urbanos-portuario de la Macaronesia, no es común a todos, y ha tenido que variar según épocas y circunstancias, alcanzando dimensiones distintas en cada uno de los diferentes espacios y momentos o etapas históricas. Por eso mismo es de suponer que los distintos niveles de desarrollo han tenido que ser originados por la suma de más elementos y factores. Por tanto corresponde describir y analizar los componentes de esa hipotética suma.

Llegados a este punto, suponemos, como luego se irá demostrando, que los territorios con mayores niveles de desarrollo tienen que corresponder con aquellos espacios insulares donde se concatenaron un mayor número de atributos y factores favorables.

### **II.2.1 Valor y utilización de los recursos naturales: la capacidad de carga**

La combinación de localización geográfica, tamaño y geomorfología interfieren en las condiciones climatológicas y determinan, en buena medida, la biodiversidad de cualquier espacio insular. Las islas de mayor tamaño, con relieves de mayor altura y localizadas en áreas geográficas influenciadas por ambientes atmosféricos más húmedos, tendrán mayor masa forestal y capas de

suelo de mayor grosor y potencialidad agrícola. Por tanto, una biodiversidad más prolífera. Así que, supuestamente, potencialmente contarán con unas condiciones más favorables para el asentamiento y desarrollo humano. Además, sabiendo que la navegación fue la única forma de llegar a estos territorios aislados la geomorfología costera tuvo que haber jugado un papel importante, cuando no, decisivo en las etapas iniciales de la colonización humana.

La combinación de estos elementos y factores geográficos marcan la diferencia en cuanto a recursos naturales; algunos indispensables en una primera etapa de asentamiento: existencia de cursos de agua (manantiales, barrancos, etc.) acuíferos, masa forestal, suelo fértil, tierras productivas, etc. Así vemos que, por ejemplo, en Canarias, islas situadas a una misma latitud, las de menor relieve (Fuerteventura y Lanzarote) son deficitarias en estos elementos.

El tamaño (extensión y relieve) proporciona capacidad para acentuar la biodiversidad y multiplicar la productividad potencial, por ello, las islas de mayor tamaño<sup>119</sup> tendrán mayor capacidad de carga siendo este parámetro primordial para una primera discriminación; por eso descartamos, de entrada, aquellas islas que por su reducido perímetro o volumen son poco significativas. Un caso singular que debe destacarse es el de Fuerteventura, con una superficie de 1.650 km<sup>2</sup> mayor que Gran Canaria (1.560 km<sup>2</sup>) y más del doble de la superficie de La Palma (708 km<sup>2</sup>), al contar con un relieve de escasa consideración su productividad y capacidad de carga ha sido inferior.

Lo mismo sucede entre Santiago (la mayor isla de Cavo Verde con 991 km<sup>2</sup>) y La Palma. La primera es sensiblemente mayor pero debido a sus características topográficas y bioclimáticas tiene un potencial productivo inferior a La Palma. No obstante Santiago cuenta con mayor desarrollo socioeconómico y poblacional que la Palma. Esto se debe al papel central que ha jugado históricamente la isla de Santiago. Una función que no pudo desempeñar La Palma, ya que Tenerife y Gran Canaria (islas más grandes y de alta capacidad y valor productivo) se repartieron esa función.

---

<sup>119</sup> Insistimos sobre el término tamaño al que queremos diferenciar de perímetro o área. Las islas no son llanas, por tanto, islas con igual perímetro, tendrán mayor tamaño las de mayor volumen.

Lo sucedido en Santiago con su desarrollo y crecimiento poblacional ha sido inducido por su tamaño, derivando en la centralidad con respecto al archipiélago al que pertenece. Esta isla contaba en el pasado con el puerto y ciudad capital del archipiélago (Ciudade Velha primero y Praia después). En la actualidad ya no cuenta con el principal puerto del archipiélago (que es Porto Grande, en la isla de San Vicente), no obstante al proclamarse Cabo Verde país y Estado independiente, Santiago ha reforzado su condición de ser isla central, ya que Praia es la capital del Estado caboverdiano.

### **II.2.2 Las condiciones náutico-terrestres: los puertos naturales**

En cuanto a la morfología costera favorable, o dicho de otra forma, sobre la disponibilidad de espacios en el litoral de condiciones mínimas para ser utilizados como embarcaderos, puede decirse que aunque todas las islas poseyeran ensenadas, playas y tramos de costa más o menos aceptables para el fondeo de naves y la realización de maniobras de embarque y desembarque, no todos los surgideros tenían la consideración de puerto, ya que muchos carecían del conjunto de elementos necesarios para la operatividad náutica y actividad portuaria<sup>120</sup>.

En el pasado, la existencia en una isla, de una bahía o ensenada bien resguardada de los vientos dominantes, así como, de una costa ligeramente llana, significaba para aquellos navegantes que por sus costas se acercaran, disponer de una lámina de agua protegida para el fondeo de naves y de una cabeza de playa para el desembarco, o lo que es lo mismo, disponer de un lugar que posibilitaba la arribada de barcos y con ello el trasbordo de personas, animales, mercaderías, útiles, armas pesadas, etc. Refugio y posibilidad de arribada fueron las premisas básicas (indispensables en épocas pasadas) en la elección de un paraje natural costero para su utilización como puerto natural.

---

<sup>120</sup> Sobre la existencia, distribución, funciones, necesidades y características de puertos, ensenadas y fondeaderos se puede consultar a Torriani, L., 1978; Glas, G., 1982; Báez, M., Sánchez Pinto, L., 1983; Martín Galán, F., 2001 y 2007; Quintana Navarro, F., 1985; D’Avezac, M., 1999; en los artículos y bibliografía citada de Mederos Martín, A., Escribano Cobo, G., 1999 y 2002; y Peris Boscá, V., 2007.

Ahora bien, estos enclaves naturales para convertirse en un puerto comercial deberían contar en su entorno local o insular con otros elementos auxiliares tales como fuentes de agua potable (ríos, barrancos, manantiales, etc.), bosques para la obtención de madera y brea, estructuras geológicas propicias para el desarrollo de otras tareas y actividades al servicio de la navegación, como pudieran ser roques o terrenos elevados para la instalación de vigías, sistemas defensivos y canteras para la construcción de muelles, así como de costas aplaceradas y refugiadas, generalmente útiles para la varada y reparación de naves y depósito de carga. Si no era así, estas ensenadas, simplemente, eran utilizadas como puerto de abrigo y descanso.

El emplazamiento natural favorable para el desarrollo de las actividades portuarias debe reunir una serie de condiciones, que según Giovanni Torriani (siglo XVI), experto en obras hidráulicas<sup>121</sup>, eran las siguientes:

- a) Vientos: con favorable situación para la entrada y, a ser posible, que estos puertos estuviesen de forma natural protegidos contra los vendavales.
- b) Cimentaciones: buen terreno, firme y seguro.
- c) Profundidad: suficiente calado y sin peligro de aterramientos.
- d) Protección: fácil defensa para protegerlo de los enemigos.
- e) Agua: existencia de agua potable cercana.
- f) Vigilancia: alturas cercanas para poder establecer atalayas de vigilancia y que sirviesen de señales de recalada.
- g) Accesos: fácil acceso por mar y por tierra.
- h) Población: existencia de un núcleo humano cercano para abastecer y que sirva de apoyo.

---

<sup>121</sup> De Giovanni Torriani o Giannello della Torre, se conoce que nació en Cremona (Italia) hacia el 1501 y muere en Toledo (España) el 13 de junio de 1585. Era ingeniero hidráulico, matemático, astrónomo, mecánico e inventor. Trabajó como relojero real para la monarquía de la época (Carlos V y Felipe II) y se destacó por la construcción de obras hidráulicas “canjilones en planos inclinados para abastecer de agua del Tajo a Toledo” más conocido como “Ingenio de Toledo” o “Artificio de Juanelo”.

Giovanni Torriani, ingeniero y experto en obras hidráulicas, señala al respecto: *“porque mucho más se podrá hacer en un semejante lugar (el puerto) con muy menos gastos, con tal que el dicho lugar sea tal cual lo vamos pintando y que tenga gran capacidad y en sí tenga mucha firmeza y que no vaya amenazando ruina por causa de las peñas y que tenga buena entrada en sí por tierra como por mar y que estas entradas sean seguras y que ello sea cómodo al llegar como al traer las mercaderías, así las que se traen por mar como las que se traen por tierra y que haya lugar y asiento para morar y que tenga agua dulce y que el lugar se asegure en sí y que este lugar no sea ajeno ni muy apartado de poblaciones para ser proveída de las cosas necesarias para los que aportan un especial de las cosas de comida”*<sup>122</sup>.

Esta interpretación, teniendo en cuenta la época en la que se formula, tiene mucho que ver con el valor estratégico de un puerto como punto de conexión entre distintos medios y sistemas de transportes. Como puerta de entrada y salida de mercancías y pasaje y como lugar por donde discurre un movimiento constante de riquezas. En una isla donde la única entrada y salida de personas y carga se realiza por un puerto (hasta la llegada de la aviación comercial) la importancia de éstos espacios adquiere mayor valor.

En cuanto a los accesos y conexiones tanto internas como externas (estas últimas de extrema importancia<sup>123</sup> en espacios insulares ya que están vinculadas a la existencia de puertos) en islas donde la irregularidad del terreno dificultaba la movilidad interna, la red de barrancos y la navegación costera apoyada en puertos naturales solventaban este condicionante.

Esta facultad de ser puntos de conexión entre el la isla y el exterior, que generalmente era desempeñada por los principales puertos insulares, coloca a

---

<sup>122</sup> Extracto de manuscrito (entre 1565 y 1568) de Juanelo Torriani sobre tecnología portuaria. La traducción de dicho manuscrito se recoge en Viguera González, M., 1980, pp. 135-137.

<sup>123</sup> De las conexiones más destacadas entre un puerto comercial y la ciudad destino en tiempos de la navegación antigua fue el caso de la conexión entre el puerto de Ostia y Roma, en la época de expansión del imperio romano. A este puerto llegaban barcos cargados de géneros desde distintos puntos de la costa mediterránea y luego eran trasbordados a otras naves que remontaban el río hasta la capital del imperio (Peris Boscá, V. 2007).

éstos en la encrucijada de caminos donde se encuentran las principales vías terrestres y marítimas del poblamiento insular adquiriendo la capacidad para articular todas las comunicaciones: con el mundo exterior, con la ciudad y con el resto de la isla.

Sobre este asunto C. Moreno Medina, en su tesis doctoral sobre las vías de comunicación terrestres<sup>124</sup> y tomando como referencia Gran Canaria, argumenta lo siguiente: *“La disposición radial de las cuencas hidrográficas desde su centro, en la cumbre de la isla, que actúa como gran encrucijada, favorece la penetración costa-cumbre y permite la comunicación entre cuencas vecinas a través de los llanos costeros y las degolladas interiores. Por los interfluvios alomados o en rampa, que delimitan las cuencas principales, se establece la red de caminos, uniendo también la costa y la cumbre, y conectando con el interior del barranco a través de caminos transversales.*

*Por último, esta red de senderos terrestres, y debido a la vocación externa del sistema económico, se completa en la línea de costa con numerosos puertos, fondeaderos y surgideros, que son los puntos de salida y llegada de la red de vías marítimas”*

Los caminos permiten el tránsito y la comunicación entre las personas y facilitan el acceso a las fuentes de recursos materiales, así como su transporte. Por tanto, la posibilidad de articular una red de caminos a través de las posibilidades del medio físico es una ventaja a tener en cuenta por lo esencial que resulta la localización y acceso a los recursos: *“...la localización de los diferentes recursos constituye un factor esencial en la estructuración de la red de comunicaciones”*<sup>125</sup>. Tener constancia de una red de caminos terrestres y marítimos mediante su transcripción gráfica (elaboración de mapas y cartas náuticas) facilita enormemente los desplazamientos, ya que nos permite saber donde están determinados recursos (localización y atributos) y como se llega (caminos posibles).

---

<sup>124</sup> Moreno Medina, C., 2003, p. 306.

<sup>125</sup> Moreno Medina, C., 2003, p. 367.

En la relación de Giovanni Torriani no se hace mención a la existencia de bosques para la disponibilidad de madera y brea con fines navales, elemento que hay que englobar entre los aspectos de apoyo logístico, especialmente para la construcción y reparación de naves. Y también, para otros usos relativos al asentamiento humano. Son varias las islas que carecían de bosques, o no disponían de la suficiente masa vegetal para dar respuesta a la demanda de madera que las flotas y población requerían. Son muy pocas las islas que pudieron hacer frente a esta exigencia. De todas ellas, sólo las de mayor relieve y tamaño de Azores, Madeira y las islas occidentales del archipiélago canario. Aunque si bien, los barcos permitían transportar madera entre islas, la práctica inexistencia de bosques, generalmente asociado a tierras productivas y agua, era un condicionante claramente desfavorable.

Otro factor que se incorpora es la existencia o no de población indígena (potenciales esclavos para labores agrarias o venta en el mercado internacional). La valoración de esta circunstancia era bastante compleja, ya que al “valor de partida” había que sustraerle el coste que implicaba el sometimiento y aniquilación de los insumisos en cuanto a la rentabilidad global final del proceso colonizador<sup>126</sup>.

Algunas de estas condiciones mencionadas por Torriani no se inscriben dentro de las cuestiones técnicas, estando más relacionadas con aspectos de apoyo y defensa. Al final de la cita, vemos como nombra algunos aspectos a tener en cuenta sobre los auxilios que puede, o debe prestar *el lugar* al funcionamiento del puerto y al hospedaje del pasaje. Lo que hoy podemos denominar como relaciones puerto-ciudad.

Otro factor, de carácter más general, -a tener en cuenta por su afección sobre la operatividad del puerto y asentamiento humano- es el clima, las particularidades

---

<sup>126</sup> “La colonización de los archipiélagos de Azores y Madeira exigió la importación de la totalidad de los citados inputs, mientras la de Canarias contó con la contribución de su comunidad primitiva (mano de obra, semillas, ganados y tecnología). Ahora bien, la reasignación de estos inputs locales a la estrategia colonizadora impuesta por el colonato europeo implicó su apropiación violenta, de modo que la deuda externa debida al proceso colonizador se vio incrementada en el caso de Canarias por los caudales invertidos en la conquista de sus espacios insulares” (Macías Hernández, A.M., 2001, p. 352).

climáticas de cada espacio geográfico determinado. Para la operatividad de los puertos, aquellos lugares donde el tiempo sea más bonancible, necesitarán menor protección. Sobre este asunto, también existen algunas diferencias entre el conjunto de los puertos de la región que estudiamos. De forma general, los puertos situados a sotavento (puertos menores localizados en zona de calmas al suroeste de las islas) están más protegidos de los vientos reinantes, los alisios.

**Figura 21.** Imágenes aéreas de las islas Canarias



Vórtices de Von Karman producidos por los vientos alisios en las Islas Canarias.

Fuente: Jacques Descloitres (MODIS Land Rapid Response Team, NASA/GSFC). En Estrategias marinas: evaluación inicial, buen estado ambiental y objetivos ambientales; Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente, Madrid, 2012.p.24



Fuente:

[http://www.eldiario.es/canariasahora/sociedad/fotografia-concurso-NASA-Canarias-satelite-Terra\\_0\\_240426989.html](http://www.eldiario.es/canariasahora/sociedad/fotografia-concurso-NASA-Canarias-satelite-Terra_0_240426989.html)  
[22 de febrero 1013]

**Comentario:** en las dos imágenes anteriores se aprecia el choque de los frentes de nubes con las Islas Canarias, y la zona de sombras que se forma a consecuencia de la intersección de las islas con respecto a la trayectoria de los vientos alisios.

Como complemento de ese apartado incluimos en la parte final de este capítulo una relación de descripciones de los principales puertos de la Macaronesia insular, según la información aportada en las descripciones de G. Glas, de 1764 y de M. D' Avezac, de 1840<sup>127</sup>. Así como algún comentario complementario.

Consideramos que la información que aportan estos dos autores nos ofrece suficientes detalles para elaborar configuran una visión bastante amplia de las características geográficas y náuticas de las ciudades y puertos que mencionan (los de mayor importancia en el periodo de la descripción). Además, sus textos describen particularidades de la navegación y el comercio marítimo que se efectuaba por esa época y otros aspectos geográficos y sociopolíticos que nos facilitan la interpretación y valoración de estos territorios. En estas descripciones no se mencionan a las islas de Cabo Verde, tampoco se han encontrado textos de carácter histórico y descriptivos dedicados a este archipiélago que relaten con suficiente detalle las características náuticas de los puertos naturales. De todas maneras, consideramos que el mejor puerto de todo el archipiélago caboverdiano que reunía y dispone en la actualidad de las mejores características náuticas, era y es Puerto Grande, localizado en la ciudad de Mindelo, isla de San Vicente. Una ensenada que no pasa a ser puerto comercial hasta la llegada de la navegación a vapor y la expansión colonial europea por África occidental.

Basándonos en toda la bibliografía consultada, consideramos que del conjunto de islas macaronésicas, Gran Canaria era la que contaba con el mayor número de

---

<sup>127</sup> George Glas (Dundee, 1725 - costa británica, 1765). Marino, comerciante y colono escocés, conocido por su descripción de las Islas Canarias hecha a mediados del siglo XVIII, que aportó bastante información sobre las características geográficas de las islas, ciudades y puertos de este archipiélago. Y sobre aspectos relacionados con el comercio exterior y entre islas. También describió con bastante detalle la pesca que se realizaba por marineros canarios en la costa noroccidental africana y las relaciones e intercambios que estos marineros realizaban con los moradores de esa zona. Marie Armand Pascal D' Avezac-Macaya, nació en Francia (1800 – 1875) fue secretario de la sociedad geográfica de París, vicepresidente de la sociedad etnológica de París y miembro de las sociedades geográficas de Londres, Frankfurt, de la Sociedad Africana de Londres, de la Sociedad Asiática de Gran Bretaña e Irlanda. Escribió varios textos relacionados con la navegación y descripciones geográficas.

fondeaderos y embarcaderos favorables<sup>128</sup>. Gran Canaria aún siendo una isla de estructura geológica alta, su esquema radial de barrancos y grandes tramos de costa llana –especialmente en su parte oriental donde los vientos y corrientes marinas son de menor intensidad- facilitó la abundancia de puertos utilizables y las comunicaciones internas y externas.<sup>129</sup> También era esta isla, como se irá comprobando, la que contaba con el mejor entorno marítimo-terrestre<sup>130</sup>.

### II.2.3 La localización geográfica

La localización geográfica de determinadas islas no sólo incide en las condiciones climáticas, también actúa en el plano de las rutas navales. Así algunas islas favorecidas por su localización con respecto a la trayectoria de corrientes pueden incidir sobre la determinación de rumbos, destinos y funciones, como quedó demostrado en el caso de Azores y *la volta pelo largo*<sup>131</sup>.

---

<sup>128</sup> En Mederos Martín, A. y Escribano Cobo, G., 2002, se nombra y describen un total de 34 lugares de la costa de Gran Canaria en los que a lo largo de la historia se han efectuado algún tipo de maniobras náuticas. Operaciones relacionadas con el comercio marítimo, la pesca, contrabando, piratería, carpintería de rivera, etc.

<sup>129</sup> “En este esquema radial, las cumbres actúan como gran encrucijada pues en ellas confluyen la red de caminos que unen la costa y la cumbre. Por último, la abundancia de abrigos, embarcaderos y bocabarrancos, en toda la línea de costa, completa el esquema de comunicaciones y une la isla, o bien con el resto de los puertos de cabotaje, o con el exterior. Estas infraestructuras costeras se desarrollan en un litoral, fundamentalmente alto, el 58,4 % del mismo, sobre todo en su mitad occidental, mientras que el resto lo constituyen plataformas de escasa altura o playas que facilitan el desembarco”. (Moreno, C. 2003, p. 306). La cita hace referencia a Gran Canaria.

<sup>130</sup> En el conjunto de las islas de la Macaronesia gran parte de ellas cuentan o han contado, con bahías aprovechables como puertos naturales, pero es Gran Canaria la que cuenta con el mayor número de ellas, siendo la de “las Isletas” la que reúne el mayor número de elementos favorables, que a lo largo de este trabajo se irán describiendo. Hay que tener en cuenta en la valoración la época, tipo de naves, actividad portuaria y emplazamiento original. Por ejemplo, algunos puertos naturales como es el caso del Antiguo Muelle Comercial y Puerto Naos en Arrecife, eran ensenadas abiertas pero contaban con estructuras naturales (arrecifes) para el resguardo de naves de poco tamaño y calado, facilitando no sólo el fondeo, también operaciones de varado y reparación. Arrecife como recoge George Glas en su descripción de las Islas Canarias de 1764, fue durante un tiempo el puerto pesquero y de reparaciones navales más importante de todo el archipiélago. “*El puerto principal se encuentra en la costa sudeste, y se llama Puerto de Naos, en que cualquier nave que no tenga calado superior a los dieciocho pies puede entrar con pleamar o con las mareas de primavera, y quedar a salvo de los vientos y del mal tiempo; (...). Al no haber ningún otro lugar conveniente en ésta o en otra cualquiera de las Islas Canarias restantes, para limpiar o reparar grandes naves, se ve muy frecuentado con estos fines por los barcos que comercian con estas islas.* (Glas, G., 1982, p. 21).

<sup>131</sup> Sobre todo, en el caso de la navegación a vela, donde la trayectoria de los vientos limita bastante un determinado derrotero. Un caso ilustrativo lo encontramos en “*la volta de pelo largo*” ruta de retorno por la costa occidental africana que establecían las naves de vela portuguesa. La busca de vientos favorables hacía que las naves tomaran rumbo noroeste dirección Azores. En la

La existencia de un buen refugio marítimo y la posibilidad de avituallamiento eran las premisas que buscaban los navegantes para hacer de un fondeadero un puerto de escala. Pero las condiciones náutico-terrestres por sí mismas sólo hacen factible la disponibilidad de un lugar para el desarrollo de actividades portuarias. Por eso hay que tener en cuenta también otros factores, como su localización geográfica en relación a una serie de variables que, indudablemente, van a influir en su desarrollo social y económico. Destacamos dos: la proximidad o estar dentro del ámbito de influencia de áreas geográficas bastante desarrolladas, y su localización geográfica con respecto a las rutas marítimas comerciales y transoceánicas.

En lo referente a la navegación a vela, las Islas Canarias junto con Madeira mantienen una mejor posición con relación a las rutas rumbo Sur desde Europa, especialmente las que giran en dirección Oeste, ya que se encuentran en la trayectoria de los alisios.

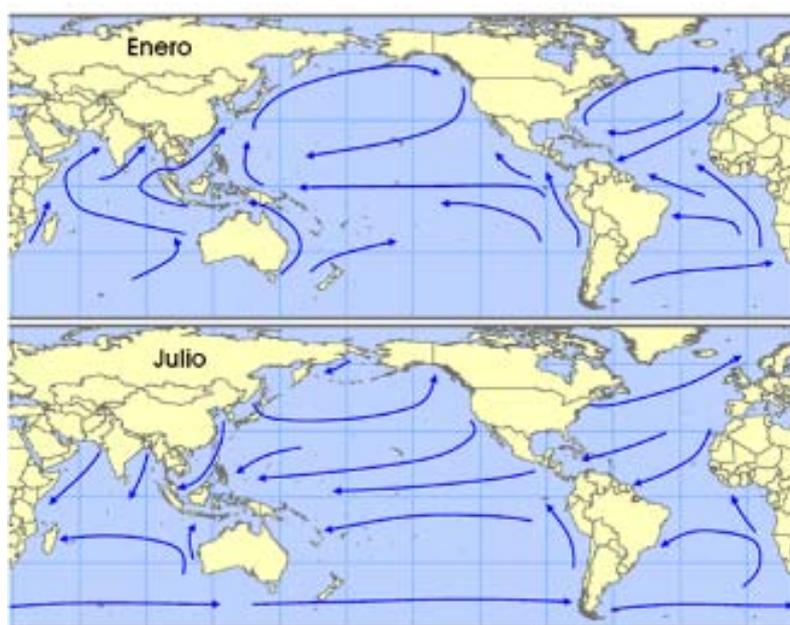
En cuanto a la distancia en relación al continente más cercano, consideramos que este factor tuvo mayor valor en una primera etapa de exploración y poblamiento precario. Concretamente con respecto al continente africano. Las primeras incursiones marítimas -por cuestiones de seguridad y avituallamiento- no se distanciaban demasiado de la línea de costa, en este caso del borde costero africano, por ello, era más fácil entrar en contacto con las islas más cercanas. El archipiélago canario es el de mayor proximidad (97 Km. entre los puntos más cercanos) y fue el único en el cual se estableció población y se desarrolló una cultura prehispánica. Esta circunstancia no implica una ventaja considerable, menos hoy en día por el tipo de navegación existente. No obstante, consideramos que en tiempos de la exploración naval por aguas atlánticas anterior a la

---

navegación propulsada por combustible, la localización de islas -entendidas estas como puertos de escala y avituallamiento- no son tan determinantes, ya que hoy en día los buques tienen mayor capacidad de autonomía y pueden realizar rutas más largas sin necesidad de escala. También, la nueva tipología de barcos, medios y sistemas de navegación, permite realizar tareas de avituallamiento, trasbordo de ciertas cargas y pasaje en el mar abierto. Sólo las islas en la intersección de trayectorias transoceánicas pueden seguir ofreciéndose como puntos de repostaje con cierto éxito. De todas formas, hoy en día las navieras eligen aquellos puertos insulares donde además de poder hacer avituallamiento y descanso, puedan realizar otras operaciones. Tales como el trasbordo de mercancías, caso de los buques portacontenedores, y otras relacionadas con la logística mercantil naval.

colonización del continente americano, pudo suponer un factor favorable. Más aún, si después de ser utilizadas para fines relacionados con la pesca, se hubiesen mantenido los contactos con enclaves fenopúnicos, y mediante ellos, vínculos con el comercio y la cultura Mediterránea.

**Figura 22.** “Trade Winds” sistema de corrientes aprovechadas para el comercio marítimo

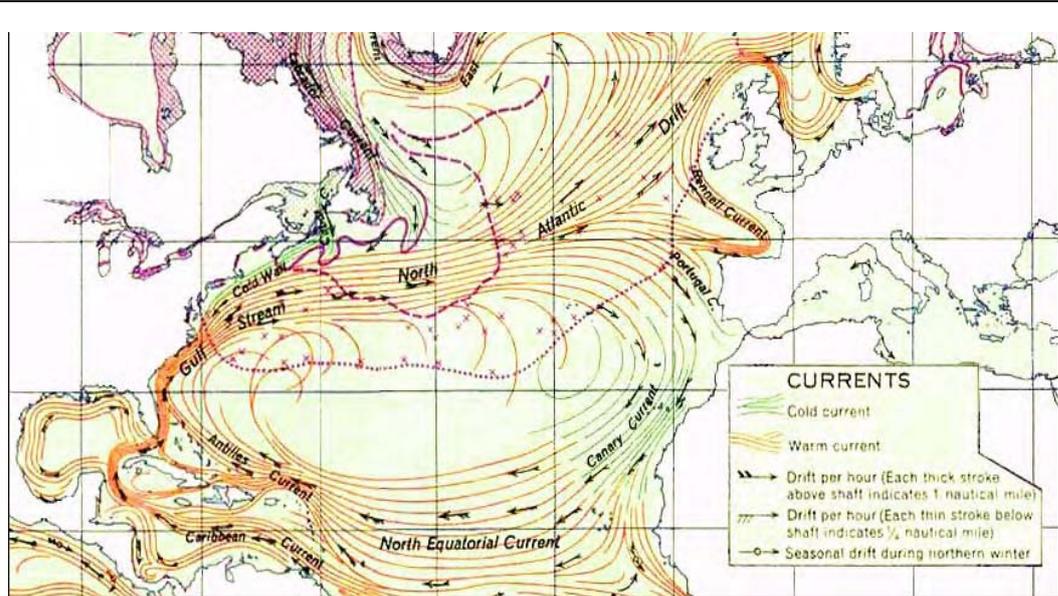


Fuente: APLP

En cuanto a la navegación por combustión (que se analiza con más detalles en el capítulo siguiente) la localización no será tan determinante. En este caso, primará la disponibilidad de infraestructuras y ofrecimiento de servicios portuarios y también urbanos<sup>132</sup>. Por eso en este punto queremos aclarar que se ha generalizado demasiado el valor de la localización geográfica, puesto que, como se ha argumentado, no es suficiente un determinado emplazamiento para dotar a ese lugar de valor geoestratégico.

<sup>132</sup> En la navegación propulsada por combustible, la localización de islas (a utilizar como puertos de escala y avituallamiento) no es tan determinante. No sólo por la innecesariedad del empuje de vientos, también porque hoy en día los buques tienen mayor capacidad de autonomía y pueden realizar rutas más largas sin necesidad de escala. Sólo las islas en la intersección de trayectorias transoceánicas pueden seguir ofreciéndose como puntos de repostaje con cierto éxito. De todas formas, hoy en día las navieras eligen aquellos puertos insulares donde además de poder hacer avituallamiento y descanso, puedan realizar otras operaciones comerciales, reparaciones, etc.

**Figura 23.** Corrientes oceánicas en el Atlántico Norte



Fuente: American Geographical Society, en Estrategias marinas: evaluación inicial, buen estado ambiental y objetivos ambientales; Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente, Madrid, 2012. p. 22

El contacto regular con el exterior a través de la estancia puntual y periódica de barcos supuso para el mundo insular la superación del aislamiento y la vinculación a través de sus puertos al comercio marítimo internacional. Los enclaves urbano-portuarios bien dotados y localizados se convirtieron en estaciones atlánticas de servicios a la navegación y, al mismo tiempo, en centros redistribuidores de mercancías y bienes<sup>133</sup>.

En términos generales, aquellas islas sin recursos aprovechables, tanto para la navegación marítima como para el comercio, y que estaban situadas fuera de las rutas de conveniencia y lejos de áreas geográficas desarrolladas, seguirían siendo lugares remotos, quedando relegados al ostracismo.

<sup>133</sup> “La apertura del Atlántico del tráfico marítimo internacional exigió una serie de bases de apoyo para abastecer de víveres y aguada y, al propio tiempo, de centros redistribuidores de mercancías...Las mercancías europeas llegaban a los puertos insulares para su posterior traslado a los mercados coloniales de África y América; igual destino tenía el excedente de tales bienes abonado por la oferta exportadora y no absorbido por el mercado doméstico, y los beneficios de todo este tráfico, pagados en plata indiana y productos coloniales, seguían los derroteros trazados por sus preceptores locales y foráneos (Canarias, Sevilla, Génova, Lisboa, Amberes, Londres). En síntesis, la balanza de pagos isleña registraba ingresos y débitos de las economías europeas y coloniales que utilizaban los servicios de los puertos canarios, que generaba cierta riqueza, para la economía insular, especialmente para Tenerife y Gran Canaria”. (Morales Matos, G., 2001, p. 167).

Todo este conjunto de condiciones, incidieron en el devenir histórico de estos archipiélagos en cuanto a su nivel de participación como enclaves atlánticos. Sobre esta participación las Islas Canarias como vimos en el capítulo anterior, tuvieron que jugar un papel destacado. Dan fe, los textos antiguos, los restos arqueológicos y sobre todo, el hecho que ha sido el único archipiélago poblado desde La Antigüedad dentro del conjunto de estos archipiélagos atlánticos.

Algunos autores del siglo XIX como es el caso de M. D´Avezac<sup>134</sup> se decantan a favor del archipiélago canario como el de mejor localización geográfica entre “Las islas del África” (Canarias, Azores y Madeira): *“Jamás hubo posición más favorable, las Canarias son una preciosa escala de comercio para las cuatro partes del mundo. Verdaderas posadas del mar colocadas en la carretera del Océano”*<sup>135</sup>.

### II.3 CAMBIOS EN LA RED PORTUARIA

Las consideraciones anteriores corresponden temporalmente al periodo de la navegación a vela (hasta mediados de siglo XIX). Una etapa histórica donde los condicionantes naturales determinaban en gran medida el emplazamiento de puertos y rutas marinas. Pero el desarrollo de la navegación y el transporte marítimo a partir de la revolución industrial (barcos de vapor; mayor volumen, calado y capacidad de carga) restará importancia a las corrientes centrándose en nuevos requerimientos relacionados con la operatividad portuaria, como las condiciones en los muelles que hagan posible el atraque y las operaciones de carga y descarga<sup>136</sup>.

---

<sup>134</sup> D´Avezac, M.A.P., (1800-1875) fue secretario de la Sociedad Geográfica de París, perteneció y ocupó cargos directivos en la Sociedad Etnológica de París, Sociedad Geográfica de Londres y Frankfurt.

<sup>135</sup> D´Avezac, M.A.P., 1999, p. 162.

<sup>136</sup> No obstante durante este periodo, en incluso siglos antes, ya se ejecutaban algunas obras marítimas en puertos. En el capítulo III, se desarrolla más este aspecto y se describe una relación de obras en puertos españoles ejecutadas antes del siglo XX, recogidas en Vigueras González, M., 1980.

Aquellos puertos que por sus condiciones naturales, como de otros factores secundarios (que se tratarán más adelante) no pudieron adecuarse a los cambios que paulatinamente imponía el sistema naval, fueron quedándose rezagados, dejando de ser puertos preferentes en el tráfico naval internacional. Circunstancia que repercute en la pérdida de valor de su renta de situación. Ejemplo de ello lo tenemos en el ámbito geográfico de la Macaronesia, donde puertos importantes en el tráfico naval atlántico como lo fueron los de Azores con relación a los viajes de regreso (navegación a vela) perdieron esa cualidad tan pronto comenzó la navegación a vapor<sup>137</sup>.

Funchal y Santa Cruz de La Palma, que durante siglos fueron destacadas plazas atlánticas en el comercio internacional entre las metrópolis europeas y las colonias, fueron perdiendo esa función, quedando descolgadas gradualmente del tráfico naval internacional de mercancías, manteniendo sólo el tráfico cautivo (abastecimiento local) y el de cruceros como principales tráfico.

El Puerto de Garachico en el norte de Tenerife, salida natural al exterior de una amplia comarca agrícola, mantuvo una posición dominante en el sistema portuario canario entre los años 1566-1630 avalada por la producción y comercialización del vino y el comercio exterior<sup>138</sup> pero, a consecuencia de la erupción volcánica de 1706 y de la competencia de otros puertos insulares como La Orotava y posteriormente Santa Cruz de Tenerife, perdió condiciones favorables y dejó de ser puerto comercial para quedar reducido a un puerto de ámbito local. De igual forma el puerto de La Orotava, asociado al Valle del mismo nombre de gran producción agrícola, fue posteriormente también desplazado por el de Santa Cruz

---

<sup>137</sup> “Bastante más que otros archipiélagos, Azores fue golpeado por la innovación que la máquina de vapor aportó a los transportes marítimos. Su importancia como escala técnica básicamente impuesta por el régimen de los vientos y las corrientes en el Atlántico Norte coincidiendo verticalmente con la derrota de las grandes líneas marítimas fue reducida en el siglo XIX a poco más de pequeña escala cuyo efecto más significativo fue el de servir como puerto en la desviación que tomó la emigración, de Brasil a EEUU.” (Monjardino, A., 1997, p.242).

<sup>138</sup> Guimerá Ravina, A. 2001, p. 437.

de Tenerife, primando en este caso –más que condiciones técnico-operativas- razones de estrategia<sup>139</sup>.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife, favorecido por cuestiones de estrategia política, local y estatal<sup>140</sup> y la disponibilidad de un muelle desde 1787 mejor dotado y situado con respecto a la ciudad (en comparación al Muelle de San Telmo en Las Palmas de Gran Canaria) mantuvo durante un periodo corto de tiempo<sup>141</sup> el primer puesto como puerto comercial. Pero una serie de circunstancias, tanto de carácter endógeno como exógeno, lo volvieron a relegar a un segundo lugar. La libertad comercial (1778)<sup>142</sup> el inicio de las obras en el puerto de La Luz (1883) y su limitado crecimiento –mar adentro- por su estructura natural<sup>143</sup> interrumpieron su desarrollo quedando en desventaja con respecto al puerto de La Luz<sup>144</sup>.

El medio natural de la bahía de La Luz en Gran Canaria y su entorno (en línea con las condiciones favorables resaltadas anteriormente) hizo posible la utilización de

---

<sup>139</sup> A partir de 1630 la villa portuaria de Garachico comenzó a sentir los efectos negativos de la competencia establecida por el puerto de La Orotava y Santa Cruz de Tenerife. El primero constituía la salida natural de la rica comarca vitícola de La Orotava y además, contaba con fuertes apoyos en el Cabildo de la isla. Así fue que a lo largo del siglo XVII, este puerto fue arrebatando a Garachico cuotas de tráfico comercial, incluso parte del *hinterland* originario. En Santa Cruz primaron los intereses estratégicos. Considerado este puerto como la llave de la cercana capital, La Laguna, tuvo en el mercado interno, potencialmente más amplio que el de Icod y Daute, y en cuestiones defensivas y fiscales razones para promover la creciente concentración del tráfico mercantil isleño en su puerto. (Guimerá Ravina, A. 2001, p. 450)

<sup>140</sup> “Ahora bien, hasta este momento, comienzos de la fase III era la rada de Santa Cruz de Tenerife la plaza especialmente favorecida, por la obtención de licencias en exclusiva para el tráfico marítimo exterior de Canarias y, además la única que contaba con un puerto perfeccionado por obras artificiales de equipamiento naval (un muelle)” (Martín Galán, F. 2001, p. 195).

<sup>141</sup> En 1778 entra en vigor el reglamento de Libertad Comercial y en 1786 se habilita al puerto de Las Palmas para el tráfico directo con el exterior (Martín Galán, F. 2001, p. 196).

<sup>142</sup> Se comenta en citas anteriores.

<sup>143</sup> La batimetría del puerto de Santa Cruz de Tenerife tiene un perfil con pendiente bastante acusada, lo que implica enormes dificultades técnicas y económicas en la construcción de muelles y diques. Por otro lado la estructura de su bahía es demasiado abierta dejando al puerto con un mayor frente expuesto a los vientos y corrientes.

<sup>144</sup> Con la elección de La bahía de La Luz por las navieras europeas y compañías carboneras (británicas y alemanas fundamentalmente) como el mejor puerto natural para la construcción de un puerto, que sirviera de apoyo (avitallamiento y carboneo) a sus flotas mercantes, el puerto de Santa Cruz dejó de desempeñar un papel destacado en el tráfico naval internacional de mercancías.

este puerto por cualquier tipo de nave en todas y cada una de las etapas históricas relacionadas con la navegación y el comercio marítimo internacional.

En Cabo Verde, a excepción de Mindelo, existe una disparidad de pequeñas bahías y ensenadas pero sin condiciones de albergar un puerto capaz de dar auxilio y servicio a cualquier tipo de tráfico naval. Además, sus islas no cuentan con un medio insular favorable. Así es que el puerto más importante, Porto Grande, en la ciudad de Mindelo (isla de San Vicente), situado en la mejor dársena natural de todo el archipiélago, con mayor calado y mejor resguardo, se localiza en la costa noroccidental de la isla de San Vicente, de apenas 277 Km<sup>2</sup> y cuya altura máxima es de 774 metros (Monte Verde). Un buen puerto natural, pero situado en una isla demasiado pequeña, sin apenas vegetación y suelo productivo.

Hasta la irrupción de la navegación a vapor a mediados del siglo XIX la mayor actividad portuaria se desarrollaba en Praia, capital de Cabo Verde. Una ciudad marítima con una rada demasiado abierta y emplazada a unos 10 kilómetros de Cidade Velha capital histórica de este archipiélago.

Aquí tuvo que suceder algo parecido al caso del puerto y ciudad de Las Palmas, donde el mejor embarcadero se localizaba a escasos kilómetros de la ciudad, pasando a ser este embarcadero núcleo dinamizador de la ciudad nueva. Praia, al encontrarse en la isla de Santiago, la de mayor tamaño y mayores recursos naturales de todo el archipiélago (mayor capacidad de carga) y una vez arrebatada la vitalidad y capitalidad a Cidade Velha, se constituye como la principal ciudad de Cavo Verde<sup>145</sup>. Pero su estructura costera inadecuada para la construcción de un puerto apto para la operatividad portuaria que exigía los nuevos buques a vapor, no pudo impedir que el tráfico naval de gran envergadura buscara puerto en

---

<sup>145</sup> “Cidade Velha fue fundada en el siglo XV como primer establecimiento humano en el archipiélago, hasta entonces deshabitado. Durante el final del siglo XV y el siglo XVI, gozó de un fuerte desarrollo como consecuencia de su posición en el comercio de esclavos. Posteriormente declinó hacia Praia la actividad económica y la sede capitalina, ya que había perdido su auge comercial. Actualmente, Cidade Velha es uno de los cinco núcleos de la Freguesía (parroquia) de Santísimo Nome de Jesús, del Conselho de Praia de la isla de Santiago”. (OTYPSA, Subdirección General de Planificación y Planificación de Políticas de Desarrollo, 2004, p. 9, SGPEPD, España).

el lugar más idóneo. Así fue como Mindelo a finales del siglo XIX se convirtió en una estación naval carbonera para tráfico internacional.

La vida desarrollada en torno al puerto generó un ámbito urbano de gran prosperidad, convirtiéndose Mindelo en la segunda ciudad de Cabo Verde. Porto Grande es el puerto cabecera a donde llegan los tráficos internacionales y desde donde se irradia el transporte interinsular. Aún no poseyendo un *hinterland* urbano e insular favorable, restó competencias al resto de los embarcaderos caboverdianos. De haber sido San Vicente una isla de mayor tamaño y mayor capacidad de carga, posiblemente Mindelo hoy sería la ciudad de mayor crecimiento urbano y demográfico de todo el archipiélago.

Pensamos que el archipiélago de Cabo Verde, tanto por sus condiciones naturales como por su localización geográfica (menor producción agraria y capacidad de carga y mayor distancia de Europa) nunca significó un escenario favorable para la colonización y desarrollo social y económico. Tampoco una competencia significativa con otros espacios insulares del resto de los archipiélagos macaronésicos.

## **II. 4 FACTORES SOCIALES**

### **II.4.1 Sistema de relaciones externas**

Como dijimos en el capítulo anterior, el contacto regular de las sociedades isleñas con el exterior a través de la navegación marítima va a posibilitar intercambios de todo tipo y el establecimiento de relaciones con aquellos países y áreas geográficas de donde proceden los barcos. La conquista de estos archipiélagos macaronésicos por potencias coloniales de la época (España y Portugal, siglos XV-XVI) supuso inscribirse en un sistema económico y comercial internacional: el establecimientos de vínculos con tales potencias y la imposición continua de sistemas políticos, culturales y económicos exportados desde las metrópolis.

El proceso de desarrollo de estos espacios insulares colonizados va a estar condicionado por el desarrollo social y económico del país colonizador, así como del tipo de relaciones con las metrópolis y de las influencias que puedan establecerse mediante relaciones comerciales con terceros. También por las decisiones políticas tomadas en la metrópolis con respecto a sus colonias insulares de ultramar. Decisiones que por activa o por pasiva condicionan de forma específica el papel y funciones a desempeñar por los puertos y ciudades portuarias en cada uno de los escenarios geográficos donde interactúa. Especialmente en el marco del comercio exterior<sup>146</sup>. *“Por tanto es un modelo dependiente, colonial, en el que los impulsos dinamizadores proceden del exterior, por lo que los factores y agentes que determinan la dinámica insular son exógenos y de ellos depende el grado y el carácter de la penetración que condicionará la estrategia desarrollada para la obtención de los recursos insulares demandados por el mercado exterior”*<sup>147</sup>.

A consecuencia de la lejanía y de los temores a la posibilidad de que estos archipiélagos se convirtieran en centros de comercio clandestino y de contrabando, el tratamiento colonial llevado a cabo durante los siglos XVI al XVIII no favoreció las conexiones y relaciones comerciales directas de estas islas con el exterior y concretamente con los mercados americanos<sup>148</sup>.

No obstante, y a pesar de las restricciones impuestas por los Estados coloniales, la localización geoestratégica de estas islas atlánticas y la propia dinámica de los acontecimientos hicieron que el comercio exterior se desarrollara –en mayor o menor medida– en todos los archipiélagos, siendo este factor fundamental en su economía y desarrollo y elemento de conexión de estos territorios insulares con el mundo exterior.

---

<sup>146</sup> Las decisiones políticas tomadas por las monarquías, o en su caso, la falta de ellas, en relación con el desempeño de alguna función específica y central designada a un puerto, ciudad o isla, cuya economía y funciones dependen en gran medida de sus relaciones con el exterior (comercio) tendrán importantes repercusiones sobre el desarrollo global del territorio designado.

<sup>147</sup> En referencia a los modelos teóricos de Rostov-Taaffe y Vance, ver Moreno Medina, C., 2003, p. 61.

<sup>148</sup> Se interponían las Casas de Contratación como entes oficiales para canalizar el comercio exterior.

El comercio exterior dio paso a la intervención extranjera soterrada, especialmente la británica<sup>149</sup>, reforzando la participación de estos archipiélagos en los mercados europeos y americanos, y -de forma decisiva- en el desarrollo urbano y portuario que experimentaron las más importantes ciudades portuarias a partir de la segunda mitad del siglo XIX<sup>150</sup>.

Algunos de estos puertos insulares cumplirían también con otra finalidad secundaria. La escala en el viaje de vuelta podría permitir la carga y exportación de aquellos productos (especialmente hortofrutícolas) demandados en los mercados europeos<sup>151</sup>. Pero además, la geografía y las bondades climatológicas de estos territorios insulares, permitían otros aprovechamientos. Algunas islas (Madeira, Tenerife y Gran Canaria) se convirtieron, a partir de finales del siglo XVIII, en estación invernal de ocio y salud para el pasaje -económicamente boyante- que embarcaba en esos vapores, por sus benignas condiciones climáticas.

Las decisiones políticas, desde cualquier ámbito o escala, siempre han condicionado la trayectoria y el dinamismo del comercio marítimo con el exterior, restringiéndolo o potenciándolo. En el caso de las ciudades portuarias hispanas

---

<sup>149</sup> “La influencia británica en las capitales canarias fue de tal envergadura que los isleños, sin haberlo interiorizado, se han considerado españoles sólo en el terreno político-administrativo, y país tercero en lo económico, pues buena parte de su actividad productiva se regía por un modelo de economía de carácter librecambista, diferenciado del peninsular (más proteccionista) y vinculado a un escenario mercantil internacional que abarcaba la mayor parte de las aguas oceánicas atlánticas.” (Morales Matos, G. 2001: 169). Esta afirmación puede ser extensible –en mayor o menor medida- al resto de los archipiélagos, no en su conjunto, pero si, al menos, a las ciudades portuarias más desarrolladas.

<sup>150</sup> Con el comienzo de la navegación a vapor y la construcción de barcos de mayor tamaño las compañías navieras necesitaron de puertos adecuados; tanto en cuanto a infraestructuras portuarias como a batimetría. Pero además, necesitaban de instalaciones y almacenes para el suministro de carbón y cuantos servicios a la navegación y al pasaje (turismo invernal) fueran necesarios. Esta adecuación a las exigencias náutico-portuarias arrastró consigo grandes transformaciones urbanas, concretamente en aquellas ciudades que por disponer de los mejores fondeaderos fueron seleccionadas como puertos de escala, ahora de vapores trasatlánticos. De todas ellas, Mindelo en la isla de San Vicente (Cabo Verde) y Las Palmas de Gran Canaria fueron las dos ciudades portuarias de mayor utilidad en esta nueva estrategia de expansión atlántica y, por tanto, las que mejor se adaptaron a las nuevas exigencias náuticas y las que experimentaron los cambios más espectaculares.

<sup>151</sup> Esta actividad no la pudo desarrollar el puerto de Mindelo ya que la isla de San Vicente donde se encuentra este puerto es una isla pequeña y baja, sin recursos naturales de potencial suficiente para desarrollar actividades agroexportadoras.

este estuvo restringido<sup>152</sup> hasta la segunda mitad del siglo XVIII, fortaleciéndose con la política de librecambismo impulsada a partir de mediados del siglo XIX con el régimen de puertos francos establecido ahora por el RD de 1852 y por el RD y Reglamento de 1900<sup>153</sup>. Esta apertura oficial vino a reforzar el papel de los puertos y su carácter como centro donde se materializa una economía de servicios<sup>154</sup>.

---

<sup>152</sup> Hasta 1765 las únicas ciudades que tenían la exclusividad eran Sevilla y Cádiz. Con el Decreto de Libre Comercio con América aprobado ese año, se les permitió a otras ciudades portuarias participar en dicho comercio; Alicante, Barcelona, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga y Santander. Posteriormente (1778) a Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife. (Pozueta Chavarri, J. 2006, p.60).

<sup>153</sup> *“REAL DECRETO DE 11 DE JULIO DE 1852;*  
*Artículo 1º. Se declararán puertos francos en las Islas Canarias los de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad real de Las Palmas, Santa Cruz de La Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastián. (...)*  
*REAL DECRETO Y REGLAMENTO DE LOS PUERTOS FRANCO DE LAS ISLAS CANARIA, 6 de marzo de 1900. Artículo 1.” Se confirma y ratifica la declaración de puertos francos hecha a favor de las islas Canarias por el Real decreto de 11 de Julio de 1852 y la ampliación determinada en la ley de 10 de Junio de 1670\*El Gobierno podrá aumentar ó disminuir el número de los puertos habilitados para el comercio.*  
*Art. 2.\* Serán libres de todo derecho ó impuesto, sea cual fuere su denominación, y quedaran exceptuadas de los monopolios establecidos ó que excedan establecerse, todas las mercancías que se importen ó exporten en Canarias, á excepción de las siguientes: (...).”*

<sup>154</sup> *“Desde el punto de vista marítimo, Canarias mantuvo siempre una economía de servicios en el Atlántico, desde Noruega hasta el sur de África, que alcanzaba casi toda la fachada oriental americana, ligada al tráfico internacional; esto supuso una apuesta de las élites insulares por el libre cambio, cuyo punto culminante se refrendó jurídicamente con la Ley de Puertos Francos de 1852, frente a la vía proteccionista, que defendió la burguesía peninsular, en especial durante los siglos XIX y XX.*  
*Este librecambio isleño permitió que los puertos insulares reforzaran en el siglo XIX su tradicional papel de economía de servicios en el tráfico internacional, aunque ahora como almacén de bienes y servicios en la era del imperialismo, especialmente el británico” (Morales Matos, G. 2001:168).*

<b>Tabla 5.</b> Relación de principales compañías que operaban en los puertos insulares a comienzo de la navegación a vapor*.			
<b>Compañías</b>	<b>Nacionalidad</b>	<b>Isla donde tiene sede</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
Hijos de Juan Rodríguez Quegles			Casa carbonera, almacenista de mercancías general, operaciones de banca y cambio, agente de seguros marítimo, etc.
Cory Brothers C.º Ltd.	Anglo hispana	Madeira, Tenerife y G.C.	Almacenista y suministrador de carbón.
Coaling C.º	Anglo hispana	Madeira, Tenerife y Gran Canaria	Almacenista y proveedor de carbón, consignatario de buques, varadero para buques hasta 1.500 toneladas, talleres mecánicos y astilleros.
Wilson Sons C.º Ltd. (Compañía Nacional de Carbones de Las Palmas de Gran Canaria)	Anglo hispana	Gran canaria	Almacenista y proveedor de carbón, consignatario de buques, operaciones de carga y descarga, taller de reparaciones.
Compañía Carbonera de Las Palmas Ltd.	Anglo hispana	Gran canaria	Almacenista y proveedor de carbón, consignatario de buques operaciones de carga y descarga, astilleros y talleres mecánicos, agentes de diversas líneas marítimas.
Blandy Brothers y Cia.	Anglo hispana	Madeira, Tenerife y Gran Canaria	Almacenista y proveedor de carbón, representantes de bancos extranjeros, consignatario de buques, agente de diversos seguros marítimos, varaderos para buques hasta 1.500 toneladas, talleres de reparación, astilleros, dique propio, operaciones de carga y descarga.
Woerman Line	Alemana	Tenerife y Gran Canaria	Almacenista y proveedor de carbón, casa consignataria de buques.
Miller y Cia.	Anglo hispana	Tenerife y Gran Canaria	Almacenista y proveedor de carbón, consignatario de buques, operaciones de carga y descarga, taller de reparación naval, representante de seguros marítimo, agente de línea, banco y cambio.
Elder Dempster (Grand Canary) Ltd.	Inglesa	Madeira, Tenerife y Gran Canaria	Agente de líneas de navegación, de compañías de seguros, almacenista y representante de cementos y materiales de construcción, propietaria de la compañía de "Vapores Correos Interinsulares de Canarias".
Compañía General Canaria de Combustibles, S.A.	Anglo-Hispana	Gran Canaria	Carbonera
Compañía de Combustibles "Oceánica", Ltda.	Anglo hispana	Gran Canaria	Carbonera
Deutsche Kohlen Depôt Gesellschaft	Alemana	Tenerife	Carbonera
Deutsche Kohlen Depôt Gesellschaft		Tenerife	Carbonera
Guirlanda Hnos.	Española	Tenerife	Carbonera
Hamilton and Co., Ltd	Anglo-Hispana	Tenerife	Carbonera

Fuentes: Martín Galán, F. 2001, p. 347; Suárez Bosa, M., 2004, p. 17

\*En esta relación no se incluye San Vicente en Cavo Verde.

Las empresas comerciales extranjeras fueron la principal fuerza promotora del desarrollo de los núcleos urbanos y puertos<sup>155</sup> circunstancia que a partir de finales del siglo XIX fue decisiva en el devenir de ciudades y puertos insulares<sup>156</sup>.

Claro está, que existen otros factores, que a consecuencia de los ya descritos, y como resultado de un encadenamiento de hechos, también inciden –en menor medida- en el crecimiento y desarrollo urbano-portuario y demográfico. Entre ellos el asentamiento del poder y proceso de poblamiento. Serán las islas con mayores recursos y en ellas, las áreas insulares mejor dotadas para el asentamiento humano donde se establecerán los sectores de poder representativos del Estado colonial (político, civil, militar y religioso) que serán los encargados de trasplantar sistemas de dominio y generar o (en algunos casos) reproducir modelos territoriales de organización administrativa y explotación económica. En la mayoría de los casos estos primeros asentamientos se constituyen en áreas costeras en las proximidades de los fondeaderos principales.

#### **II.4.2 Asentamiento del poder y proceso de poblamiento**

Una vez efectuada la conquista e iniciado el proceso de colonización se organiza el territorio en función de su estructura natural teniendo en cuenta los recursos naturales, los aprovechamientos posibles y accesos. También, la organización espacial obedece a criterios de preferencia de los estamentos de poder en la

---

<sup>155</sup> “*Las distintas empresas vinculadas al comercio colonial detectaron desde el primer momento la importancia del enclave y participan de la propia construcción de las instalaciones portuarias. También dominarán las empresas destinadas al carbón, las consignatarias y los astilleros. Capitales ingleses, franceses, belgas o alemanes van a controlar de esta forma una parte considerable de las infraestructuras y servicios urbanos que por aquellas fechas empezaban a desarrollarse (alumbrado, transporte, telégrafo, teléfono, abastecimiento de agua, alcantarillado).*” (Pérez García, J.M., 1992, pp. 464-465).

<sup>156</sup> En la actualidad todos los archipiélagos sostienen relaciones comerciales con una infinidad de países de distintas áreas del planeta y mantienen vínculos con España y Portugal (las Islas de Cabo Verde forman en la actualidad un estado independiente) lo que ha conllevado a que la mayor parte de sus relaciones comerciales las mantengan con Europa vía España y Portugal. Pero los cambios en la navegación y sistema de transportes marítimos, la nueva conformación y reglamentación del comercio mundial y las decisiones políticas en cuanto a las relaciones con los Estados mandatarios y Comunidad Europea han rediseñado un nuevo escenario donde las islas atlánticas del sur han perdido valor estratégico y el comercio exterior ha pasado a ocupar un lugar, también devaluado. Asuntos que abordaremos con profundidad en el siguiente capítulo.

estructura social establecida. Serán las islas con mayores recursos, y en ellas las áreas insulares mejor dotadas para el asentamiento humano, donde se establecerán los sectores de poder representativos del estado colonial (político, civil, militar y religioso) que serán los encargados de trasplantar sistemas de dominio y reproducir o, en algunos casos, generar modelos territoriales de organización administrativa y explotación económica. En la mayoría de los casos estos primeros asentamientos se constituyen en áreas costeras, en las proximidades de los fondeaderos principales.

En Canarias las islas con mayores recursos, Gran Canaria, Tenerife y La Palma, serán islas de realengo bajo el mando directo de La Corona, mientras que el resto, Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera, quedaron como islas de señorío, donde la presencia de la representación del Estado no era tan notoria.

Al igual que sucede con la colonización de cualquier especie que necesita de un número suficiente de individuos para que sea exitosa, el proceso de trasplantación social requiere –al menos- población suficiente para desempeñar aquellas funciones imprescindibles para cualquier comunidad y para la transformación de un espacio físico en un territorio apto y rentable que permita y pueda sufragar los costes de la trasplantación. No obstante, los territorios insulares conquistados no son meros espacios receptores para la reproducción biológica, social y política de una sociedad colonizadora. De ellos se espera obtener beneficios estratégicos y económicos.

Para el cumplimiento de los objetivos preestablecidos, se marcan y ejecutan tareas básicas y esenciales desde el punto de vista de la funcionalidad y el abastecimiento: administrativas, de defensa, explotación agropecuaria, forestal, actividad portuaria, etc.; y aquellas derivadas del comercio exterior y otras funciones que le son asignadas a los correspondientes territorios. El desempeño de tales funciones incide sobre la cantidad y la cualidad de las actividades socioeconómicas y laborales, o lo que es lo mismo, sobre el volumen y atributos de la población colonizadora. Así, el conjunto de funciones y objetivos a desempeñar, promueven una mayor y más diversa población y actividades; factores sociales que enriquecen el valor de partida de estos territorios.

El entramado de esta realidad social tiene una expresión física en el territorio ocupado, este se configura, articula y se expande de acuerdo a la estructura natural y aprovechamientos, así como, a las dimensiones que alcancen las funciones, el sistema de conexiones y la representación del poder que en él se asiente. Factores que dan valor y ejercen discriminación sobre los distintos espacios archipelágicos, como se comprueba –en el caso de Canarias, como en el resto de archipiélagos- en el modelo de ocupación colonial, poblamiento, articulación y explotación del territorio. *“De todo lo expuesto se puede concluir que el motor del proceso de poblamiento que hemos expuesto sintéticamente fue la puesta en valor del archipiélago con el objeto de producir en él productos agrícolas destinados a la exportación hacia los mercados ibéricos, primero, y anglosajón, después. En este contexto, las islas de mayores recursos agrológicos van a ser las más explotadas y pobladas y permanecerán bajo régimen real, mientras que las otras, las de régimen señorial, soportaran un poblamiento menos intenso y no tendrán una orientación tan vinculada hacia el exterior, sino que desarrollan una producción orientada hacia la subsistencia o el mercado regional, salvo Lanzarote y Fuerteventura durante la producción de la barrilla y la cochinilla que también se incorporan a la dinámica externa más claramente.”*<sup>157</sup>.

#### **II.4.3 El papel de las urbes en la estructura funcional jerárquica**

Tomado y organizado el territorio por las potencias coloniales, el asentamiento provisional inicial se reajusta conformándose un nuevo espacio de poder y para el poder. En algunos casos, la plaza mayor, icono exportado de la metrópolis, será la pieza central de la que se constituirá primero como villa y posteriormente como ciudad.

Del conjunto de ciudades macaronésicas, Las Palmas de Gran Canaria es el más claro exponente de este fenómeno: *“En su morfología urbana lo más relevante es el traslado de su “centro”, que a la vez lo era de la ciudad toda, más a poniente, ahora desde la plazoleta de Los Álamos a la plaza mayor de Santa Ana, a la que dan los frontis principales de la Catedral Nueva, Casa del Cabildo –donde*

---

<sup>157</sup> Moreno Medina C. 2003, p. 121-22.

*también se alojaba la Audiencia-, el Palacio del Regente y el Palacio Episcopal. De esta forma la Plaza de Santa Ana era ya a finales del siglo XVI el corazón de la ciudad. Era como en el caso de cualquier otra ciudad castellana de este siglo, la plaza noble o la plaza mayor, sede de los organismos capitales de gobierno, recinto de ceremonias y concentraciones públicas, lugar obligado para el tratamiento de numerosas gestiones, por tanto de inquieta vida urbana y, en definitiva, centro simbólico de la pequeña y nueva ciudad”<sup>158</sup>.*

Los aspectos de carácter sociocultural en el proceso colonizador actúan con mayor fuerza en aquellos territorios estratégicos con más posibilidades de convertirse en plaza naval y comercial; generalmente ciudades portuarias. Ya que esta función conlleva unas determinadas actividades y servicios que requieren -además de financiación y fuerza humana- ciertas habilidades profesionales y conocimientos. Requerimientos que se concentran en las ciudades. De igual forma, las dimensiones que pueda alcanzar el espectro social del proceso colonizador van a depender de la intensidad, la naturaleza y, sobre todo, de la orientación que tome dicho proceso<sup>159</sup>.

Este entramado social que surge de las distintas funciones que se le asignan al territorio deriva en su organización territorial y en la dimensión y alcance político, social y comercial de su espacio más representativo: la ciudad. Aquellas donde el papel del puerto y el peso del comercio pasan a ser los ejes vertebradores, tanto de su economía como de sus relaciones con el exterior, van a superar de forma paulatina las limitaciones al crecimiento que puedan imponer los condicionantes geográficos. Conectadas con redes internacionales, la trayectoria de sus economías dependerá tanto o más de factores exteriores en el ámbito mundial que de sus recursos endógenos y de los sufragios del estado colonizador<sup>160</sup>. El ejemplo más claro lo hemos visto en Mindelo.

---

<sup>158</sup> Martín Galán, F., 2001, p. 151.

<sup>159</sup> “La colonización atendida como un proceso que trata de capitalizar un determinado territorio con la finalidad de maximizar su potencial productivo de acuerdo con las estrategias económicas y de clase de los agentes responsables del citado proceso, requiere disponer de hombres, técnicas, bienes de equipo y capitales, en una proporción y dimensiones que dependerá de la intensidad y naturaleza del proceso colonizador” (Macías Hernández, A., 2001, pp. 352-353).

En estas plazas atlánticas, aunque es lo más usual, no necesariamente el puerto y la ciudad arrancan desde un lugar común. Bahías o tramo final de un río; barrancos en estos territorios insulares. La ausencia de estos entornos fluviales en los espacios insulares (sólo barrancos con cursos de aguas escasos e irregulares) y lo impropio de algunas bahías para el asentamiento humano en comparación con otros espacios, obligó a que en determinadas islas, el asentamiento principal o capital, no se ubicara junto al espacio marítimo donde se fondeaban las naves y se llevaban a cabo las maniobras de carga y descarga, sino en otros lugares más óptimos para el desarrollo de una comunidad. Así vemos como en algunas de las islas de la Macaronesia, las antiguas capitales insulares (La Laguna, Betancuria, Teguiise) no están ubicadas junto al mar en las inmediaciones de algún puerto.

En otros casos, Cidade Velha (isla de Santiago, Cavo Verde) e incluso Las Palmas de Gran Canaria, la ciudad histórica se establece en la costa (aunque de espaldas al mar) pero a varios kilómetros de distancia de la mejor ensenada posible para el fondeo y operaciones navales de desembarco<sup>161</sup>. Distancia que se mantiene durante algún tiempo hasta que procesos de crecimiento urbano-portuario terminan por cohesionar ambos espacios.

Como hemos visto, los principales asentamientos de población van a ser aquellos que se constituyen como sede de los gobiernos locales y los que se configuran como plazas portuarias. Aquellas villas en donde se conjuntaron o cohabitaron tales funciones y cuantas otras, que por derivación de éstas se generaron, pasaron a ocupar el mayor rango en la estructura jerárquica establecida<sup>162</sup>.

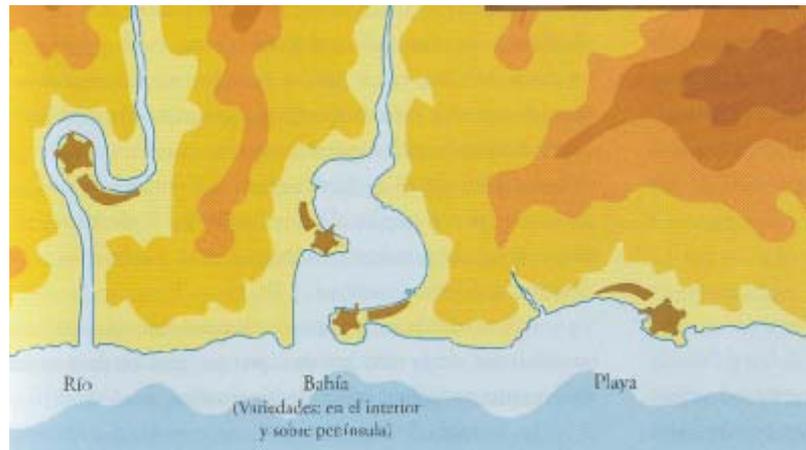
---

<sup>160</sup> “Existe otro tipo de ciudad en la que su posibilidad de crecimiento apenas están limitadas por su entorno físico inmediato. No ocupan un lugar central dentro de una jerarquía de ciudades, sino que son un nodo de una red de ciudades encadenadas y que se dividen en centro y periferia: se integran en una red comercial, su motor básico son los comerciantes, ya sean estos banqueros o mercaderes, y se dedican sobre todo al comercio a larga distancia. Su tipo ideal es la ciudad mercantil y suele ubicarse al lado del mar ya que fundamentan su actividad en torno a un puerto, como es el caso de Venecia” (Monge, F., 1999, p. 96).

<sup>161</sup> Este caso particular de Las Palmas ciudad y puerto se abordará en los capítulos IV y V.

<sup>162</sup> “La ciudad aparece inscrita dentro de un sistema económico y urbano que genera en sí un control exhaustivo de cada uno de los núcleos de población de menor rango, tanto interna como exteriormente. Estas poblaciones se encuentran delimitadas por una estructura exterior en la que se engloban, formando redes de influencia de considerable tamaño que trascienden, en algunos casos, los propios estados. Las mencionadas peculiaridades dan lugar a un proceso de autonomía a medida que el núcleo de población cumple un mayor número de funciones, independientemente

**Figura 24.** Tipología de puertos en la edad moderna



Fuente: “Puertos españoles en la historia”. CEHOPU. 1994

Estos espacios insulares centrales o destacados, aún siendo parte de archipiélagos colonias, territorios bajo la tutela y mandato de un determinado Estado, se posicionarán como enclaves marítimos de carácter internacional. Una condición que les permitirá abrirse al comercio internacional que será el dinamizador principal de su desarrollo. Las actividades económicas impulsadas por la actividad del puerto, la navegación y el comercio marítimo internacional son las llaves que abren estos territorios al exterior y el “fuelle” de sus correspondientes economías, crecimiento y desarrollo socioeconómico, y también urbano.

Entre las ciudades más importantes de la Macaronesia siempre hubo distintos niveles de desarrollo, por las causas ya explicadas, pero no es hasta mediados del siglo XIX cuando se van a producir grandes diferencias entre ellas. En esta etapa histórica que arranca con el comienzo de una nueva estrategia de expansión colonial europea en la que se produjeron cambios importantes en la navegación y comercio marítimo, se pormenorizará el valor geoestratégico de las islas trazándose nuevos derroteros coincidiendo los puntos de escalas con los puertos

---

*de la evolución histórica de su población. Dichas funciones, inducidas como propias son determinantes para crear toda una red de influencias de gran relevancia, sobre todo en aquellas regiones que tienen una continuidad territorial y política. La concentración de funciones y servicios es lo que dimensiona su papel, además del carácter y entidad de las instituciones establecidas en el seno de esa población y que funciones realiza en el territorio que le rodea, en la región o en el Estado.” (Quintana Andrés, P., 1999, pp. 27-28).*

de mejores condiciones. Los puertos revalorizarán su papel y son nuevamente factor discriminatorio y de desarrollo local. Esta nueva situación producirá cambios en la reconfiguración de los núcleos urbano-portuarios y en los sistemas archipelágicos de los transportes marítimos, cada vez más jerarquizados. También en la estructura y dinámica de las economías locales y de igual forma en el mapa de las capitales insulares.

## **II.5 NIVEL DE DESARROLLO DE LOS SISTEMAS PORTUARIOS LOCALES**

El transporte marítimo, como hemos visto hasta aquí, fue durante siglos un elemento clave en el devenir de las islas. Es el soporte de las relaciones sociales y comerciales con el exterior. El único instrumento que posibilitó durante siglos el transporte de personas y bienes materiales; el intercambio de recursos y el establecimiento de vínculos entre distintos poblamientos insulares.

La fragmentación de los territorios insulares, la dispersión geográfica del poblamiento y la irregularidad topográfica en algunos casos, reforzaron la importancia de la navegación insular: costera e interinsular.

Este hecho explica la existencia de puertos y la proliferación de embarcaderos en todas las islas. En la actualidad, la mejora de las vías de comunicación terrestres y el transporte aéreo han hecho innecesaria la existencia masiva de puertos o embarcaderos. No quiere decir esto, que hayan perdido importancia, y menos aún, utilidad. Los puertos, siempre serán elementos que posibilitan opciones para la ampliación de la movilidad insular.

De igual forma, tanto hoy, como ayer, la ampliación o construcción de nuevos muelles y puertos lo determina –siempre y cuando el espacio sea el adecuado- las exigencias de los tráficos marítimos en cada momento<sup>163</sup>. Ahora bien, es necesario

---

<sup>163</sup> El volumen del tráfico marítimo (número de barcos) la tipología de los mismos (tamaño y medio de locomoción) la tipología de la carga, y las formas o métodos de las maniobras de carga y

aclarar que las necesidades de ampliación de infraestructuras y servicios portuarios pueden ser requeridas por dos tipos de tráficos con finalidades y exigencias distintas. Por un lado las de carácter endógeno, las derivadas de lo que se conoce como tráfico cautivo. Aquel cuya función es el abastecimiento de la población residente (en el ámbito insular o interinsular mediante la redistribución de la mercancía), el cual dependerá de parámetros demográficos y del nivel y características del consumo local. Mientras que el resto (escala y trasbordo) entran en el campo de las oportunidades y competitividad interportuaria (captación de tráficos no consolidados o cautivos). Siendo este tipo de tráfico el que demanda un nivel superior de infraestructuras e instalaciones. Demandas que no se refieren sólo a línea de atraque y superficie, también a servicios relacionados con la carga; estiba y desestiba, transporte, almacenaje y distribución; el paisaje en cuanto a cruceros turísticos y otros servicios auxiliares o complementarios de nueva implantación; seguridad, gestión medioambiental, cultura y ocio, etc.

Los puertos comerciales abiertos al tráfico internacional generan un gran número de actividades económicas y empleo, lo que significa la implicación de un volumen importante de población para llevar a cabo su administración y funcionamiento, obras de ampliación y actividades de apoyo de todo tipo. Por otro lado, como puntos de conexión intermodal de distribución o redistribución de mercancías (caso de puertos cabeceras) necesitan de una red de conexiones terrestres y marítimas que conecten el puerto con el resto del territorio insular e interinsular. Su interferencia en el territorio y su dinamismo es tal que se constituyen en elementos de transformación social y territorial constante; en polos de desarrollo social, económico y tecnológico. Por tanto, son o pueden ser indicadores del grado de desarrollo del lugar donde se encuentran (ciudad) y ámbito de influencia territorial (*hinterland*). Que no tiene por qué limitarse a un territorio insular, caso del puerto de Las Palmas. Asunto que se trata en la tercera parte de este trabajo de investigación.

Así vemos que en cada archipiélago de la Macaronesia las ciudades más desarrolladas corresponden con los puertos más importantes (a excepción de

---

descarga son los elementos que determinan en cada momento los puertos necesarios; funciones y servicios, dimensiones y demás características.

Praia, Cabo Verde, y desde 2006, de Funchal que ha dejado de tener el puerto comercial más importante de Madeira) siendo el puerto más importantes del conjunto macaronésico el de Las Palmas, coincidiendo con la ciudad de mayor población.

Aunque en la mayoría de los casos de las áreas insulares o regiones marítimas se da esta relación entre ciudades y puertos, como hemos visto hay algunas excepciones, por eso este fenómeno no se puede tomar como una regularidad infalible. Otra excepción en el ámbito español la encontramos en Algeciras, donde las dimensiones y tráfico del puerto (el mayor de España en movimiento de carga general) en nada se compara con las características urbanas y demográficas de la ciudad en el contexto de ciudades portuarias españolas.

Lo sucedido en Cabo Verde entre Mindelo, isla de San Vicente y Praia, isla de Santiago (sin destacar el caso reciente de Funchal por no ser significativo) nos permite afirmar que siendo los puertos elementos fundamentales en el crecimiento urbano y en el desarrollo socioeconómico moderno de los espacios insulares macaronésicos, no han sido los únicos elementos protagonistas del crecimiento urbano y desarrollo socioeconómico. De igual forma, pensamos que por la diferencia en cuanto a desarrollo y por la escasa distancia entre las coordenadas geográficas de Madeira y Canarias, y a su vez, entre las distintas islas de este último archipiélago, que la localización geográfica no ha sido determinante en el valor geoestratégico de cada una de ellas ni tampoco en el nivel de crecimiento urbano, demográfico y desarrollo socioeconómico. Por ello, y como hemos visto, creemos que es la suma de una serie de elementos lo que determina el crecimiento y desarrollo de un determinado territorio, y así mismo, su valor geoestratégico.

A modo de conclusión entendemos que el encadenamiento de una serie elementos y factores, tales como las condiciones náutico-terrestres favorables, la disponibilidad de recursos naturales y la localización geográfica, es la argamasa donde se asienta los pilares básicos en el desarrollo de los espacios insulares en una primera etapa de colonización. Posteriormente a este proceso, la suma de otros factores como el desarrollo de la capacidad para prestar servicios portuarios y las conexiones y sistema de relaciones políticas, sociales y comerciales con el

exterior, afianzan la consolidación de los incipientes núcleos urbano-portuarios y dimensionan su capacidad inicial de crecimiento y desarrollo.

De toda esta combinación de elementos y factores, mantenemos que la estructura geomorfológica del puerto juega un papel fundamental (hasta épocas actuales en que los avances de la tecnología en obras marítimas resta importancia al abrigo natural de los puertos) siendo este elemento el que dio un mayor impulso a determinados puertos macaronésicos, Mindelo y La Luz, impulsándolos como puertos internacionales.

Por otro lado, consideramos a Gran Canaria y a Las Palmas de Gran Canaria por sus características, proceso y nivel de crecimiento y desarrollo (progresivo), como el territorio insular de la Macaronesia donde se han conjuntado en mayor medida, aquellos factores fundamentales o de mayor valoración en el desarrollo de los espacios insulares, como han sido: la localización geográfica, las condiciones náutico-terrestres de los puertos, el tamaño (dimensiones terrestres insulares) y el desarrollo portuario.

Así pues, pensamos que el valor geoestratégico ha sido tradicionalmente sobrevalorado y generalizado frente a una apreciación de la renta de situación más racional y real. Por eso, el análisis llevado a cabo sobre el proceso diferenciador de estos archipiélagos, resulta en ese sentido aclaratorio, facilitando una discriminación que nos aproxima a la realidad y permitiendo una interpretación histórico-geográfica más acertada y comprensible.

Para finalizar este apartado ofrecemos una serie de tablas en las que sintetizamos las características de las ciudades portuarias partiendo de una valoración subjetiva en la que se evalúa las características y recursos del entorno local e insular, la localización geográfica y el desarrollo urbano-portuario según etapa histórica. Una evolución que se hace al objeto de interpretar de forma cuantitativa el conjunto de recursos naturales y sociales con los que han contado en diferentes etapas de su historia (que hemos relacionado con la navegación y el comercio marítimo) las principales ciudades portuarias (en cada momento histórico) de las islas macaronésicas. Es una valoración subjetiva basada en la interpretación y

análisis según etapas y procesos de desarrollo. Una valoración que se hace desde un punto de vista comparativo y teniendo en cuenta que son territorios insulares relativamente pequeños.

Etapas:

- 1: navegación a vela (hasta mediados del siglo XIX);
- 2: navegación a vapor (hasta primer cuarto del siglo XX);
- 3: navegación actual (combustión de hidrocarburos)

Escala de valoración:

- 1: baja;
- 2: media;
- 3: buena;
- 4: alta.

En la tabla 6, se ha realizado la valoración de un conjunto de parámetros relacionadas con los recursos naturales y estructura del territorio. En la tabla 7 se evalúa el valor de la localización geográfica de estos territorios desde una perspectiva geoestratégica, especialmente en cuanto a comercio exterior y transporte marítimo. En la tabla 8, se aprecia el nivel de desarrollo urbano-portuario. En estas tablas se hace una valoración de los parámetros comentados por cada etapa planteada, se realiza una la suma global de las 3 etapas y en la última columna se haya el valor medio, obtenido mediante la división de la suma de las tres etapa por el número de ellas.

En la tabla 9, se representa la valoración actual a partir de la suma del conjunto de puntuaciones de la etapa actual en cada tabla anterior (tablas 6, 7 y 8), dejando para la última columna la valoración media, que se obtiene de la suma referida dividida por el número de tablas.

**Tabla 6.** Valoración recursos naturales y estructura del territorio del ámbito local e insular: disponibilidad de agua; recursos forestales y agropecuarios; ensenadas y puertos naturales; estructura puerto principal, vías de comunicación y accesos.

Ciudades	Valor etapas			Valor total etapas	Valor medio parcial
	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3		
Angra do Heroísmo	3	2	1	6	2
Ponta Delgada	2	3	2	7	2'3
Funchal	3	3	2	8	2'6
Santa Cruz de La Palma	3	2	1	6	2
S. Cruz de Tenerife	2	3	2	7	2'3
Las Palmas de Gran Canaria	4	4	3	11	3'6
Míndelo	1	2	2	5	1'6
Praia - Cidade Velha	2	2	2	6	3

Elaboración propia.

**Tabla 7.** Localización geográfica y valor geoestratégico (rutas navales comerciales)

Ciudades	Valor etapas			Valor total etapas	Valor medio parcial
	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3		
Angra do Heroísmo	4	1	1	6	2
Ponta Delgada	2	2	1	5	1'6
Funchal	4	2	1	7	2'3
Santa Cruz de La Palma	3	2	1	6	2
S. Cruz de Tenerife	1	3	2	6	2
Las Palmas de Gran Canaria	4	4	3	11	3'6
Míndelo	1	3	2	6	2
Praia - Cidade Velha	3	2	1	6	2

Elaboración propia.

**Tabla 8.** Desarrollo urbano-portuario: infraestructuras, instalaciones y servicios urbanos y portuarios

Ciudades	Valor etapas			Valor total etapas	Valor medio parcial
	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3		
Angra do Heroísmo	1	2	2	5	1'6
Ponta Delgada	1	2	2	5	1'6
Funchal	1	2	2	5	1'6
Santa Cruz de La Palma	1	1	2	4	1'2
S. Cruz de Tenerife	1	2	3	6	2
Las Palmas de Gran Canaria	1	3	4	8	2'6
Mindelo	1	2	2	5	1'6
Praia	1	2	2	5	1'6

Elaboración propia.

**Tabla 9.** Valoración global actual

Ciudades	Suma etapa actual, tablas 6, 7 y 8	Valor medio global actual	
Angra do Heroísmo	1+1+2	4	1'3
Ponta Delgada	2+1+2	5	1,6
Funchal	2+1+2	5	1,6
Santa Cruz de La Palma	1+1+2	4	1'3
Santa Cruz de Tenerife	2+2+3	7	2,3
Las Palmas de G. Canaria	3+3+4	10	3'3
Mindelo	2+2+2	6	2
Praia	2+1+2	5	1,6

Elaboración propia.

De esta valoración destacamos las siguientes cuestiones:

1. En primer lugar el descenso general del valor geoestratégico en la etapa actual (tabla 7, etapa 3). Un declive a consecuencia de la aparición en el transporte marítimo de la navegación a motor. Efectos que se explican con detalles en el capítulo siguiente.
2. La posición destacada de Las Palmas de Gran Canaria que en todos los valores ocupa el primer lugar. Una suma de valores que indica que disponía de un conjunto de recursos de valor bueno-alto en las tres etapas. Razón por la cual, esos mismos valores se corresponden con su desarrollo urbano y portuario, marcando en las etapas 2 y 3 una tendencia progresiva<sup>164</sup>.
3. El valor medio actual de Mindelo, favorecido por su puerto (puerto principal de Cabo Verde) y por su valor geoestratégico en la etapa intermedia. Un valor que en cierta medida se mantiene debido a su posición con respecto al área geográfica continental cercana: fuente de recursos naturales asociados a la producción de energía y nuevas tecnologías. Recursos de gran demanda actual que atraen a empresas multinacionales y a países emergentes. Como es el caso de China, un potencia mundial con una gran capacidad para transformaciones territoriales mediante fuertes inversiones en infraestructuras públicas e instalaciones necesarias para la extracción, transporte y comercialización de tales recursos naturales. Un país que se introduce en Cabo Verde, y ve en este archipiélago un territorio posible para desarrollar sus estrategias de expansión comercial.

---

<sup>164</sup> El valor geoestratégico de Angra fue destacado pero sólo en la primera etapa. Una posición especialmente favorecida por su localización atlántica con respecto a las rutas de vuelta con destino Europa (“volta pelo largo”) desde América (Central y Sur) y aquellas otras que surcaban el Atlántico bordeando la costa occidental africana.

## II.6 APÉNDICES

### II.6.1 Descripciones de los puertos de la macaronesia<sup>165</sup>

#### Azores

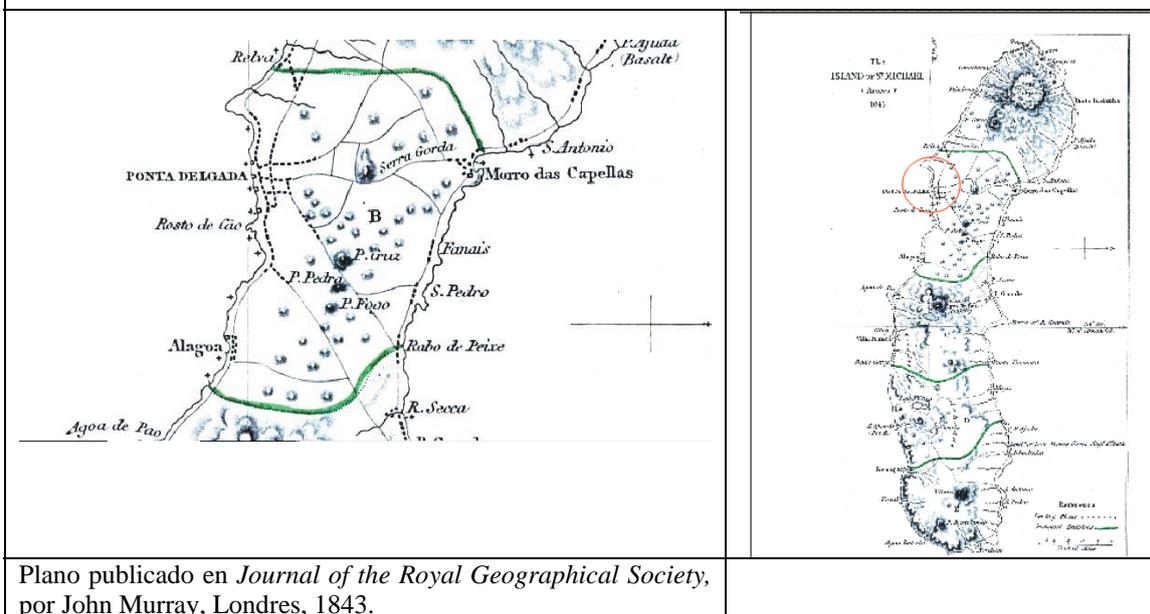
#### Isla de San Miguel

“Llegan entonces a las Azores muchísimos buques, y no es extraño ver en la costa de San Miguel cincuenta, sesenta y hasta ochenta, que están aguardando juntos su cargamento, y que tiene harto que padecer por la falta absoluta de buen puerto.” (D’Avezac, M., 1999, p. 53).

#### Puerto de Ponta Delgada

“El fondeadero es tan rico como todos los de esta isla; pero sería fácil remediarlo por medio de un dique. La baratura de la mano de obra, la facilidad con que pueden procurarse los materiales de construcción, harían muy leve los gastos de esta obra comparados con las ventajas que de ella reportaría el comercio, y no habría que llorar todo los años la pérdida de cuatro á cinco buques. (D’Avezac, M., 1999, p. 81).

Figura 25. Plano de la isla de San Miguel y detalle de Ponta Delgada



<sup>165</sup> Las descripciones realizadas por Glas, son de mediados de siglo XVIII (1760) mientras que las de D’Avezac son de 1840. Esta última en los albores de la revolución industrial, de la expansión económica y colonial y europeas por África y de la navegación a vapor.

## Puerto de Angra

*“Bajo el punto de vista marítimo, la bahía de Angra no es segura; los buques tienen que hacerse afuera en haciendo mal tiempo; y á pesar de esto, los temporales hacen perecer en ella todos los inviernos de cinco a seis buques menores de los que frecuentan esta plaza.*

*Pero es un punto que no puede estar mejor dispuesto para la aguada, no solo á causa de su excelente calidad y de su cantidad, sino también de la comodidad que tiene las embarcaciones de llenar sus pipas sin saltar en tierra.” (D’Avezac, M., 1999, p.66)*

Muestra de la importancia de este enclave portuario fue la batalla que en 1583 tuvo lugar en su bahía. Esta ciudad ocupada por tropas francesas fue recuperada para Portugal mediante la victoria en esa batalla de la flota mixta compuesta por navíos españoles y portugueses comandada por Álvaro de Bazán y enviada por Felipe II, que en aquellos momentos era rey de Portugal y España.

**Figura 26.** Puerto y ciudad de Angra do Heroísmo

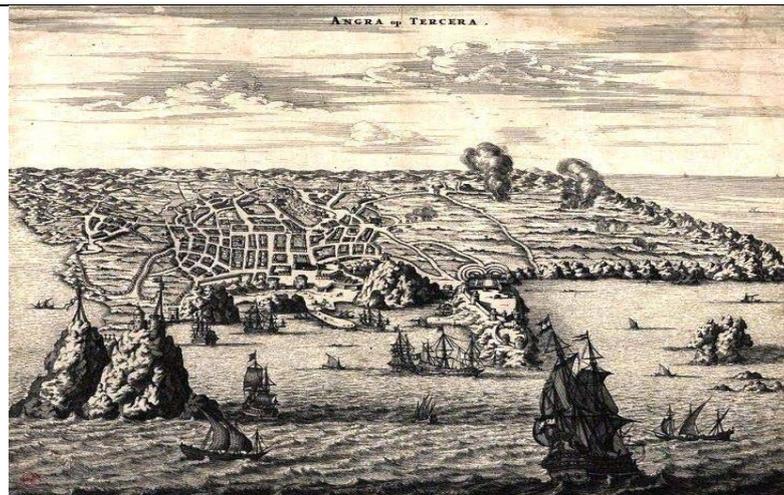
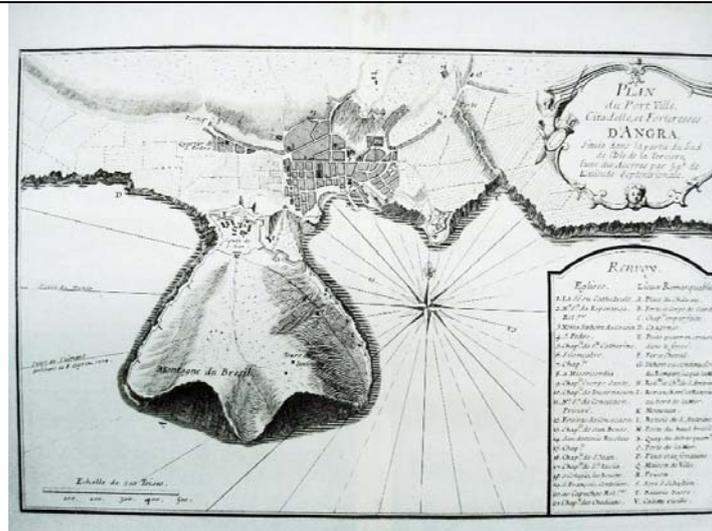


Imagen de la ciudad y puerto de Angra do Heroísmo, finales del siglo XVI. Grabado de Jan Huygen van Linschoten, 1595. Fuente: [http://es.wikipedia.org/wiki/Angra\\_do\\_Hero%C3%ADsmo](http://es.wikipedia.org/wiki/Angra_do_Hero%C3%ADsmo) [20 de febrero de 2012]

**Figura 27.** Mapa de Angra do Heroísmo, 1650



**Mapa del puerto, villa, ciudadela y Fortaleza de Angra do Heroísmo, C.a. 1650**  
 Fuente: <http://www.libroviejoymas.com/producto.php?kod=3350> [20 de febrero de 2012]

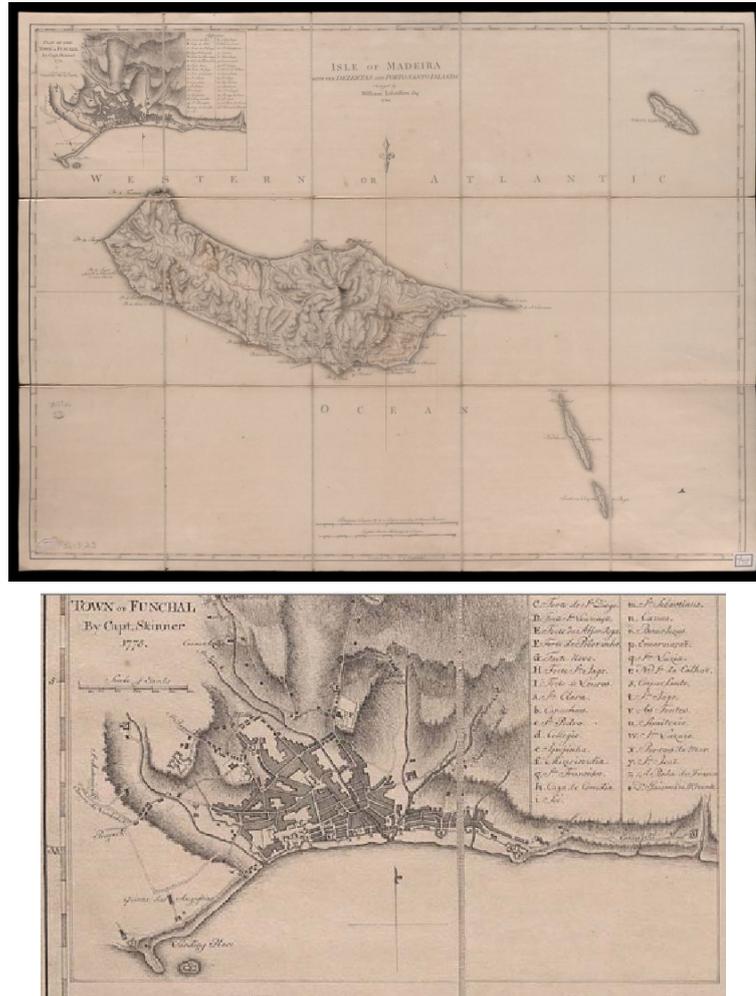
## Madeira

### Funchal

*“Así como todos los puntos del mundo aportan á Madera las naves de todas las naciones, así mismo parece que participa de tos los países la vegetación de esta primera escala de la navegación trasatlántica; y su clima favorece todos los cultivos, así como su puerto acoge á todos los viajeros.”* (D’Avezac, M., 1999, p. 104)

*“Algunos islotes en frente de aquel Funchal, ofrecían a las embarcaciones un excelente abrigo; Juan Gonzalvez mandó a fondear allí sus dos buques, para hacer leña y aguada, y mandó retirar toda su jente a bordo para pasar la noche. ...Avanzando siempre, Juan Gonzalvez, llegó á un pequeño ancon abrigado por una roca, y allí entró con sus lanchas; su llegada turbó el reposo de una manada de lobos marinos que huyeron con estruendo de una cueva situada al pié de la roca y que le servia de guarida. Gonzalvez nos llevó mas allá de esta camera dos globos el reconocimiento del litoral de la isla; volvió a sus buque al fondeadero del Funchal, y habiendo echo aguada y leña y recojido plantas y aves, volvió para Portugal á donde llegó a últimos de agosto.”* (D’Avezac, M., 1999, pp. 123-124).

**Figura 28.** Mapa de Madeira y detalle de la ciudad y puerto de Funchal, 1788



Mapa de las islas de Madeira y Porto Santo, 1788, de William Jonhfton  
Fuente: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart512737.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart512737.jpg) [22 de febrero de 2012]

## Islas Canarias

### Santa Cruz de La Palma

*“El puerto principal en La Palma es Santa Cruz, en la parte sudeste de la isla.  
(...)”*

*La ruta pasa a un tiro de mosquete de la costa, en donde usualmente los barcos navegan con quince o veinte brazas de profundidad y están expuestos a los vientos alisios; sin embargo, con buenas anclas y cabos, pueden navegar con gran seguridad, con todo los vientos que soplen en esta parte del mundo, pues el fondo es claro y bueno y la gran altura de la isla, con la cara perpendicular de la costa que hace frente a la ruta de navegación, rechazan los vientos que soplan contra ella, por fuertes que sean, no obstante hay siempre una suave brisa marina en la ruta (...) Habida cuenta de estas cosas, podemos concluir que la ruta de navegación, de Santa Cruz en La Palma, es más segura que cualquiera otra de*

las de Canaria o Tenerife; pero en invierno, el oleaje hinchado que llega hasta dentro de la bahía, rompe muy alto en la playa e impide a los botes salir a tomar tierra durante tres o cuatro días seguidos. Se construyó hace un tiempo un pequeño malecón, con un gasto considerable, pero pronto fue destruido por la violencia del oleaje.” (Glas, G., 1982, pp. 94-95).

“La feliz situación de su puerto, debajo de la punta de Bajamar, en el paraje donde la costa se encorva en forma de ara, y donde los buques pueden fondear en frente de la ciudad, sobre un fondo de 15 á 20 brazas debían hacer de ella una de las principales escalas del comercio de América. De ahí, es que los buques europeos no han tardado en visitar este surjidero, y se han establecido en el astillero, á los que la selvas de la isla proporcionan los materiales principales para las necesidades de la marina mercante.” (D’Avezac, M., 1999, p. 155.)

**Figura 29.** Plano de Santa cruz de La Palma (1740/43)



Plano de Santa Cruz de La Palma elaborado por Antonio Riviere (1740/43) en Díaz Lorenzo, J.C., “Una ciudad renacentista”, 2013. Fuente: <http://laislaadentro.wordpress.com/tag/santa-cruz-de-la-palma/> [22 de febrero de 2012]

El desarrollo agrícola y la agroexportación (caña de azúcar y en menor medida la vid), que abastecía la demanda azucarera de Francia, Inglaterra y los Países Bajos promovió desde finales del siglo XVI la construcción de un embarcadero en Santa Cruz de La Palma, capital de la isla, un malecón que no resistía la embestida de temporales “ La construcción del puerto fue una de las primeras obras públicas que se acometieron en la Isla y su diseño está vinculado a la figura histórica de Leonardo Torriani, que llegó a la Isla en agosto de 1584 y a quien la capital palmera le recordaba la riviera genovesa. Además del proyecto del muelle, para el que el rey Felipe II otorgó merced por un tiempo limitado de 500 licencias de esclavos, el ingeniero italiano diseñó una torre defensiva en La Caldereta, que no llegó a construirse.

*El puerto, que era entonces un simple desembarcadero que la mar destrozaba con frecuencia, suponía una infraestructura necesaria para la exportación de los productos agrícolas, además de un punto de concentración del tráfico marítimo y, al mismo tiempo, una avanzadilla militar destinada al dominio y la defensa de la Isla. A finales del siglo XVI (1587) habitaban La Palma 5.850 personas, momento en que se produjo la decadencia de la caña de azúcar”.*

Díaz Lorenzo, J.C. “Una ciudad renacentista”, 2013.

<http://lapalmaislaadentro.wordpress.com/tag/santa-cruz-de-la-palma>[22 de febrero de 2012]

## **Garachico**

*“Garachico, anteriormente el mejor puerto de la isla, pues formaba una bahía en forma de herradura, pero fue destruido en el año de los terremotos (...), y se llenó con los torrentes de lava ardiendo que fluyeron hasta él desde un volcán; de tal manera que hoy hay casas construidas donde antiguamente anclaban barcos;”* (Glas, G., 1982, p.75).

*“...aprovechando la rada natural que allí existía, se establecieron mercaderes que comerciaban con los barcos que a ella llegaban, vendiéndoles azúcar, carnes, pieles, quesos y demás, producido en estas partes de la isla; y con los bastimentos que aportaban las naves para los ingenios azucareros, molinos harineros, industrias artesanales, ajuar, ropas y alimentos para los nuevos pobladores. Para las tripulaciones, este puerto reunía, además de buenas condiciones climatológicas, la posibilidad de hacer aguada gratis y adquirir productos frescos producidos en los campos comarcanos.*

*Todo en esta bahía era trabajo y prosperidad; el dinero fluía y circulaba con facilidad, lo que atrajo a religiosos, alarifes, virtuosos del pincel y del escoplo, aventureros que venían a buscar el camino para América o bien que regresaban de ella; infinidad de artífices de la madera y del metal, venidos de la Península y de la culta Europa, que proporcionaron a las iglesias y conventos bellas imágenes y elegantes retablos y a las señoras adineradas, joyas de gran valor artístico y específico.*

*Pero la rica y floreciente playa de San Pedro de Daute, conocida en los portulanos como Puerto de Garachico, sufrió su primer varapalo con el aluvión del siglo XVII, año de 1645 y la segunda estocada, con el volcán de principios del siglo siguiente, año de 1706, por el cual el movimiento portuario y el comercio quedó reducido a la mínima expresión”. (“Garachico: tres siglos para la persecución de un puerto”, artículo de José Velázquez Méndez, cronista oficial de Garachico).*

<http://delamarylosbarcos.wordpress.com/2012/05/05/garachico-tres-siglos-para-la-persecucion-de-un-puerto/> [22 de febrero de 2012]

**Figura 30.** Mapa de Garachico, 1588



Mapa de Garachico realizado por L. Torriani, 1588, en la inscripción del Título el autor lo describe como el puerto principal de la isla de Tenerife.

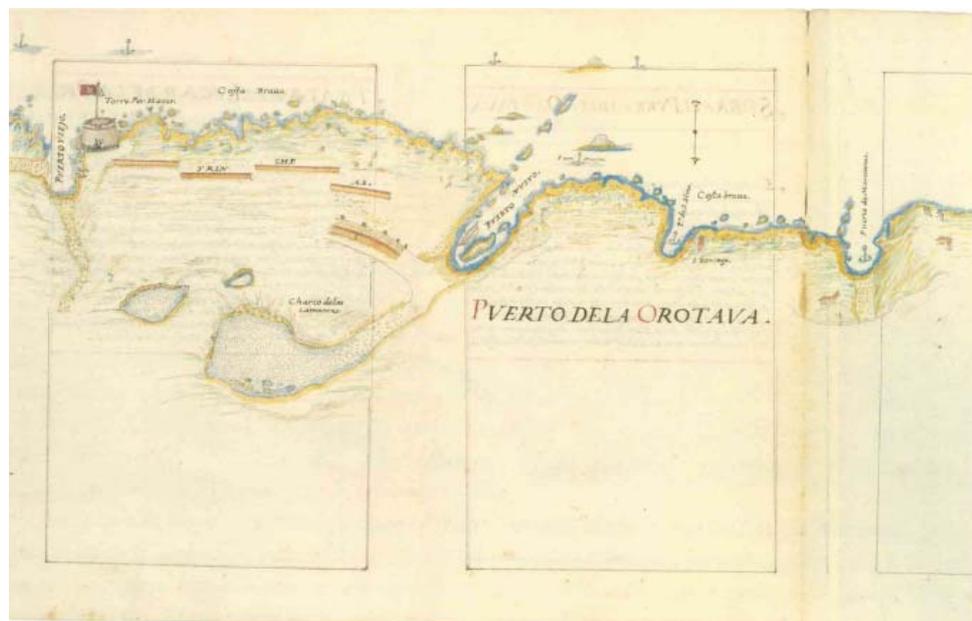
## La Orotava

*“Este es un buen puerto en verano, o desde principios de mayo hasta finales de octubre; pero en invierno, los barcos se ven obligados a soltar amarras y echarse a la mar, por temor a ser sorprendidos por un viento de noroeste, que provoca una fuerte rejada sobre esta costa. Pero estos vientos se presentan rara vez, y en general avisan antes de empezar, de manera que los barcos tienen tiempo de ponerse a seguro (...) Esta ruta es generalmente tranquila: pero hay casi siempre una larga marejada de norte, que hacen que los barcos se balanceen mucho, por lo que puede uno imaginar que es casi imposible cargar un barco allí.*

*El Puerto de la Orotava es un lugar de considerable tráfico comercial, y ha florecido muchísimo desde la destrucción del puerto de Garachico.” (Glas, G., 1982, pp. 76-77).*

*“La Orotava es, después de Santa-Cruz y la Laguna, la ciudad más importante de Tenerife; su población es de 5.500 habitantes. A dos millas al norte se encuentra el puerto, que forma un concejo separado con 4.000 habitantes. Desde el desastre de Garachico, en 1.706, este fondeadero ha adquirido suma importancia; pero como está abierto á todos los vientos, es muy peligroso en la invernada, y aun en toda estación hay en él mucha marejada: los buques fondean, según las circunstancias, en tres ancladeros diferente.” (D’Avezac, M., p. 146).*

**Figura 31.** Plano del Puerto de la Orotava, 1635



Plano de la Orotava de Próspero Casola (1635) en Martín Galán, F., 2007, p. 49

### **Santa Cruz de Tenerife**

*“A corta distancia de la punta nordeste de la isla, llamada Punta de Anaga, hay algunas altas rocas perpendiculares; y a cinco o seis leguas de allí, en el lado sudeste de la isla, está la bahía o puerto de Santa Cruz, el más frecuentado de todas las islas canarias; (...) En todo este espacio, los barcos anclan a una distancia de de un cable de la playa, a seis, siete u ocho brazas de profundidad o a media milla, con veinticinco o treinta brazas. Cuando un barco se encuentra durante algún tiempo en esa ruta es necesario señalar con boyas sus cables, pues en ciertos lugares el terreno es engañoso, y en consecuencia podría ser rozados y estropeados. Aquí, los barcos, si están amarrados con buenos cables y anclas, pueden quedar seguros contra todos los vientos, aunque la bahía está abierta y expuesta a aquellos que soplan del nordeste, del este y del sudeste: sin embargo, no pasan de cuatro o cinco años en que hayan soplado tan fuerte como para causar considerables daños.*

*Hace algunos años, todos los barcos que navegaban por esta ruta fueron lanzados hacia la costa por uno de estos temporales: (...). Desde el medio de la ciudad hay un rompeolas, construido con grandes gastos para hacer más cómodo el desembarco. Se dirige hacia el norte, y la parte más externa se vuelve hacia tierra. Con tiempo apacible, las mercancías se desembarcan en una cala entre las rocas, cerca de la casa de la aduana, a distancia de un tiro de piedra hacia el sur del rompeolas.” (Glas, G., 1982, pp.67-68).*

“Su ciudad principal es Santa-Cruz, que se puede considerar como su capital actual. Está situada en la banda oriental, y en la porción mas árida, inculta y fea de toda la isla; la rada es la única ventaja que pudo determinar; la elección de semejante localidad. Comprendida entre la altura fortificada de Paso-Alto y el desembocadero de Barranco-Hondo defendido por la torre de San-Juan; esta rada puede contener de diez á doce navíos de línea, protegidos por un muelle sólidamente construido de piedra volcánica negra, y por otros varios fuertes. El fondo de su surgidero, es generalmente de buen tonelero o anclaje; y echando anclas de modo que los cables formen como una horca en la dirección del este-sudeste al oeste-noroeste, pueden los buques con toda seguridad arrostrar la marejada que suelen levantar los vientos de afuera; pero es esencial dejar nadar los cables, por quanto sin esta cautela, correrían los buques riesgo de suspender las anclas por la tea a causa de las muchísimas anclas que hay por el fondo. Los buques que de Europa pasan a este puerto, suelen hacer que descargar parte de su cargamento en la Orotava, en la rivera opuesta; pero cuando reinan los vientos alisios es imposible a veces doblar la punta Nago, y el mejor partido entonces es costear.” (D’Avezac, M., 1999, p. 145).

**Figura 32.** Plano de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Tiburcio Rosell, 1701



Fuente: <http://www.garciabarba.com/islasterritorio/origenes-urbanos-de-santa-cruz-de-tenerife/> [25 de febrero de 2012]

**Figura 33.** La ciudad de Santa Cruz de Tenerife y sus entornos. Joseph Ruiz, 1771



*“La destrucción a comienzos de ese siglo XVIII del puerto de Garachico, la otra entrada importante a la isla, acelerará como contrapartida el crecimiento de Santa Cruz de Tenerife. Un plano significativo que representa ese momento de transición es el que dibujaría otro ingeniero militar, Joseph Ruíz, 70 años después. De su lectura se desprende que, de repente, el caserío había experimentado en esas décadas un crecimiento notable.*

*En este siguiente documento dibujado, aparece con rotundidad un nuevo elemento imponiéndose al perfil de la costa y adentrándose claramente hacia el mar. Es el reciente muelle que se ha construido al norte del Castillo de San Cristóbal. Un esfuerzo de ingeniería marítima que busca la mejora del acceso a la isla con una infraestructura portuaria que permita las operaciones de estiba y desestiba en mejores condiciones”.*

Por Federico García Barba, febrero 21, 2012.

Fuente: <http://www.garciabarba.com/islasterritorio/origenes-urbanos-de-santa-cruz-de-tenerife/> [27 de marzo de 2012]

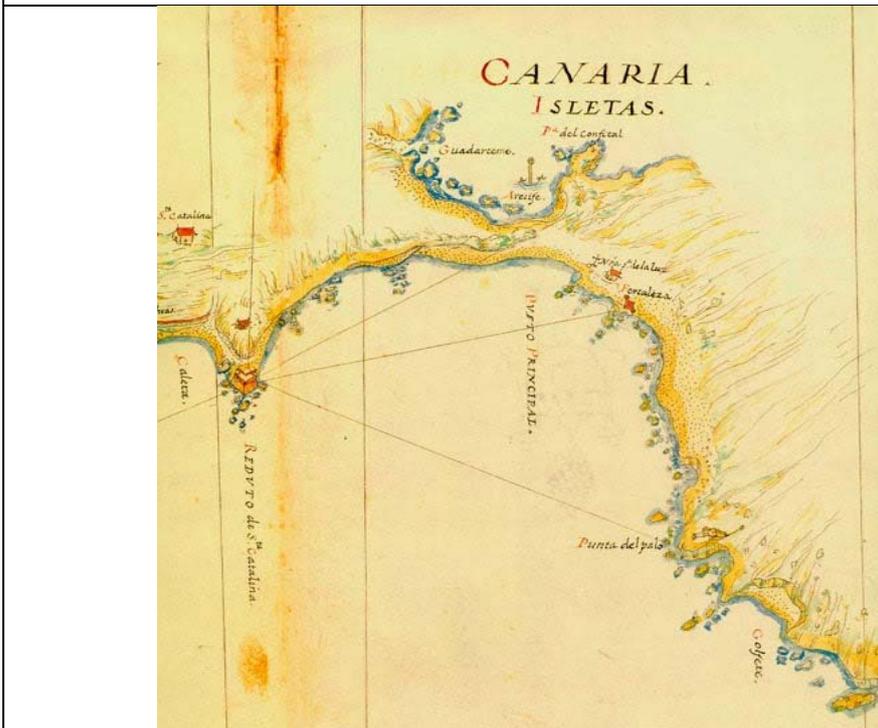
### **Puerto de La Luz (Las Palmas)**

*“Del otro lado del istmo hay una espaciosa bahía arenosa, llamada por algunos Puerto de la Luz, y por otros Puerto de La Isleta, debido a unas altas rocas o islas, en la entrada de la bahía hacia el nordeste. Esta es una buena ruta de navegación para barcos de cualquier tonelaje, con todos los vientos, excepto los del sudeste, a los que está expuesta; pero este viento (que no es corriente aquí) pocas veces sopla de manera tan fuerte como para poner en peligro la navegación.*

*El lugar de desembarco se encuentra en el mismo recodo de la bahía, en donde generalmente el agua está tan tranquila, que un barco puede estar anclado de costado en la playa, sin riesgo alguno. (...)*

“Canaria cuenta dos atracaderos; el principal, la Luz, es una bahía abierta a los vientos del este, pero abrigada contra los del norte; el otro, Arrecife, está en la costa opuesta. Citaremos otros dos puertecitos; la aldea de San Nicolás y Agaeta. A un cuarto de legua del puerto de la Luz, en la costa meridional, se levanta la ciudad de Las Palmas, la más considerable de todo el archipiélago. (D’Avezac, M., p.140).

**Figura 34.** Puerto de Las Isletas



Parte del plano “Costa de la ciudad de la isla de Canaria desde las Laxas a las Isletas, por Próspero Casola, 1635. Fuente: <http://mashaciaelsur.blogspot.com.es/2013/11/escudo-de-las-palmas-de-gran-canaria.html#!/2013/11/escudo-de-las-palmas-de-gran-canaria.html> [3 de marzo de 2012]

## Arrecife

“El puerto principal se encuentra en la costa sudeste, y se llama Puerto de Naos, en que cualquier nave que no tenga calado superior a los dieciocho pies puede entrar con pleamar o con las mareas de primavera, y quedar a salvo de los vientos del mal tiempo; aunque vayan costeando, parece los barcos como anclados en una ruta libre, estando formado el puerto por una hilera de rocas que no pueden percibirse a cierta distancia, pues la mayor parte está debajo del agua; éstas rompen la oleada del mar, de manera que el interior está tan manso como una balsa. Al no haber ningún otro lugar conveniente en esta o en otra cualquiera de las Islas Canarias restantes, para limpiar o reparar grandes naves, se ve muy frecuentado con estos fines por los barcos que comercian con estas islas. (...)

En este puerto no hay ciudad ni pueblo, pero sí algunos almacenes, en donde se deposita el maíz guardado para la exportación.

*En el lado oeste del castillo hay otro puerto, llamado Puerto de Caballos y por algunos Arrecifes. Este es también un excelente puerto, formado, como Puerto de Naos, por una hilera de rocas; pero su entrada es poco profunda, ya que no hay más de doce pies de agua en las mareas máximas” (Glas, G., p.21)*

*“Arrecife posee uno de los fondeaderos más seguro del archipiélago; hace gran comercio de sosa, que da á este puerto una actividad que va siempre en aumento. Desgraciadamente las arenas cenagosas que lo embarrancan, no permiten la entrada a buques mayores, y los más de los buques extranjeros tiene que fondear en el puerto de Naos, de menor importancia; varios islotes barran estos dos fondeaderos y los defienden contra los vientos del sur.” (D’Avezac, p.136).*

El original Puerto de Arrecife o del Arrecife se localizaba en la pequeña dársena natural entre los Islotes del “Quebrado”<sup>166</sup> (posteriormente llamado de “Fermina y hoy “del Amor”) y los islotes del “Quemado”<sup>167</sup> y de “Juan Rejín. Hacia el noreste, se encuentra Puerto Naos (del portugués Porto Naos) otra dársena natural entre los islotes “del Francés” y de “las Cruces” con uso tradicional de puerto pesquero. La utilización de estos puertos naturales promovió los primeros asentamientos humanos de Arrecife, gente vinculada a la pesca.

En esta relación no se incluye puertos de Cabo Verde. No obstante, por la información que se aportado, y por la realidad de los acontecimientos, consideramos que los puertos de Cidade Velha y Praia no reunían condiciones naturales (náuticas) favorables para el desarrollo de un puerto comercial moderno. Por el contrario Porto Grande en Mindelo, disponía de la mejor bahía y resguardo de todo el archipiélago para la construcción de un gran puerto comercial.

**Figura 35.** Mapa de Praia



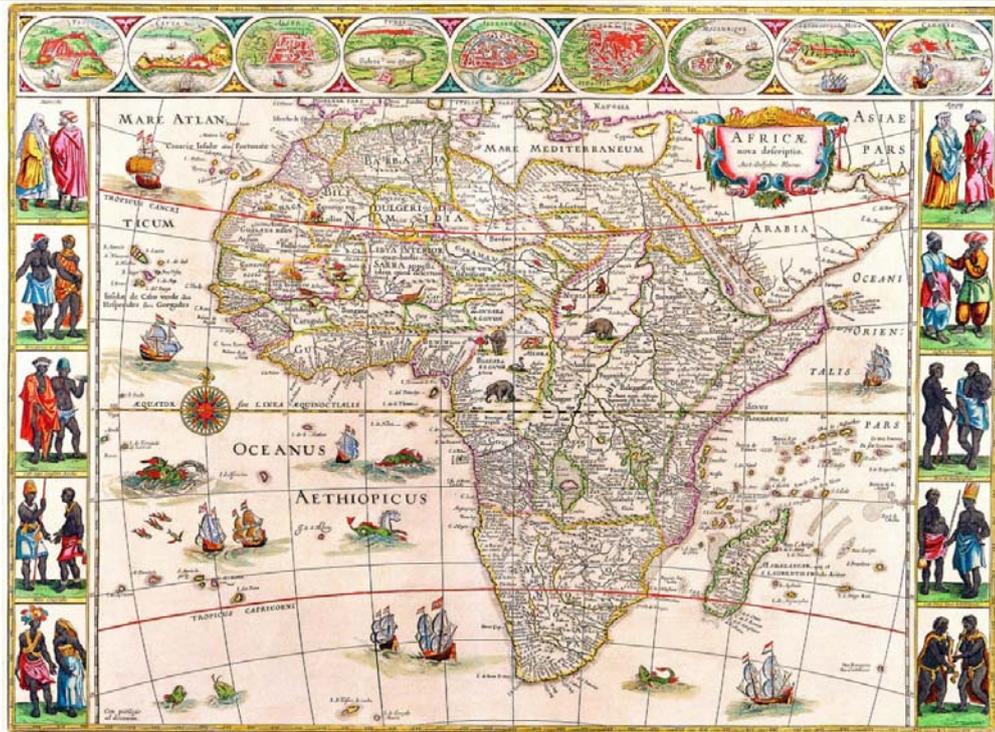
[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_manuscritos/mss1296548/mss1296548\\_08.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1296548/mss1296548_08.jpg) [5 de marzo de 2012]

<sup>166</sup> Topónimo que indica el lugar donde se quebraban los tñidos.

<sup>167</sup> Donde se levanta el Castillo de San Gabriel (1573) para proteger el puerto y el poblado compuesto fundamentalmente por gestes del mar.

## II.6.2 Mapas y rutas navales

**Figura 36.** Mapa “Nueva descripción de África”, 1662



Mapa “Nueva descripción de África”, por *Guiljelm Bleuu*, 1662. En su parte superior están insertadas imágenes de diversas ciudades portuarias africanas, de izquierda a derecha aparecen: *Tánger*, *Cevta*, *Alger*, *Tvnis*, *Alexandría*, *Alcair*, *Mozanbique*, *San Georgivs della Mina* y *Canaria*<sup>168</sup>.

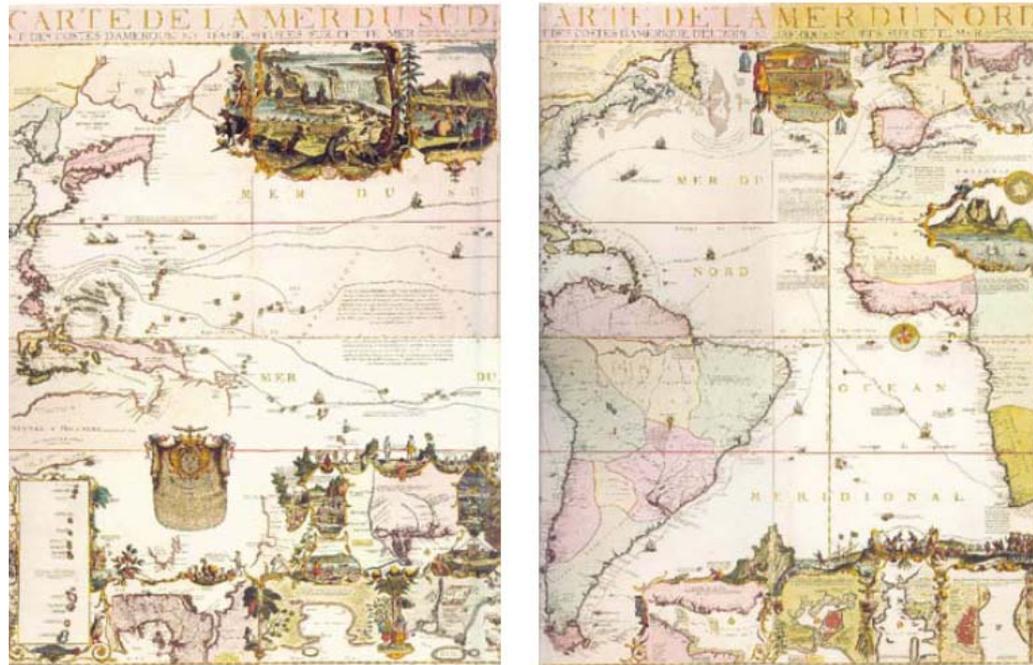
**Figura 37.** Detalle representación gráfica de *Canaria*



Detalle del mapa “Nueva descripción de África” (*Johannes Bleu*, de 1662), en el que se reproduce una imagen sobre la ciudad y el puerto de *Canaria*. Esta reproducción puede interpretarse como un indicador del conocimiento e importancia de este enclave portuario.

<sup>168</sup> Alca ir, puede ser Altair, en Sevilla y Mozambique puede ser Zanzíbar. Desconocemos la localización de *San Georgivs della Mina*.

**Figura 38.** Detalle de la *carta de la mer du sud et da le mer du nord*, N. de Fer, 1713



Mapa del siglo XVIII, trazado por el geógrafo parisino Nicolás de Fer, compuesto por diez hojas. En la leyenda situada en la parte central superior figuran los retratos y los itinerarios de conocidos navegantes europeos: Colón, Vesputio, Magallanes, Schouten, Olivier du Nord, L'Hermite, Drake, Dampier y Cavelier de La Salle. Igualmente aparecen señaladas las rutas marítimas comerciales, así como las de los navegantes (González de Uriarte Marrón, 2006, p. 145-146).

Fuente: González de Uriarte Marrón, 2005, p. 146.

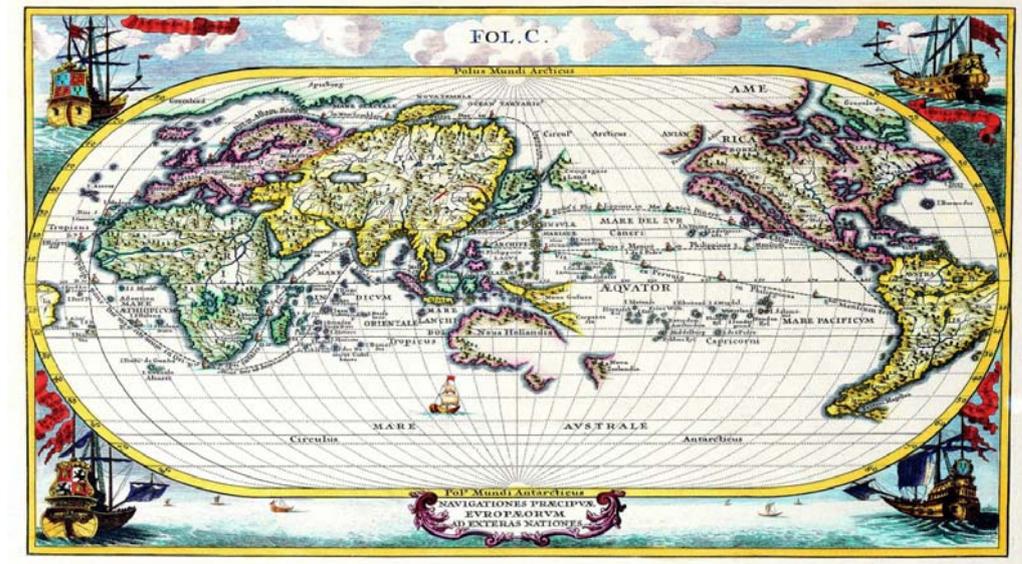
No se distingue en este plano los derroteros de ida y vuelta. Tampoco señala González de Uriarte Marrón en su comentario acerca de este plano las posibles escalas. Concretamente en las islas Atlánticas de la Macaronesia. No obstante, por las rutas trazadas en el plano, se puede entender que se hace escala en todos los archipiélagos, posiblemente en Madeira, Canarias y Cabo verde en rutas de ida y en Azores a la vuelta. Dependiendo de las banderas nacionales de los buques, los acuerdos internacionales sobre comercio y tráfico marítimo, motivo del viaje, y otras cuestiones relacionadas con la carga, seguridad, estación, etc.

Figura 39. Mapamundi y Carta universal, 1714



Mapa del Mundo y carta universal, por N. de Fer, 1714. En este mapa, que es del mismo autor y de la misma época que el anterior, las rutas trazadas bordean los archipiélagos macaronésicos.

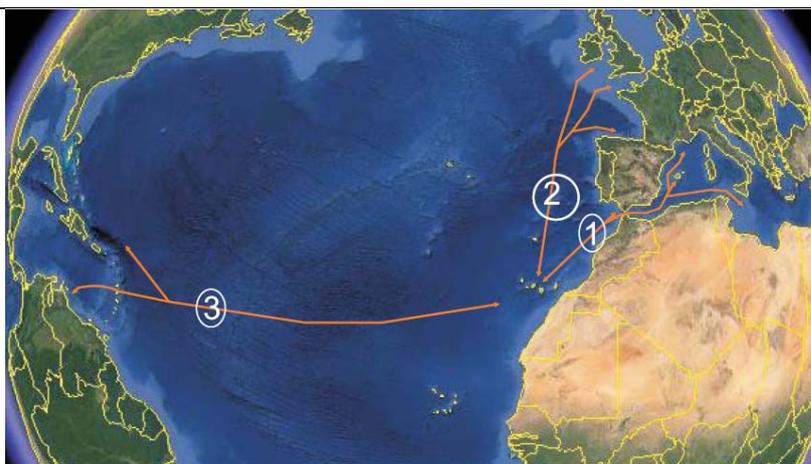
Figura 40. Navegaciones principales entre Europa y naciones exteriores



Mapa de las rutas marítimas principales entre Europa y otros puntos del Planeta, por Heinnich Scherer, 1703. El trazado de la ruta que bordea la costa occidental africana pasa por los archipiélagos de Cabo verde y Canarias.

<http://dawnemapy.com.pl/pages/posts/mapa-swiata-heinrich-scherer-1703-r.n.e-335.php?p=20>  
[12 de marzo de 2012]

**Figura 41.** Rutas comerciales navales entre Canarias, Europa y América, S. XVIII



Ruta 1: Canarias - Cádiz, Sevilla y Mediterráneo (Mallorca, Barcelona, Marsella, Génova, Malta, Venecia, Turquía y Berbería).

Ruta 2: Canarias – Vizcaya, Islas Británicas, Normandía, Holanda y Hamburgo.

Ruta 3: Canarias – *Indias Occidentales Españolas*; Venezuela (La Guaira y Maracaibo), Puerto Rico, Santo Domingo, y Campeche (México)

Fuentes Glas, G. 1982, pp.133-146) y Santana Pérez, G. XV Coloquio de Historia Canario Americana, 2004 pp. 894-911).

Elaboración propia.

Las Islas Canarias que participaban de este comercio exterior<sup>169</sup> eran las de realengo: La Palma, Tenerife y Gran Canaria, siendo Tenerife la isla que mayor número de barcos despachaba “*Tenerife es el centro del comercio con Europa y las colonias británicas en América; unos cuantos barcos de estas partes del mundo recalán en Canaria y La Palma, pero no pueden compararse con el número de los que llegan a Tenerife*”. (Glas, G., 1982, p. 133). Argumenta este autor que el dominio que la isla de Tenerife ejercía en el comercio exterior, concretamente sobre las importaciones, era a consecuencia de unas obligaciones que imponían las autoridades que regían el comercio con Indias “*Aunque algunos de los barcos canarios de las Indias occidentales toman carga en Canaria y La Palma, y de allí zarpan hacia las Indias, se les obliga, sin embargo, a terminar sus viajes en Santa Cruz, en Tenerife (en donde los funcionarios delegados por el Juez de las Indias residen), y allí desembarcan sus cargas*”<sup>170</sup>.

<sup>169</sup> Un comercio que generaba celos entre los comerciantes establecidos en Cádiz, los cuales promovía actuaciones para limitarlo oficialmente, intentos que según Glas, no tuvieron éxito “*Los comerciantes de Cádiz están muy celosos del comercio de Canarias con las Indias Occidentales, y continuamente se dirigen a la Corte de Madrid para que lo reduzca; pero hasta ahora sus intentos no han dado resultado*” (Glas, G., 1982, p.136).

<sup>170</sup> Glas, G., 1982, p.136.



## CAPÍTULO III

### CONTEXTUALIZACIÓN ACTUAL



### **III.1 CONDICIONANTES, FACTORES Y CIRCUNSTANCIAS QUE INCIDIERON Y PROMUEVEN CAMBIOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO**

Una vez analizados todos los factores que han intervenido en el proceso histórico de diferenciación de los espacios insulares, así como el papel que han desempeñado las distintas islas y archipiélagos macaronésicos en la estrategia de expansión atlántica europea hasta la llegada de la revolución industrial (Capítulo II), es preciso entrar ahora en la contextualización actual de estos archipiélagos. Empezaremos, pues, por analizar las consecuencias sobre estos territorios insulares producidas por una serie de cambios que comienzan a originarse con la llegada de la revolución industrial y sus implicaciones en la navegación y el comercio marítimo. Estos son:

1. Los cambios en la navegación y en el sistema de transporte marítimo.
2. Los cambios en el sistema de relaciones con los Estados colonizadores y su incidencia en el nuevo modelo económico.
3. Los cambios en la geoestrategia atlántica.

El diseño de las rutas marítimas y el incremento e intensidad de los tráficos navales que las utilizan dependen de una serie de condicionantes naturales, así como de otras causas de carácter social. Factores que adquieren mayor o menor valor, en el transcurso de la historia, según los acontecimientos coyunturales o circunstancias derivadas del desarrollo socioeconómico y tecnológico de las sociedades humanas y, particularmente, de los avances en la navegación y el comercio.

#### **Condicionantes y factores naturales**

##### Oceanográficos y atmosféricos

- La circulación general de los vientos, las corrientes, el oleaje y las mareas.

## Geográficos

- Las características geomorfológicas de las líneas de costa, continentales e insulares, que determinan y/o condicionan la localización de fondeaderos y puertos.
- La existencia de pasos naturales o artificiales: estrechos, canales, etc. Las dimensiones y calado determinarán el tipo de buques que puedan transitarlo.
- La distribución espacial de las fuentes de recursos naturales y productos susceptibles de explotación, comercialización y transporte.
- El descubrimiento de nuevas fuentes de materias primas, y el agotamiento de otras. Así como el descubrimiento de minerales de alto valor económico<sup>171</sup>.
- La apertura y la localización de grandes canales artificiales para la navegación comercial internacional (Suez, 1869, Panamá, 1914).
- La localización y la distribución de áreas desarrolladas densamente, de gran producción y consumo y, por tanto, de mayor importación y exportación de mercancías, en su mayoría mediante transporte marítimo. Los mayores puertos se localizan en estas áreas.

## **Factores sociales**

### La ingeniería y los servicios portuarios

- Las características de las infraestructuras portuarias, instalaciones, equipamientos y servicios que se pongan a disposición de los buques, cargas y pasaje.
- Los avances tecnológicos aplicados al sistema de transporte marítimo.

### Socioeconómicos

- El desarrollo industrial del espacio socioeconómico de influencia, local y regional (*hinterland* portuario).
- Economía de escala: nivel de exportación e importación, capacidad de concentración y distribución de carga, conexiones multimodales, nivel de servicios portuarios, logísticos, urbanos y complementarios; existencia de centros de investigación aplicada en áreas próximas a los puertos.
- La eficiencia de agentes sociales portuarios.

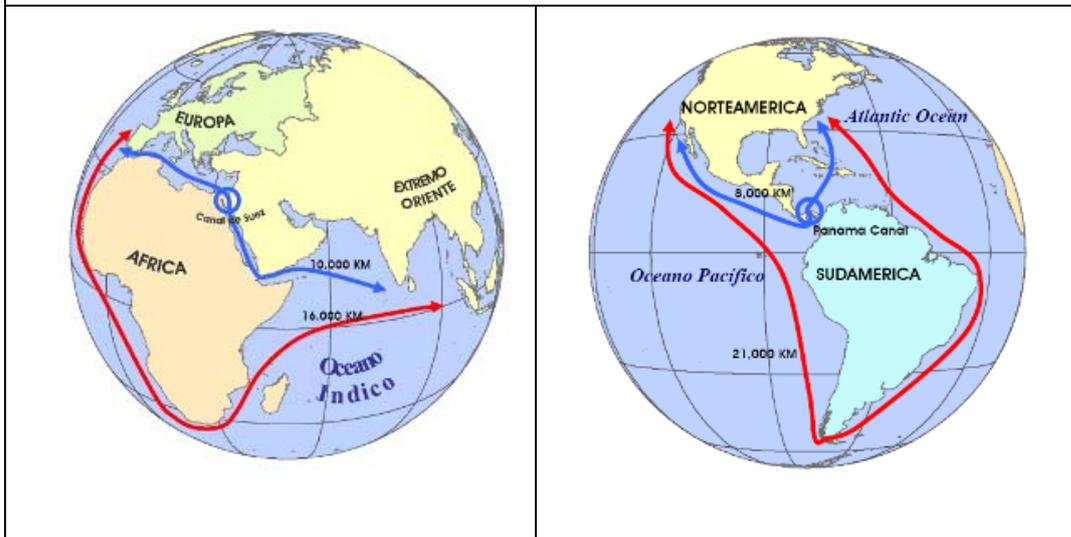
---

<sup>171</sup> El descubrimiento de oro en California y de los nitratos y salitre en Chile (antes de la apertura del canal de Panamá, 1914) potenció la ruta comercial marítima bordeando el Cabo de Hornos.

➤ Y otros aspectos, tales como el nivel de conflictividad política y laboral, incentivos fiscales, etc.

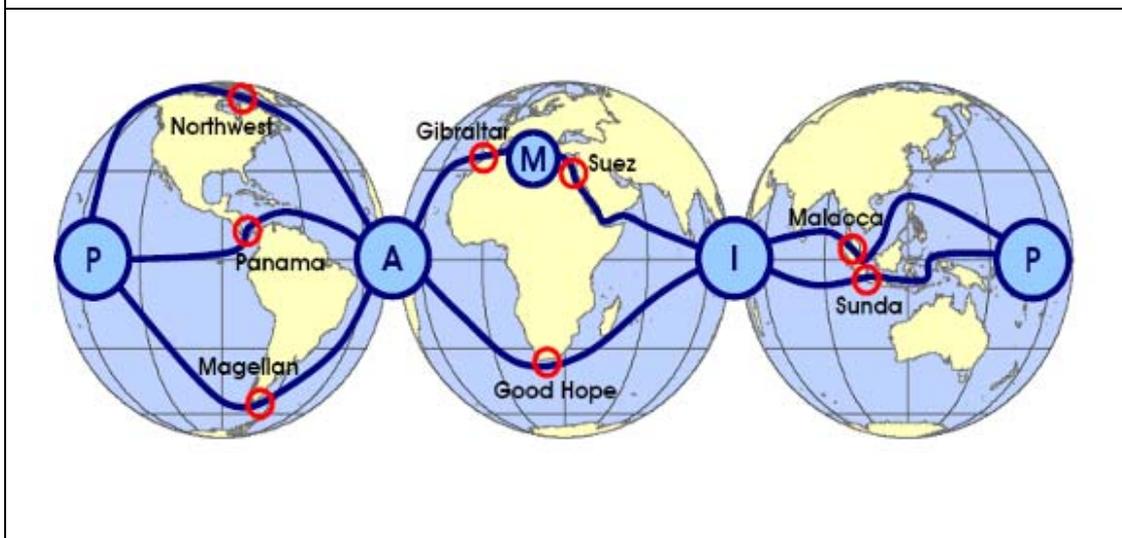
Todos estos factores inciden sobre el diseño de las rutas y la selección de los puertos.

**Figura 42.** Impacto geográfico de la apertura del Canal de Suez y Panamá



Fuente: <http://conexioneslogisticas.blogspot.com.es/> [21 de febrero de 2013].

**Figura 43.** Circulación marítima y estrechos



Fuente: <http://conexioneslogisticas.blogspot.com.es/> [21 de febrero de 2013].

## Cambios y efectos<sup>172</sup>

Durante todo el período que va desde el comienzo del proceso de colonización (s. XV) hasta la aparición de la navegación a vapor (mitad del siglo XIX)<sup>173</sup>, las islas de la Macaronesia adquirieron un importante valor geoestratégico, condición que ya desde siglos atrás había adquirido el archipiélago canario<sup>174</sup>.

Por su localización geográfica atlántica (en la trayectoria de corrientes atmosféricas y marinas) estas islas fueron utilizadas como puertos de recalada para el aprovisionamiento y reparación de naves durante la expansión colonial atlántica en su primera etapa de navegación a vela. También fueron usadas como plazas atlánticas para el comercio exterior. De esta forma se convirtieron en puntos de referencia naval tanto en las rutas hacia oriente (rumbo Sur hacia el Cabo de Buena Esperanza bordeando el continente africano), como hacia el Oeste (rumbo Suroeste hacia las costas bañadas por el Mar Caribe y las del continente sudamericano)<sup>175</sup>.

Durante la navegación a vela, para el fondeo y maniobras de carga y descarga, sólo se requería una ensenada suficientemente abrigada, con una playa accesible donde llegar con botes para poder transportar, desde el barco a tierra y viceversa, mercancías, animales, armamento y demás enceres, al igual que para el desplazamiento de la tripulación y el pasaje. Pero con la llegada de la navegación a vapor, los buques

---

<sup>172</sup> En el punto 3 del capítulo II ya se habló de los cambios producidos en la red portuaria del ámbito de estudio. En este nuevo apartado, se expondrá de forma más amplia y general los motivos y las causas de estos cambios.

<sup>173</sup> Aunque el primer barco propulsado a vapor aparece en 1802 (Inglaterra) la navegación a vapor no se generaliza hasta varias décadas más tarde.

<sup>174</sup> Como ya se ha comentado en el capítulo anterior, la posible utilización de algunas islas del archipiélago canario como puertos de apoyo para aprovisionamiento y reparación de naves, así como para la realización de actividades relacionadas con la pesca (instalación de almadrabas para la captura de túnidos, limpieza y salazón de pescado, obtención de púrpura, etc.) por marinos de cultura fenopúnica y romana, puede considerarse como el inicio de la utilización estratégica de las islas, o lo que es lo mismo, como el comienzo de la valoración geoestratégica de estos archipiélagos.

<sup>175</sup> Con la apertura de los canales de Suez y Panamá algunas rutas marítimas transoceánicas cambian de derrotero. Entre ellas, las que comunicaban el Atlántico europeo con el Índico y el Pacífico. Un cambio que afecta a los puertos macaronésicos. De igual forma la apertura de otros canales, de menor importancia por su situación geográfica, también influyen sobre derroteros locales “Suez y Panamá son obras artificiales que hoy son básicas en la red y que con su apertura se modifica la estructura del tráfico mundial perdiendo importancia el estrecho de Magallanes y el Cabo. Obras de menor importancia como los canales de corinto o de Kiel han supuesto cambios de gran trascendencia en itinerarios locales” (Pery Paredes, P., 2003, p. 53).

ampliaron su volumen y capacidad de carga. Si bien a partir de esta innovación las maniobras portuarias eran más exigentes, los buques se libraban de la dependencia del empuje de los vientos para sus derrotas, que dejó de realizarse en función de la dinámica y trayectoria de las corrientes; ahora se trazaba y se realizaba según la forma más recta posible entre el lugar de origen y destino. Además, los barcos dejaron de navegar a la velocidad del empuje que marcaba la fuerza de los vientos para transitar a una velocidad mayor y más constante. Con ello se acortaron las distancias y el tiempo de recorrido, situación que llevó a modificar las cartas náuticas en cuanto a los derroteros hasta entonces establecidos. Ahora las escalas iban a estar determinadas por la localización y emplazamiento de aquellos puertos mejor dotados para las maniobras náuticas y portuarias de los nuevos barcos y cargas.

Los cambios en el sistema de navegación fueron imponiendo barcos impulsados por la combustión del carbón, cada vez de mayor tamaño, con mayor capacidad de carga y con una maniobrabilidad mayor dentro del puerto, facilitando así las maniobras de atraque. Una de las principales consecuencias que ocasionó la introducción de este tipo de barcos fue que debido al aumento de tamaño ya no eran útiles para este nuevo tipo de buques todos los fondeaderos y los embarcaderos existentes. El nuevo sistema requería de puertos refugiados, pero también acondicionados con:

- Muelles con línea de atraque y calado suficiente. Con almacenes y zonas para el depósito provisional de carga, y con maquinaria adecuada para las maniobras de estiba y desestiba, y para el traslado de bultos.
- Diques de protección para reforzar las condiciones de refugio y ampliar la superficie de aguas abrigadas.
- Explanadas anexas junto a la rivera para la construcción de instalaciones; naves y pequeños embarcaderos para su utilización en la carga general, y concretamente, para depósito y aprovisionamiento de carbón<sup>176</sup>. También para la construcción de almacenes y espacios destinados a pertrechos, depósitos de aguas, etc.

---

<sup>176</sup> La mayor parte del carbón que se almacenaba en los puertos insulares para el suministro a los vapores era traído de Gran Bretaña (puerto de Cardiff, Gales).

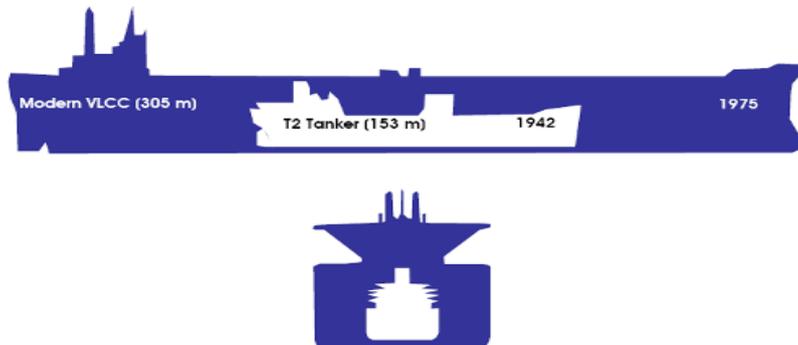
Para facilitar el refugio, la operatividad náutica y las obras para la construcción de infraestructuras portuarias fue de gran utilidad una estructura geomorfológica del terreno que permitiera abrigo natural y disponibilidad de materiales pétreos cerca del emplazamiento del puerto, así como un suave desnivel batimétrico. Una batimetría que permitiera el calado de los grandes buques y a la vez fuera factible para la cimentación y volumen de rellenos necesarios a emplear en la construcción de infraestructuras portuarias. Una geomorfología litoral no favorable no impide la construcción de un puerto ya que esa dificultad se resuelve con la ejecución de un mayor volumen de obras. Una actuación que, si bien da respuesta satisfactoria a tales condicionantes, implica un mayor gasto, tanto en empleo de capital como de recursos naturales.

Además de estos requisitos indispensables, se tendrían en cuenta otros factores como, por ejemplo, el aumento del flete<sup>177</sup>. De esta forma, los puertos localizados en las islas de mayor productividad agropecuaria o manufacturera con capacidad para la exportación, reforzaban su valor comercial. De igual forma, aquellas islas con mejores condiciones bioclimáticas podían ser aprovechadas como estaciones invernales. Un uso del cual disfrutaban pasajeros de los barcos que hacían escala en los puertos de estas islas.

---

<sup>177</sup> “El barco que dejaba sus mercancías en los puertos canarios o que arribaba a los mismos para proveerse de combustible o refrescar sus víveres, se interesaba también en encontrar un nuevo flete que añadir al rendimiento económico del viaje” (Miranda Guerra, J., 1975, p. 35).

**Figura 44.** Evolución de la tipología de buques



**Hace 50 años:**

- 40 Buques      150.000 m/t
- 40 Buques      1.400 hombres
- 40 Buques 12 días puerto c/uno  
16.800 días hombre Puerto



**Hoy día:**

- 1 Buque      150.000 m/t
- 1 Buque      18 hombres
- 1 Buque      3 días puerto  
54 días hombre Puerto



Fuente: APLP

<http://mundoexportar.com/transporte-maritimo/> [23 de febrero de 2013]

De esta forma, las compañías navieras al servicio de las potencias colonizadoras europeas, le sacaban mayor rentabilidad a las travesías regulares realizadas por sus flotas, desde Europa, a las colonias del Sur. “*La necesidad de proveerse de carbón atrajo los vapores a las canarias; pero la feracidad y belleza del suelo, el clima dulce y saludable, la amabilidad de sus hospitalarios moradores, abrieron los horizontes del nuevo porvenir que les espera y merecen, no solamente como simples escalas de carbón*

[...] *A los viajeros que en un principio se detuvieron en ellas unas horas, siguieron otros que permanecieron semanas, los que a su vuelta decidieron a otros a pasar allí algunos meses; a los pocos racimos de bananas que algún capital, de regreso a su patria llevó a sus amigos como recuerdo de un país desconocido, cual era Las Palmas pocos años ha, sucedió la exportación, regular y siempre creciente de aquella exquisita fruta tropical, que en la actualidad es allí fuente de vida y de provecho; la llegada de nuevas líneas de navegación puso aquellos puertos en relación con diversas comarcas del mundo e hizo bien pronto nacer la idea de utilizarlas para enviar cargamentos de patatas a América, de tomates a Inglaterra, de legumbres y hortalizas frescas al Senegal y de almendras a Alemania”*<sup>178</sup>.

Con los cambios en el sistema de navegación y los nuevos requerimientos se produce una discriminación entre el conjunto de puertos macaronésicos que hasta ahora venían siendo utilizados por la navegación internacional, tanto como puertos de escala y apoyo a la navegación, como puertos abiertos al comercio exterior. Se revalorizaron aquellos de mejores condiciones naturales y de mayor adaptación a las nuevas exigencias, mientras que, por el contrario, perdieron valor los que no contaban con tales requerimientos. Un aspecto esencial en la valoración geoestratégica de estos territorios insulares a partir de estos momentos. A consecuencia de esta discriminación, de igual forma se desvalorizaron islas e incluso archipiélagos en su conjunto, como sucedió con Azores, que perdió la importancia de su localización con respecto a rutas de navegación<sup>179</sup>. Aspecto comentado en el capítulo anterior.

De todos los puertos de la Macaronesia, el de La Luz pasó a ser el preferido por las navieras<sup>180</sup>:

---

<sup>178</sup> E. Stassano, (vice-cónsul de Italia y representante en Gran Canaria de la Compañía “La Veloce”. Informes publicados en “El Liberal”. Este texto corresponde al informe publicado el 19 de mayo de 1891. Autor e informes citados en Quintana Navarro, F., 1985, pp. 195-198; y Martín Milán, J.M., 1992, pp. 10-12.

<sup>179</sup> Monjardino A., 1997, p. 242.

<sup>180</sup> “Las casas carboneras procuraban disponer de una red de depósitos alternativos en los Archipiélagos del Atlántico Ibérico para el suministro de sus navieras, que hacían la ruta del África Occidental y América del Sur. A principios de siglo, había en los puertos canarios nueve depósitos carboneros de origen británico y dos alemanes. En el Puerto de Las Palmas se establecieron las más importantes empresas carboneras entre finales del siglo XIX y principios del XX, ostentando este puerto a convertirse en un cuasi monopolio en esa actividad para la navegación del Atlántico Medio” (Suárez Bosa, M. 2004, p. 18).

*“El puerto de La Luz debe ser considerado bajo un doble aspecto: como excelente escala para las líneas de navegación que cruzan el Atlántico Sur, y como centro adecuado para el tráfico marítimo de Europa con la vecina costa de África.*

*Los vapores de la compañía trasatlántica española fueron los primeros de las líneas de América. Después, otras líneas como nuestra bizarra y floreciente Veloce, han venido sucesivamente abandonando la Madera (Madeira), San Vicente y Cabo Verde por el puerto de Las Palmas, y hoy muchas otras, atraídas por el buen éxito que las primeras obtuvieron, se disponen a abandonar los antiguos itinerarios, con el fin de aprovechar lo que la naturaleza y el trabajo del hombre ofrecen pródiga y abundantemente en esta risueña y fértil isla del Atlántico.*

*A las dos compañías inglesas Britis and African Stean Navegation C.º y African Stean Ship Company, se les debe haber puesto de relieve el valor del puerto de Las Palmas como base de operaciones del tráfico marítimo en la costa occidental de África, con el establecimiento en esta ciudad de una sucursal de las dos casas de Liverpool reunidas, impulsando a varios de sus accionistas, propietarios del depósito de carbón en Sierra Leona, a fundar otra de mayores proporciones en el puerto de La Luz, de donde ha tomado origen la Gran Canary Coaling C.º”<sup>181</sup>.*

En una de sus misivas publicadas igualmente en “*El liberal*” (nº 428, 2/12/1887), E. Stassano se hace eco de un pronunciamiento en la misma línea de Mr. Cavalier de Cuverville, Capitán de Navío y miembro del Consejo Superior de la Marina Francesa, dirigido al Dr. Chil y Naranjo:

*“En mis informes al departamento de Marina he puesto de relieve en diversas ocasiones la importancia del fondeadero de La Luz para nuestros buques: al dejar el mando de la división naval del Atlántico Sud, lo he recomendado particularmente a mi asesor el contra-almirante Ribell y aún al gobernador del Senegal como un verdadero sanatorium para el restablecimiento de las tripulaciones, más o menos fatigadas por las invernadas en la Senegambia. Sin que yo quiera perjudicar a Tenerife, de la que*

---

<sup>181</sup> Stassano, E., “El Liberal”, publicado el 2 de diciembre de 1887 (nº 428).

*conservo igualmente muy buenos recuerdos, no puede desconocer la gran superioridad de La Luz bajo el doble punto de vista del surgidero y de las facilidades que ofrece la península de la Isleta para un buque que quisiera poner en tierra toda o parte de su dotación. Experimento, pues, un gran placer cuando veo a uno de nuestros transportes tomar el camino de Las Palmas y hago voto por que las Messagéries maritimes comprendan de una vez lo provechoso que les sería tocar en aquel puerto, así a la ida como a la vuelta en sus viajes a la Costa de África como al Brasil”<sup>182</sup>.*

La opinión de este capitán de navío sobre la valoración del Puerto de la Luz tiene dos vertientes. Por un lado, resalta lo beneficioso que resulta la estructura natural de su bahía para las operaciones náuticas y, por otro, las disponibilidades de los servicios que puede prestar el puerto y la ciudad, como en este caso concreto “*verdadero sanatorium para el restablecimiento de las tripulaciones*”.

En esta selección de puertos, y como en esta última cita se pone de manifiesto, también queda en desventaja el puerto de Santa Cruz, fundamentalmente por su pronunciada batimetría, necesiéndose para la construcción de obras de abrigo (diques exteriores de protección) un mayor esfuerzo y coste económico. En este sentido se pronuncia igualmente E. Stassano:

*“Sin que sea mi ánimo tratar de la odiosa rivalidad que de largo tiempo existe entre la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y la de Las Palmas y que en estos últimos años, por razón de los notables y rapidísimos adelantos del Puerto de la Luz, ha tomado tal incremento que está haciendo difícil la administración provincial, no puedo menos que exponer la verdad, deplorando, por el cariño mismo que tengo á ambas, igualmente gratísimas al extranjero, estas ruinosas, ásperas y tal vez ridículas luchas de campanario. Un islote de roca basáltica y traquítica, la Isleta que se levanta en el océano hacia el Nordeste a poca distancia de Las Palmas, protege en gran parte la ensenada del puerto de la Luz, formada por ella misma, resguardándola de los vientos dominantes y asegurando de este modo su prosperidad sobre el de Santa Cruz, puerto que un mal entendido amor local (cit. ladino) quiere obstinadamente ver surgir sobre*

---

<sup>182</sup> Stassano, E., en “El Liberal”, publicado el 2 de diciembre de 1887 (nº 428).

*una playa abierta y marcadísimo declive en el mar, a poca distancia de la costa, lo que hace del todo imposible ninguna obra de protección”*<sup>183</sup>.

*“He aquí el cuadro comparativo del número de vapores entrados en cada uno de los principales fondeaderos de las Canarias durante el año de 1889”*: (enunciado y tabla realizada por Stassano)<sup>184</sup>:

<b>Puertos</b>	<b>nº de vapores</b>
Las Palmas de Gran Canaria	1.180
Santa Cruz de Tenerife	911
Santa Cruz de La Palma	104
Arrecife de Lanzarote	79
Puerto de Cabras de Fuerteventura	99
San Sebastián de La Gomera	69
Valverde del Hierro	69
Total	2.511

En este periodo de expansión industrial algunos fenómenos y acontecimientos mundiales, como el descubrimiento del petróleo o el desarrollo del comercio, incidieron en el transporte marítimo de la siguiente manera:

#### Construcción de nuevos modelos de barcos<sup>185</sup>

- Barcos impulsados con motores de combustión de carburantes derivados del petróleo (gas-oil y fuel-oil).
- Barcos cisternas (tanques) para el transporte de graneles líquidos (petróleo y derivados).
- Barcos portacontenedores

---

<sup>183</sup> Stassano, E., en “El Liberal”, publicado el 2 de diciembre de 1887 (nº 428).

<sup>184</sup> Stassano, E., en “El Liberal”, publicado el 2 de diciembre de 1887 (nº 428).

<sup>185</sup> El combustible líquido permitió a estos barcos un mayor almacenamiento a bordo y una autonomía de navegación también mayor.

### Incremento del tráfico, reforzamiento y aparición de nuevas rutas marítimas

Con la llegada del petróleo y el desarrollo de la revolución industrial se incrementa considerablemente el tráfico marítimo. Al transporte de las materias primas extraídas de las colonias se suma ahora la mayor distribución mundial de mercancías manufacturadas, consecuencia de la producción a gran escala generada por la revolución industrial y la expansión del consumo.

Otro factor que ha incidido en el incremento del tráfico y modificación de las rutas ha sido el transporte de graneles líquidos derivados del petróleo. La industrialización galopante impulsada por la aparición del petróleo, necesitaba del traslado de este producto desde donde se localizaban los yacimientos hasta las factorías para la elaboración de combustibles y su posterior redistribución mundial. Este fenómeno dio lugar a la modificación y ampliación de puertos, y también a la construcción de nuevos puertos en aquellos enclaves costeros cercanos a donde se encontraban los yacimientos.

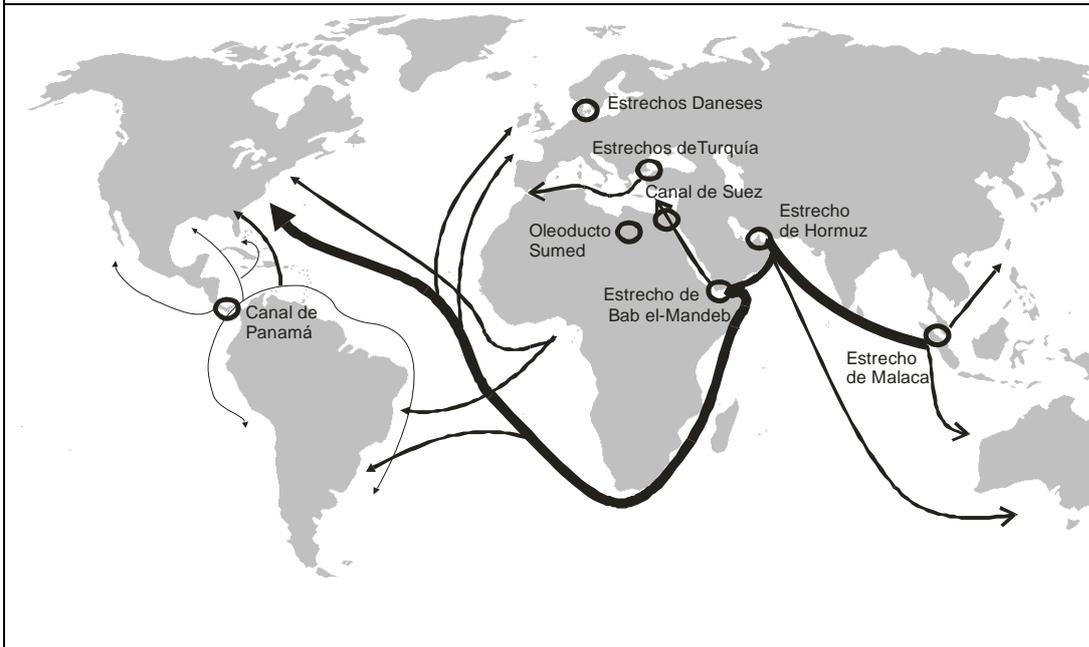
En la actualidad, 90 millones de barriles diarios de crudo se transportan por vía marítima, lo que supone casi la mitad de la producción mundial de petróleo<sup>186</sup>. La mayor parte de esta mercancía pasa por los denominados “*chokenponit*” del transporte marítimo, canales usados en las rutas marítimas mundiales que son vías cruciales desde el punto de vista geopolítico. El cierre de alguno de ellos por algún conflicto internacional podría provocar alteraciones en la distribución y en consecuencia en el mercado de este producto<sup>187</sup>.

---

<sup>186</sup> En RT Actualidad, en [www.lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo-de-petroleo](http://www.lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo-de-petroleo) [27 de agosto de 2013].

<sup>187</sup> En RT Actualidad; en [www.lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo-de-petroleo](http://www.lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo-de-petroleo) [27 de agosto de 2013].

**Figura 45.** Principales rutas del petróleo y localización de los principales puntos estratégicos, 2012



Fuentes: RT Actualidad, en [www.lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo-de-petroleo](http://www.lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo-de-petroleo); y [www.nuestromar.com/imagenes](http://www.nuestromar.com/imagenes) [27 de agosto de 2013].

Elaboración propia

**Tabla 11.** Descripción de puntos estratégicos en la distribución mundial del petróleo

***Estrecho de Ormuz***

Une el golfo de Omán con el golfo Pérsico. Se estima que 17 millones de barriles de petróleo pasan por este estrecho diariamente. Por él circula más del 20% del crudo mundial. Es, por tanto, una de las vías petrolíferas más importantes del mundo.

***Estrecho de Malaca***

Está situado entre Indonesia, Malasia y Singapur, une el Océano Índico con el Mar de China Meridional y el Océano Pacífico. Malaca es la ruta marítima más corta entre los proveedores del Golfo Pérsico y los mercados asiáticos. Es uno de los puntos estratégicos más significativos a nivel mundial y el más importante de Asia. Por él pasan al día 15 millones de barriles. Debido al rápido crecimiento de las economías en el sudeste asiático, el volumen de tránsito comercial se ha incrementado significativamente.

***Canal de Suez y el oleoducto Sumed***

En esta región circulan diariamente 2,4 millones de barriles de petróleo. El canal, que es una vía artificial de navegación de 163 kilómetros de longitud, conecta el mar Mediterráneo con el mar Rojo a través del istmo de Suez, ubicado en la península del Sinaí. Casi 20.000 barcos atraviesan este canal. Su cierre implica un recorrido adicional de 6.000 millas de viaje al tener que bordear todo el continente Africano.

En Egipto se encuentra el Sumed, un oleoducto petrolero que une una terminal en el golfo de Suez con otra en el mar Mediterráneo. Es una alternativa al canal para el transporte de petróleo desde el golfo Pérsico hacia Europa y el Mediterráneo.

***Estrechos daneses***

Son tres canales que conectan el mar Báltico con el mar del Norte. Por este cuello de botella pasan 3 millones de barriles de crudo al día. Su importancia va creciendo a medida que Europa aumenta las importaciones de combustible de Rusia.

***Estrechos de Turquía***

Los estrechos del Bósforo y los Dardanelos son algunos de los que cuentan con mayor densidad de tráfico del mundo. Conectan el Mar Negro con el Mar de Mármara y permite el suministro de petróleo a los países del Mediterráneo de las fuentes de la región del Mar Caspio.

Por estos estrechos circulan unos 50.000 buques al año y se transportan 3 millones de barriles diarios de petróleo.

***Estrecho de Bab el Mandeb***

Enlaza el mar Rojo con el golfo de Adén en el océano Índico y se considera uno de los más peligrosos. Separa el cuerno de África, en el continente africano, de la península arábiga, en el continente asiático. Unos 3,2 millones de barriles atraviesan este estrecho cada día.

***Canal de Panamá***

Este canal de navegación interoceánico entre el mar Caribe y el océano Pacífico, de aproximadamente 80 kilómetros de largo, es la vía comercial más importante de América. Unos 14.000 barcos lo cruzan cada año. Sus principales usuarios son EE.UU., China, Japón y Chile. Juega un papel menor en el transporte mundial de petróleo, principalmente debido a restricciones por el tamaño de los buques. Casi 800.000 barriles de crudo lo cruzan diariamente.

Fuentes: RT Actualidad, en [www.lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo-de-petroleo](http://www.lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo-de-petroleo); y Nelson Hernández, "Analítica" (05/03/11); en [www.nuestromar.com/imagenes](http://www.nuestromar.com/imagenes); [27 de agosto de 2013].

La construcción de refinerías para la transformación del petróleo, y de terminales portuarias para la distribución por mar del crudo y derivados, van a ser las principales obras y actividades de algunos puertos (puertos industriales cuya principal y casi exclusiva actividad sería la de almacenamiento y distribución de graneles líquidos). La distribución espacial de estos yacimientos y puertos factorías, van a rediseñar algunas rutas marítimas, especialmente aquellas cuya principal finalidad era la de transportar el carbón.

No todas las refinerías se montaban en puertos cercanos a los yacimientos, también en aquellas áreas portuarias que por una serie de circunstancias geográficas, técnicas o relacionadas con la competitividad portuaria (mejor oferta servicios/costes), eran elegidas para desarrollar tal actividad. Algunas islas localizadas en las rutas del petróleo con puertos adecuados para el desarrollo de actividades vinculadas al transporte y suministro de combustible, fueron utilizadas por las compañías navieras dedicadas al transporte de este material, aportando beneficios (relacionados con la explotación portuaria) e inconvenientes (contaminación y riesgo) para las áreas urbanas próximas a los puertos.

Algunos puertos de la Macaronesia, como en el caso del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuentan con la instalación de una refinería para la reelaboración de

hidrocarburos (CEPSA, fundada en 1929). Esta situación genera un beneficio directo para el puerto ya que le permite tener tráficos cautivos, pero supone un impacto para Santa Cruz por las afecciones medioambientales y paisajísticas sobre la ciudad. Otros puertos, como el de Las Palmas, acondicionaron en su momento bastante superficie e instalaciones para el almacenamiento y posterior suministro de combustible a buques, razón por la cual hoy el mayor número de barcos que realizan escalas técnicas<sup>188</sup> para el avituallamiento de combustible (y al mismo tiempo agua) lo hagan en este puerto, donde el suministro se efectuaba desde el muelle o mediante gabarras en zonas de fondeo (aguas portuarias). El desarrollo de esta actividad en el Puerto de Las Palmas ha hecho que se le considere la “gasolinera del Atlántico”. Como en el caso anterior, aunque en menor medida por la localización y características de este servicio, su prestación también genera afecciones medioambientales y paisajísticas.

No obstante la localización geográfica con respecto a unas determinadas rutas, en este caso de combustibles, no siempre es suficiente ventaja para captar tráficos de este tipo de transporte. El precio de venta del combustible también importa. Tal como hacía referencia a ello E. Burriel de Orueta<sup>189</sup> en su análisis sobre la evolución de los tráficos navales del Puerto de La Luz:

*“Sin embargo, en 1971 y 1972 el puerto parece haber entrado en dificultades, comenzando a perder el lugar de privilegio que ocupaba en el concierto mundial de las instalaciones portuarias: tanto el número de barcos como el tonelaje de arqueo han descendido de manera llamativa. Ya hemos señalado varias veces como su espectacular aumento era muy frágil y sin una base sólida, dada su dependencia excesiva de los sucesos internacionales, tanto política como técnica y económica. Un cambio en grandes rutas de navegación, o una mejora sustanciosa en otros puertos, podría dar al traste con la situación ventajosa de Gran Canaria. En 1971 la causa principal de la retirada de barcos parece ser el precio del petróleo. Con la construcción de las grandes refinerías como Bantry Bay o Milfordhaven, en Inglaterra, el Havre en Francia, Europort (Rotterdam) en Holanda, Gotemburgo en Suecia [...], los precios del fuel*

---

<sup>188</sup> Buques que cruzan estas aguas atlánticas en sus travesías transoceánicas utilizan estos puertos sólo para realizar escalas técnicas, que son generalmente para el avituallamiento, cambio de tripulación, algún tipo de reparación mecánica, etc.

<sup>189</sup> Burriel de Orueta, E., 1974.

*para el suministro de los buques en los puertos de Hamburgo, Amberes, Ámsterdam y Róterdam es casi dos dólares por toneladas más barato que en La Luz; lo mismo ocurre con los puertos de la Unión Sudafricana, que por hallarse más próximos a los centros de producción del Golfo Pérsico, pueden ofrecer precios más ventajosos que Canarias; a la par, la mayor envergadura de los buques y su autonomía les hace menos necesaria las escalas intermedias”<sup>190</sup>.*

Pero los cambios más significativos en cuanto al transporte marítimo de mercancía general se producen con su contenerización. El aumento de la producción y el consumo han incidido directamente sobre el comercio mundial, del cual el tráfico marítimo mueve unas tres cuartas partes de los productos que se ponen en el mercado.

La aparición desde finales del siglo XX de nuevos centros de producción en países emergentes o en vías de desarrollo, derivados de la deslocalización de la industria de los países desarrollados, ha trastocado el mapa de distribución mundial de las áreas geográficas de mayor producción. Junto a Japón, prácticamente toda la costa de China y el sureste asiático compiten en producción con el norte europeo y los Estados Unidos. Muestra de ello, como veremos en los últimos capítulos, es la evolución en continuo aumento del tráfico portuario en los principales puertos asiáticos.

En consecuencia, se refuerzan los puertos del Este y Sureste asiático y pasan a un primer rango las rutas marítimas Este-Oeste<sup>191</sup>. Con el aumento de la producción y el empleo en estas áreas emergentes también se eleva el nivel de vida, siendo uno de los efectos inmediatos el aumento del consumo. Por tanto, estamos hablando del fortalecimiento de los tres pilares del mercado asiático: producción, consumo y comercio exterior.

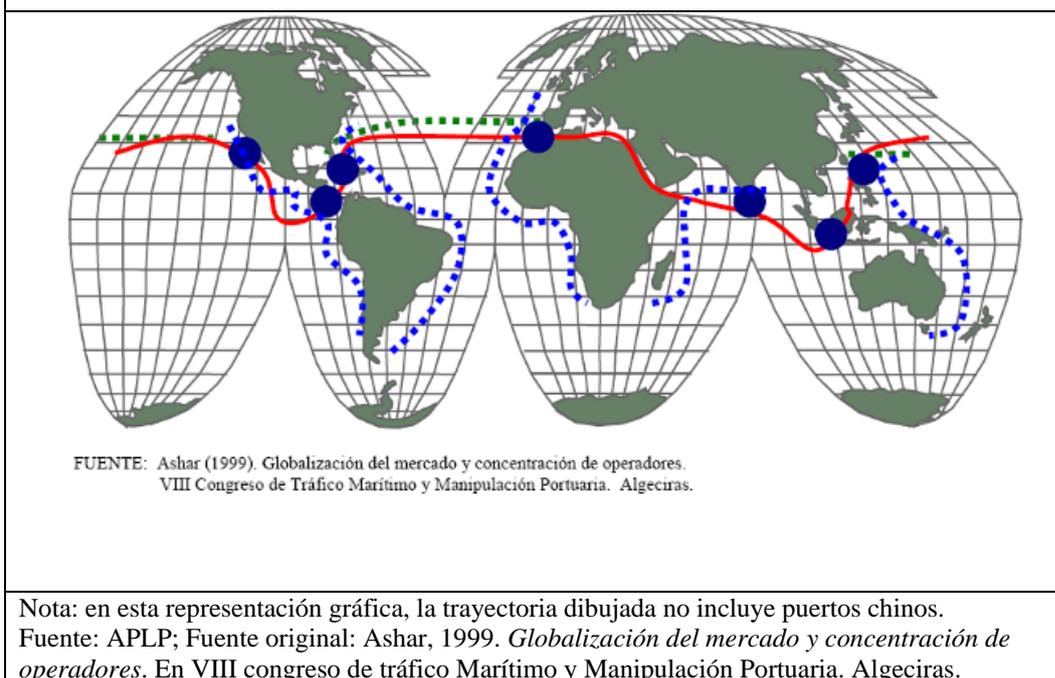
---

<sup>190</sup> Burriel de Orueta, E., 1974, p. 26.

<sup>191</sup> “el circuito básico de este tráfico es el anillo que rodea al globo por Gibraltar, Mediterráneo, Suez, Aden, Ceilán, Singapur, China (Hong-Kong, Shanghái, Taiwán) Japón, costa W de EEUU y Europa (estrecho de Gibraltar). De este cinturón básico parten ramales que suben al Mar del Norte y Báltico, descienden por la costa occidental de África (Golfo de Guinea, África del Sur e Índico) y América (Brasil y Río de la Plata). Otras ascienden y descienden por las costas del pacífico americano y conectan con Australia y Nueva Zelanda.” (Pery Paredes, P., 2003, p. 52).

Sin embargo, este aumento del comercio marítimo y la aparición de los buques portacontenedores pocos beneficios y cambios significativos han provocado en los archipiélagos objeto de estudios. Su localización geográfica, que secularmente les había proporcionado cierto valor geoestratégico, muy poca renta puede proporcionarle hoy en día, ya que dos de los continentes que encierran el Atlántico (África y Sudamérica) están en el vagón de cola en cuanto al comercio y transporte marítimo.

**Figura 46.** Esquema del tráfico marítimo mundial de contenedores, década 1990-2000



Exceptuando el transporte naval del petróleo y derivados, el tráfico marítimo comercial que circula por estas aguas entre África, Europa y Sudamérica es de un volumen medio o poco significativo. Da evidencia de ello el posicionamiento desfavorable en el tráfico de contenedores en que se encuentran los puertos suramericanos y los de la costa occidental africana. En el *ranking* mundial de los 100 primeros puertos en tráfico de contenedores<sup>192</sup>, por parte de Suramérica, sólo aparecen los puertos de Santos (Brasil) y Buenos Aires (Argentina); y en la costa Occidental de África, sólo el puerto de Abidján (Costa de Marfil) se inscribió temporalmente en esta lista, saliéndose de la misma a partir de 2005. Por el contrario, a partir de 2009, en el ámbito territorial cercano, el

<sup>192</sup> Ver capítulo VI.

nuevo puerto de Tánger-Med (Norte de Marruecos) aparece por primera vez en este *ranking* (ver capítulo VI).

El Puerto de Las Palmas es el único puerto de estos archipiélagos de la Macaronesia que ha pertenecido a este *ranking*, pues al igual que sucediera con la navegación a vapor cien años antes, ha captado parte del tráfico de contenedores (trasbordo) que circulan por esta zona atlántica, especialmente el que va desde el puerto de Durban en la costa oriental de Sudáfrica (puerto incluido en el *ranking*) hasta el continente europeo. El resto de los puertos comerciales de la Macaronesia, no entran en competencia con el de Las Palmas por captar este tipo de tráfico (ver capítulo VI).

El tráfico naval de contenedores en tránsito es bastante selectivo, además de por cuestiones técnicas (calado, línea de atraque, superficie para el depósito, maquinaria, etc.) también lo es por cuestiones de rentabilidad económica relacionadas con la operatividad portuaria (ratio en la manipulación de contenedores, economía de escala, etc.). Además de una gran capacidad para concentrar y manipular carga, una buena localización geográfica con respecto al tránsito de rutas mundiales, y contar con conexiones multimodales. Por tanto, para el transbordo y redistribución de contenedores se requiere puertos aptos, eficientes, bien localizados y conectados. Pero además, para que un puerto pueda aumentar la captación de barcos portacontenedores, también será un factor favorable el incremento del número global de contenedores en tránsito por rutas próximas a su ubicación. Esto último dependerá del nivel de producción, consumo e intercambio comercial entre las áreas geográficas que utilicen ese espacio marítimo (rutas de conveniencia) para el intercambio de sus productos<sup>193</sup>.

En el caso que nos ocupa, y como se analizará con mayor profundidad más adelante, para que aumente el volumen global del tránsito de mercancías por el atlántico medio, es imprescindible que tanto los países de Sudamérica y, sobre todo de África Occidental, aumenten el nivel de producción y consumo y, a su vez, crezcan los intercambios comerciales (Este-Oeste y Norte-Sur), base de la exportación e importación.

---

<sup>193</sup> “Evidentemente el peso del cinturón básico y sus ramales europeos es muy grande dado el mayor grado de desarrollo de los países por los que pasa. Pero a medida que se desarrollen los países del hemisferio Sur, las ramas Norte y Sur tomarán una importancia que hoy no tienen” (Pery Paredes, P., 2003, p. 52)

Con la ampliación y diversificación de productos, el desarrollo del comercio en general, los avances en el almacenamiento y transporte de mercancía, el transporte marítimo ha sido capaz de disgregar tráficos que hasta décadas atrás compartían buques y derroteros. Así ha pasado con el transporte marítimo de mercancía general en el que se disgrega mercancía contenerizada del resto (graneles, automóviles, bobinas, etc.). Igualmente el transporte de combustibles (graneles líquidos), ahora más diverso, también se separa. En cuanto al tráfico de cruceros ha sucedido que con el desarrollo de las sociedades modernas y la puesta en práctica de nuevos hábitos sociales y culturales, el tráfico de buques de recreo ha sido uno de los que han experimentado una mayor especialización. Así, el tráfico de cruceros, establece sus recorridos en función de aquellos lugares con atractivo turístico. Buen clima, playas, cierto exotismo, actividades recreativas, paisajes y elementos de patrimonio histórico son los reclamos principales de las demandas de este tipo de turismo. Todos esos elementos que el turista reclama los puede encontrar en las geografías insulares, especialmente en aquellas islas localizadas en latitudes bajas que mantienen en periodos invernales temperaturas medias bastante agradables. Por tanto éstas se verán beneficiadas de este tipo de turismo en épocas invernales.

Por esa razón es frecuente ver durante los meses de octubre a mayo cruceros atracados en puertos de algunas de estas islas. De entre todos ellos los más frecuentados son Funchal (Madeira), Santa Cruz de Tenerife (Tenerife), Las Palmas (Gran Canaria), Arrecife (Lanzarote) y Santa Cruz de la Palma (La Palma). Estos puertos comparten circuito con algunos puertos de la Península Ibérica; Barcelona, Málaga, Cádiz, Lisboa, y con Agadir y Casablanca en Marruecos.

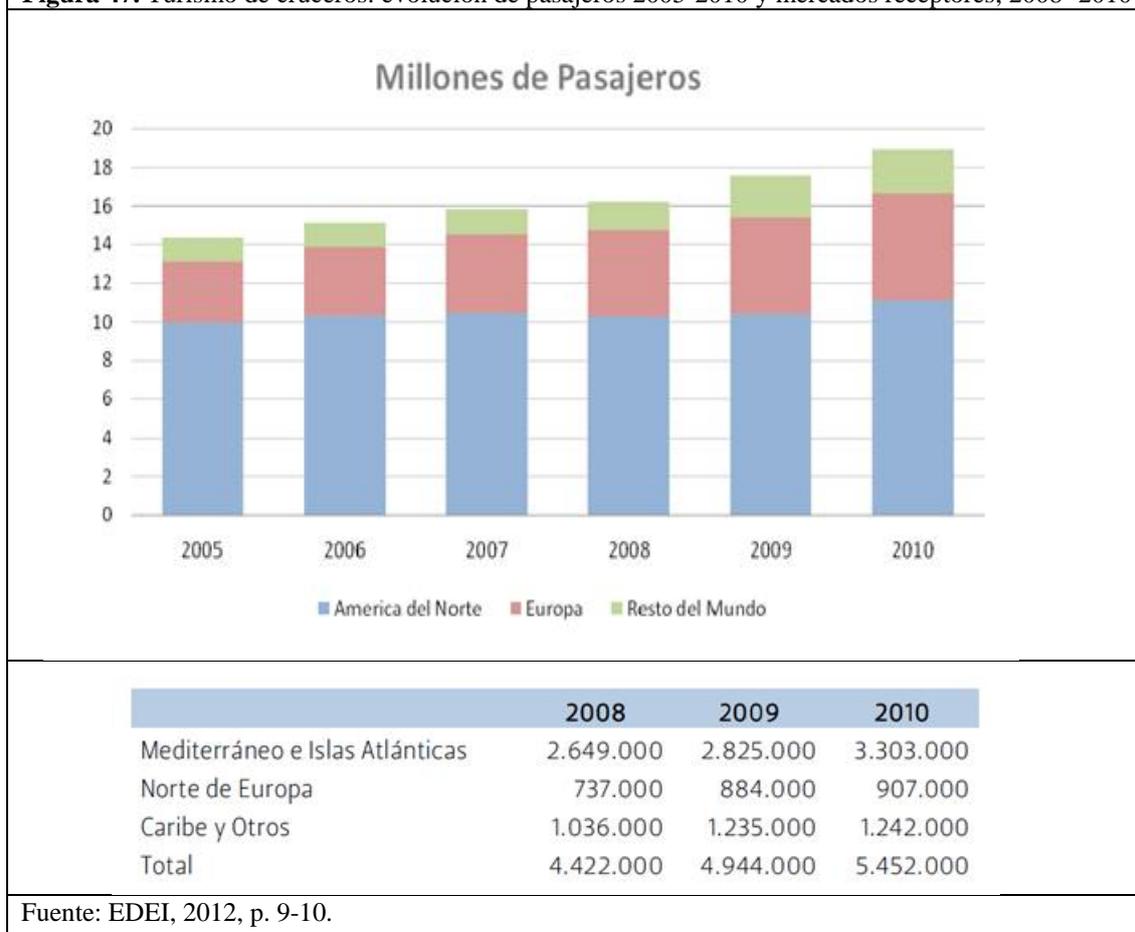
**Tabla 12.** Evolución tamaño de buques cruceros

Año	Nombre del barco	Capacidad (pax.)	TRB*	Eslora**	Manga***
1996	<i>Carnival Destiny</i>	2.642	101.353	273 m.	36 m.
1999	<i>Voyager of the Seas</i>	3.138	137.276	311 m.	47.4 m.
2005	<i>Freedom of the Seas</i>	4.370	154.407	339 m.	38.6 m.
2010	<i>Oasis of the Seas</i>	5.400	225.282	360m	47 m.

Fuente: Martínez, C.I., 2012, p. 53.

El turismo de cruceros está siendo muy demandado por los beneficios que genera y por el escaso impacto que produce. Pero en la competencia por la captación de cruceros no sólo entran los puertos y autoridades portuarias correspondientes, también las administraciones públicas locales, ya que éstas se ven impulsadas a respaldar esta actuación con políticas de promoción y propaganda y, especialmente, con actuaciones dirigidas a mejorar las instalaciones, los equipamientos públicos y el sistema de transporte y comunicaciones. Factor necesario, ya que para la captación de este tráfico no sólo basta con disponer de un buen puerto y de unas condiciones climáticas favorables, el paquete de la oferta debe ser lo más completo y atractivo posible. Por ello, las instalaciones y los servicios que se ofrezcan, públicos y privados, deben de tener un mínimo de calidad y garantía, cuestiones que son barajadas por las compañías navieras dedicadas a los cruceros turísticos.

**Figura 47.** Turismo de cruceros: evolución de pasajeros 2005-2010 y mercados receptores; 2008- 2010



Entre el conjunto de archipiélagos de la Macaronesia, la más extensa y variada oferta la ofrece el archipiélago canario. El buen clima, la más completa diversidad de paisajes, la abundancia de playas e infraestructuras turísticas, un buen sistema de transportes y conexiones, y una amplia oferta de servicios con una relación calidad/coste muy competitiva, colocan a este archipiélago como el principal destino turístico de la Macaronesia. A un nivel muy similar a otros archipiélagos de destino turístico localizados en otras áreas del planeta. Los 12 millones aproximados de turistas anuales que lo visitan dan muestra de ello. En el año 2011, de ese total de turistas/año, 1.600.000 fueron cruceristas, con un gasto medio por escala de 67'08€(con excursión) y de 38'20€(sin excursión)<sup>194</sup>.

### **III.2 LOS CAMBIOS EN EL SISTEMA DE RELACIONES CON EL EXTERIOR Y SU INCIDENCIA EN EL NUEVO MODELO ECONÓMICO**

El dominio colonial y la explotación de los recursos naturales de los países de la costa occidental africana por las potencias europeas, no generó relaciones comerciales estables y equilibradas Norte-Sur y, en consecuencia, tampoco un clima de relaciones sociales que produjeran intercambios socioeconómicos y beneficios mutuos. La colonización europea en África fue un brutal saqueo por parte de las grandes compañías europeas sobre las riquezas naturales del continente africano. Un saqueo acompañado de una política violenta de represión y sometimiento a las poblaciones indígenas.

Estas actuaciones no generaron ni propiciaron un mercado fructífero entre África y Europa, del cual se podrían haber beneficiado los territorios insulares como puntos de conexión entre la Europa industrializada y un continente rico en materias primas. Sólo se reforzó la utilización de algunos de sus puertos. Una utilización que podría haber traspasado lo meramente portuario (amarre para avituallamiento y otros servicios auxiliares y complementarios) y haber contribuido a generar áreas logísticas e industriales para la transformación de materias primas, reelaboración o redistribución de productos, etc. Esta posible actuación no se materializó a gran escala en ningún puerto o ciudad portuaria de esta región marítima. De haberse realizado se podría haber

---

<sup>194</sup> Fuente; EDEI, 2012, pp. 105-106

reactivado y modernizado las actividades relacionadas con el comercio exterior, desarrollándose además el sector industrial, con especial importancia a la pesca y derivados, aprovechando los abundantes recursos marinos de estas aguas. Un segmento de la industria de gran potencialidad en cualquiera de estos archipiélagos<sup>195</sup>.

Por esa época de expansión y grandes cambios (último cuarto del siglo XIX) la potencialidad de la pesca en aguas canario africanas originó ofertas y controversias empresariales y diplomáticas que generaron una gran presión sobre el gobierno de España en cuanto a su postura en lo referente a las pesquerías españolas en estas aguas y sus dominios territoriales. La política pesquera española estuvo sometida a grandes presiones internas y externas, no produciendo resultados que satisficiera a los máximos promotores de iniciativas administrativas y de negocio pesquero. Tampoco a la gente de la mar, comerciantes, y en general a las poblaciones de los territorios más afectados: Sáhara Occidental (de Cabo Bojador a Cabo Blanco, según acuerdo bilateral entre España y Francia)<sup>196</sup> y Canarias. Por el contrario, obtuvo un desenlace que repercutiría en detrimento de la población de esos territorios. Y en consecuencia, en el desarrollo socioeconómico de canarias. Y de forma particular en al sector pesquero, el comercio marítimo y las actividades portuarias<sup>197</sup>.

---

<sup>195</sup> “La pesca se captura poco, fundamentalmente en el banco Sahariano. Dio lugar a una infraestructura de frigoríficos, de instalaciones pensadas en ese tipo de productos, sin embargo el banco sahariano ha disminuido su importancia, no vamos a analizar por qué y, sin embargo el tráfico de pesca sigue aumentando. Pescado capturado en mitad del Atlántico, en Argentina, se trata, se comercializa y se reexporta. Esto puede ocurrir con otro tipo de mercancía. Añadirle un valor a esa mercancía que circula por esta área. Recibirla, elaborarla y reexportarla. Esto supone una industrialización del Archipiélago. La verdadera riqueza de unas islas como estas que no cuentan más que con una situación estratégica y el trabajo de sus habitantes.” (Pery Paredes, P., 1978, archivo APLP).

<sup>196</sup> Convenio entre España y Francia de 27 de junio de 1900, por el que se delimitaban sus posesiones en la costa occidental de África ( Martín Milán, J.M., 1992, pp. 76-77).

<sup>197</sup> En el trabajo de investigación realizado por J.M. Martín Milán (1992), se describe con bastante detalle las circunstancias que incidieron sobre la pesca en esas aguas durante el periodo referido. Para un mayor conocimiento sobre esta materia y mejor entendimiento de lo sucedido (agentes participantes, propuestas, decisiones, causas y consecuencias) reproducimos en el apéndice 2 de este capítulo (III.5.2) las conclusiones de ese trabajo.

En el archipiélago canario fueron Arrecife y Las Palmas, las únicas ciudades y puertos donde la pesca como actividad industrial tuvo algo de éxito pero sin continuidad en el tiempo<sup>198</sup>.

Desafortunadamente, la pesca entró en declive por tres causas fundamentales: los acuerdos bilaterales España-Marruecos (posteriormente UE-Marruecos) contrarios a los intereses pesqueros insulares, la introducción de flotas pesqueras de distintos países que durante años han estado esquilmando los bancos pesqueros de estas ricas aguas atlánticas<sup>199</sup> y por la falta de una política estatal y regional en defensa de la potenciación y modernización de las actividades relacionadas con la pesca. Una política pesquera donde se contemplaran el desarrollo de conocimientos y técnicas; la compatibilidad del mantenimiento de la pesca artesanal con la construcción de una flota de arrastre; y el mantenimiento y modernización de industrias para el tratamiento y transformación de productos del mar.

---

<sup>198</sup> “Una de las industrias llamadas a un gran desenvolvimiento es la de las Pesquerías. Desde el siglo XVI los pescadores de Gran Canaria explotan los grandes bancos pesqueros que se encuentran a lo largo de la costa de África, frente al Sahara (...).”

*El crecimiento de este puerto y el gran número de buques que lo visitan ha desarrollado una nueva industria, la de la conservación del pescado en viveros. Los buques dedicados a esta pesca conducen vivo el pescado a este puerto, guardándolo en depósitos flotantes para surtir, no sólo a los vapores que hacen escala en Las Palmas, sino también a los mercados de la ciudad. (...)*

*La isla de Gran Canaria, con la de Lanzarote, son las únicas donde existen industrias pesqueras, y ambas surten de pescado a las otras islas.*

*Desde hace pocos años quedó constituida en Las Palmas la Sociedad Pesquerías Canarias, que prepara el pescado en forma de bacalao aprovechando los desperdicios para la extracción de aceites y fabricación de guanos. La fábrica está instalada en el Puerto de La Luz, con toda clase de maquinarias modernas. Se elabora al mes unas 80 toneladas de pescado por diferentes procedimientos, dedicándose gran parte a la exportación.*

*Esta industria ha sido premiada con Medalla de oro en la reciente Exposición Universal de Bruselas* (“Guía de la ciudad de Las Palmas y de la Isla de Gran Canaria 1911, de Rafael Enriquez Padrón, Memoria Digital de Canarias (<http://mdc.ulpgc.es/> [3 de abril de 1013]), ULPGC, 2002, pp. 24-25).

<sup>199</sup> De la riqueza pesquera de estas aguas, ya comentada en capítulos anteriores, son varias las descripciones que se han hecho por diversos autores. Quizá la más detallada sea la de George Glas de 1764 (Glas, G., 1982, pp. 139-146). Para este marino escocés, estudioso de los ambientes marítimos y pesqueros, estas pesquerías por sus características y cualidades eran “*las mejores del Universo*” (Glas, G., 1982, p.142). Pesquerías que durante siglos habían sido tradicionalmente y artesanalmente explotadas por marineros canarios, poseedores del conocimiento y la habilidad que, posiblemente habían heredado de otros pueblos asentados en el sur de la Península Ibérica.

La pesca fue hasta la década 1980-1990 uno de los principales usos de las instalaciones portuarias, siendo el Puerto de La Luz el principal puerto base del Atlántico medio-oriental y primero de España en trasbordo de pesca congelada. Por otro lado, la constitución del puerto de La Luz, como puerto base en pesca fresca, generó además otros beneficios más generales. Ya que a tal efecto tanto el puerto como la ciudad prestaron durante esa época una serie de servicios directos e indirectos que promovieron un gran número de empleo: trasbordo, transporte, almacenamiento en congeladores, reparaciones navales, avituallamiento general, empaquetado, suministros de efectos navales, etc. (Fuente: *Anuarios Junta de los Puertos de Las Palmas*, 1980-1990).

Como hemos dicho, la colonización europea de África no generó un comercio para intercambiar recursos y productos entre el norte desarrollado y consumista y el Sur rico en materias primas, pero deficitario de casi todo lo demás. Un asunto que incidió desfavorablemente sobre el transporte marítimo y las relaciones comerciales con África.

Los archipiélagos de la macaronesia mantuvieron una actitud pasiva, como generalmente venía sucediendo en etapas anteriores. Les faltó ese protagonismo emprendedor que les permitiera actuar en ese escenario de relaciones e intercambio Norte-Sur, donde el transporte marítimo es un instrumento fundamental.

No obstante, son de resaltar las iniciativas y actuaciones que desde la directiva del Puerto de La Luz se emprendieron desde comienzos del siglo XX, con la intención de dar continuidad al crecimiento portuario que en ese momento histórico se estaba produciendo en ese puerto. Un crecimiento en el transporte marítimo Norte-Sur avalado por a un hipotético desarrollo africano:

*“Pero, cuando se trata no sólo del planteamiento de cuestiones que requieren una inmediata solución en la marcha activa de la vida de esta Junta y del desarrollo del Puerto, como ocurre con la construcción del nuevo dique de abrigo y de la vía litoral de servicio sino además, de dar solución a otros problemas de verdadera trascendencia en la misión que a este puerto corresponda desempeñar en las futuras corrientes del comercio del mundo y de la expansión económica de las naciones de Europa hacia los países casi vírgenes todavía del Atlántico meridional, como ocurre con la construcción de depósitos de mercancías generales, cuya última idea, acaso por su realidad más lejana entre las necesidades á entender, se ofrece á los ojos de esta Junta como una grandiosa visión, convirtiendo el puerto en un inmenso Dock a donde acudirán para el intercambio de los continentes todas las mercancías y todos los productos”<sup>200</sup>.*

Y en esta misma línea se pronunciaba años más tardes la dirección de la Junta de Obras del Puerto (JOP) en un claro deseo que el puerto cumpliera la misión de estación de transbordo. *“Por su situación clave en la ruta entre África y Europa, para el Puerto de*

---

<sup>200</sup> Introducción Memoria de la JOP de Las Palmas, año 1917; archivo Autoridad Portuaria de Las Palmas (Ver apéndice III.5.3).

*La Luz ha de llegar el momento de ver sus muelles, tinglados y almacenes abarrotados de mercancías africanas en régimen de transbordo para los puertos europeos. Y este será el momento en que se habrá cumplido la total misión del puerto, con la culminación de la tercera etapa de su normal desenvolvimiento: LAS PALMAS ESTACIÓN DE TRANSBORDO”<sup>201</sup>.*

El desarrollo de los países africanos y la finalidad que deben desempeñar algunos enclaves portuarios de estos espacios insulares macaronésicos, en este caso concreto, el Puerto de Las Palmas, es un asunto que siempre está presente y siempre queda pendiente. Una cuestión que alimenta este trabajo de investigación y que se abordará al final de esta tesis.

A mediados de siglo XX, Azores recupera algo su valor geoestratégico y saca provecho de su renta de situación como punto de conexión de redes submarinas y base aérea transoceánica (que estará al servicio de la OTAN). Cabo Verde muy distanciado de Portugal y del mercado Europeo, no solamente en lo geográfico, quedó rezagado con respecto a cualquier desarrollo socioeconómico y, por supuesto, desvinculada de cualquier plan estratégico de desarrollo naval o comercial. La falta de recursos, el aislamiento y el tratamiento colonial recibido durante casi cinco siglos, le impusieron a este archipiélago duros obstáculos. Unos impedimentos que le imposibilitaron progresar durante toda su etapa colonial. Y aún hoy, condicionan su desarrollo<sup>202</sup>.

La integración de los Estados Ibéricos (1986) en la CEE (UE) y con ellos sus correspondientes archipiélagos (a excepción de Cabo Verde que se independiza de Portugal a raíz del proceso de descolonización llevado a cabo por la “Revolución de los Claveles” en abril de 1974) acentuó la pérdida de identidad y protagonismo atlántico de estos archipiélagos y, de igual forma, incrementó la dependencia exterior. Ahora no sólo de las decisiones y actuaciones de sus correspondientes gobiernos estatales, también de las decisiones y ayudas de la UE. El tratamiento político-económico por parte de la

---

<sup>201</sup> Introducción Memoria JOP, 1954, archivo Autoridad Portuaria de Las Palmas (Ver apéndice III.5.3).

<sup>202</sup> Un desarrollo que en 2014 está siendo inducido y financiado por China. Fuente: Africa Infomarket, “China se perfila como el socio más importante de Cabo Verde”, en <http://www.africainfomarket.org/actualidad/noticias/item/16020-china-se-perfila-como-el-socio-mas-importante-de-cabo-verde> [2 de enero de 2014].

Unión Europea para estos archipiélagos que se pacta en el tratado de adhesión como regiones ultraperiféricas<sup>203</sup> (RUP) y su consideración como territorios desfavorecidos por sus condiciones geográficas, a los que se debe asistir por su pobreza intrínseca, ha generado una frustración que permanece latente en el inconciente colectivo<sup>204</sup>. Un sentimiento de desprotección que se alimenta de forma permanente en cada solicitud de ayuda y en cada manifestación de incapacidad.

A partir del proceso de integración europea disminuyó el valor geoestratégico marítimo-comercial de estos territorios. La falta de una estrategia propia de carácter marítimo-comercial para cada archipiélago como salvaguarda de ese valor geoestratégico histórico, para que contrarrestaran las propuestas europeas basadas en la consideración de estos archipiélagos como territorios desfavorecidos y necesitados de asistencia exterior, facilitó que esta consideración se tomara como una verdad indiscutible. Una vez aceptada esta nueva situación, la pérdida de protagonismo atlántico se hizo un hecho consumado y, en consecuencia, también la pérdida sustancial de identidad<sup>205</sup>.

A consecuencia de esta realidad, se ha potenciado el desconcierto que se vive en estos archipiélagos, y concretamente en Canarias. Acerca de ¿qué utilidad y función pueden desempeñar?, ¿hacia dónde pueden dirigir su orientación económica y relaciones comerciales? y, sobre todo, ¿quién decide por Canarias?

Consideramos que el origen de este desconcierto no ha sido provocado solamente por el proceso de incorporación a la comunidad europea (CEE, UE). Son varias las causas. Una de ellas ha sido la resistencia generalizada al reconocimiento de la pertenencia geográfica de este archipiélago al continente africano. Obviar esta realidad y mantener

---

<sup>203</sup> Departamentos franceses de Ultramar, Azores, Madeira y las Islas Canarias.

<sup>204</sup> “Es, a decir verdad, esta posición desvalorizadora del lugar oceánico que ocupan los archipiélagos de Portugal y de España se debe a su ley parlamentaria de ultra periferia. Esta ley parlamentaria, ventajosa por la ayuda que garantiza, asientan la consideración pesimista de que estas islas deben ser regiones asistidas, por su pobreza intrínseca y por un futuro en el que no se prevé una dislocación del centro de gravedad de Europa hacia el Occidente. Ni terrestre, ni mucho menos marítima. Al contrario, como se ha visto” (Monjardino, A. 1997, p.245).

<sup>205</sup> “Nacidas para una historia dinámica, insertadas siempre con referencia a una potencia marítima, es evidente que cualquier decisión de estas potencias desnortan a estos territorios insulares. La falta de un Geoestrategia Atlántica clara provocó una orfandad que Europa quiso desaparecer con una solución a corto plazo, pero no se ha eliminado.” (Monjardino, A. 1997, p. 246).

una fuerte dependencia histórica con respecto a España y Europa (padres tutelares) ha descolocado geográficamente a este archipiélago.

Otra razón que ha contribuido al desconcierto han sido las continuas manifestaciones sobre su atlanticidad, al igual que sucede con el resto de archipiélagos que componen la Macaronesia. Una especie de eslogan o emblema que ha sido utilizado con la pretensión de transmitir un rasgo característico de estos archipiélagos: considerarse espacios marítimos abiertos al exterior. Un exterior demasiado grande y poco definido. La atlanticidad es un aspecto que trasciende más allá de lo meramente geográfico. Esta interpretación, si bien sitúa a estas islas en el espacio marino donde se encuentran, no ayuda a definir su ubicación y concretar los ámbitos de influencia territorial. El Atlántico es un espacio muy amplio y poco preciso. Un territorio marino internacional que pertenece a todos y a nadie. Un océano por donde se pueden trazar muchos rumbos y conectar con muchos puertos. Por otro lado hay que sumar a esta situación de desconcierto, el acomodamiento y pasividad de la burguesía comercial local. Un agente económico sin capacidad y propósito de impulsar un movimiento social amplio en pro de un nuevo modelo de relaciones políticas con los Estados colonizadores.

Esta falta de protagonismo y cooperación intersectorial por parte del empresariado canario no facilitó un cambio radical y necesario en cuanto a los aprovechamientos y control de la renta y beneficios de los recursos geográficos en el sentido de ejercer un mayor control sobre la explotación de un patrimonio de gran potencial comercial compuesto por la diversidad de recursos agrarios, la localización geográfica, los servicios portuarios, los recursos pesqueros y conocimientos aplicados<sup>206</sup>. Un conjunto de causas que mantienen la incertidumbre aunque se hayan producidos algunas reconversiones funcionales superficiales.

La representación de los poderes económicos -burguesía feudal y comercial- que nunca habían actuado como una fuerza social dinamizadora de cambios y avances, entra en un proceso de aceptación paulatina de las decisiones y condiciones impuestas, tanto por los gobiernos peninsulares como por Bruselas. En Canarias se negocia un nuevo régimen

---

<sup>206</sup> Atributos sobre los que E. Stassano (1887) llamaba la atención y solicitaba una serie de actuaciones. Una iniciativa que no tuvo la respuesta adecuada por parte de organismos oficiales ni contó con el respaldo social suficiente.

económico y fiscal (1972), no como un avance para fortalecer el comercio marítimo, sino como continuación debilitada de las tradicionales políticas comerciales librecambistas, ahora justificadas por los condicionantes geográficos que, supuestamente, eran causa del impedimento al desarrollo socioeconómico de estos archipiélagos desfavorecidos y “condenados” al atraso continuo<sup>207</sup>.

Esta nueva relación político-económica con el continente europeo, es aprovechada por sectores agrarios para intentar perpetuar los monocultivos de exportación. Como es el caso actual de la exportación de plátanos destino Europa. Unos niveles de exportación que se mantienen gracias a las subvenciones destinadas a contrarrestar los enormes costes de producción y comercialización. Ayudas que son motivo del reconocimiento del archipiélago canario como territorio desfavorecido, incluido dentro de las regiones de ultra periferia (RUP)<sup>208</sup>.

No obstante, estas ayudas reguladas desde la Unión Europea no garantizan la perpetuidad de los cupos de exportación actuales (con destino y consumo mayoritario en territorio español), ya que la presión comercial que ejerce las multinacionales de la producción bananera (plátano americano a menor precio) sobre el mercado europeo genera incertidumbres sobre el futuro de la exportación actual de plátanos. Por tanto, la exportación de plátanos se mantiene sin cupos garantizados en el tiempo<sup>209</sup>. Lo que supone el riesgo de una posible disminución gradual de las producciones plataneras. Y con ello, la disminución de empleo y las repercusiones en la economía si no se encuentran alternativas a la reconversión de este sector agrícola.

---

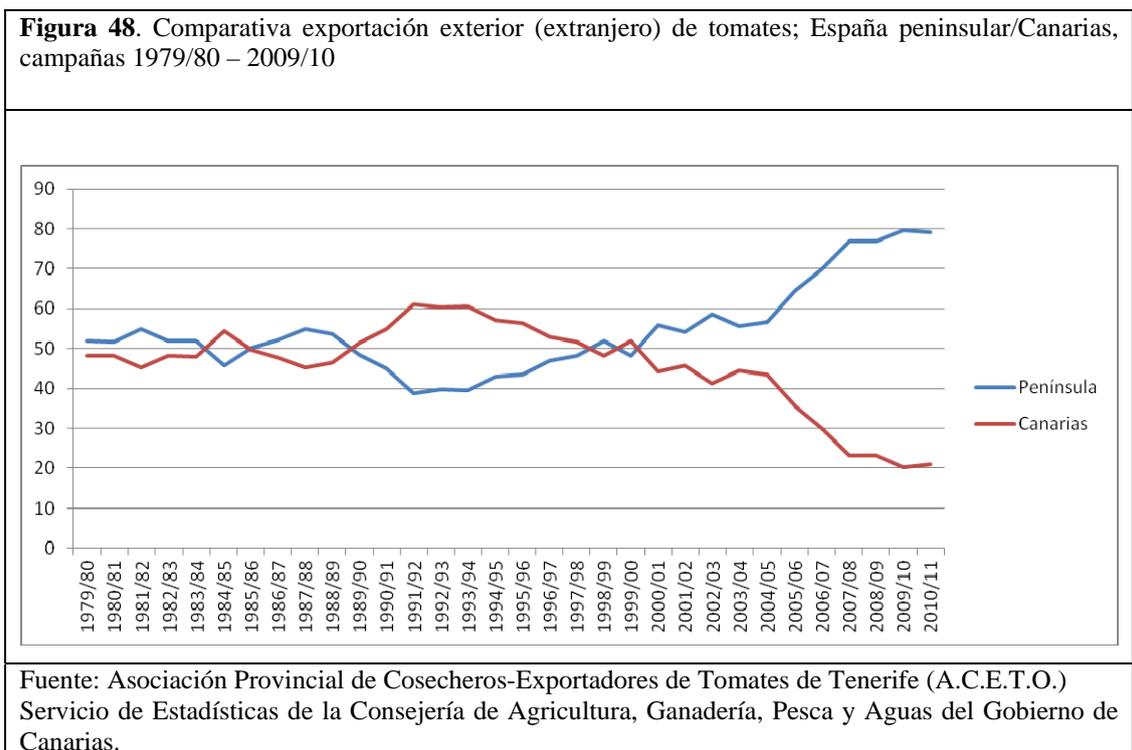
<sup>207</sup> “Como es sabido, Canarias disfruta de un tratamiento financiero especial, derivado del Régimen Económico y Fiscal (REF) que hunde sus raíces históricas en el siglo XV. En esencia, su justificación se ha hecho siempre apelando al carácter insular y ultraperiférico de Canarias que, en último término, devendría en una menor capacidad de desarrollo económico y social. Como exponen las leyes reguladoras (Ley 30/1972, Ley 20/1991 y Ley 19/1994), el REF es un instrumento diseñado para “establecer un conjunto de medidas económicas y fiscales encaminadas a promover el desarrollo económico y social del Archipiélago” (Fernández Llera, F., y Lago Peña, S., 2011, p. 18).

<sup>208</sup> Ver apéndice III.5.1.

<sup>209</sup> Consultar Memorando relativo a un nuevo régimen de ayuda a la renta de los productores comunitarios en el marco de la OCM del plátano. Incluido en Medida II de ayuda a los productores de plátanos. Programa comunitario de apoyo a las producciones agrarias de Canarias (Reglamento CE nº 247/2006 del Consejo, de 30 de enero) modificación del programa para 2013.

Otro producto de exportación es el tomate, que también se mantiene con grandes dificultades por la enorme competencia que ejercen otras producciones nacionales (sureste peninsular) y de países terceros (Marruecos), donde las zafas resultan de menor coste.

Pero no ha sucedido lo mismo con la pesca, donde el archipiélago canario ha sido el gran perjudicado por los sucesivos acuerdos pesqueros firmados en Bruselas.



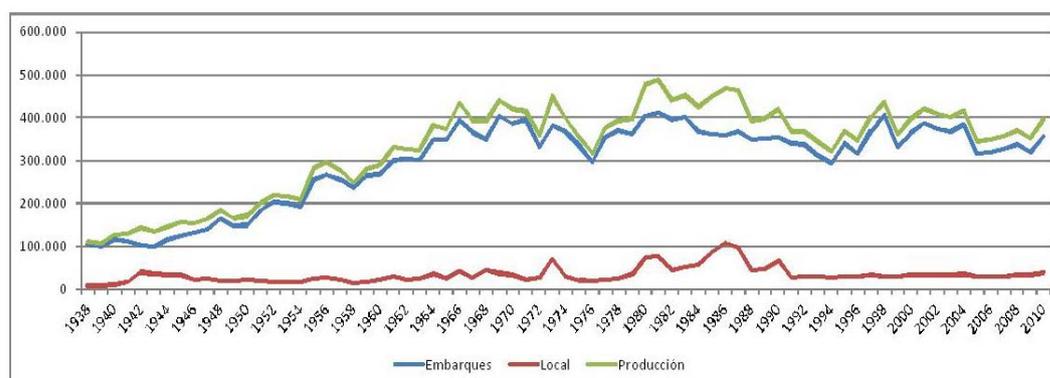
**Tabla 13.** Evolución exportación de tomates en Canarias (totales) campañas 1979/80; 2005/06 – 2012/13

Campañas	2012/13	2011/12	2010/11	2009/10	2008//09	2007/08	2006/07	2005/06	1979/80
Toneladas	88.672,69	103.675,20	110.335,58	108.383,87	124.789,97	124.789,97	171.087,27	185.504,57	81.100

Fuente: ISTAC

**Comentario:** los costes de producción y transporte, la competencia de otros centros de producción (peninsulares o marroquíes) y la falta de ayudas económicas (fondos públicos) son motivos que inciden en la reducción de la producción y exportación de tomates.

Figura 49. Evolución de la producción del plátano



Fuente: Comisión Regional del Plátano (1938-1992); ASPROCAN (1993-2010). Servicio de Estadística de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas.

Tabla 14. Evolución exportación de plátanos en Canarias (totales) 1938; 2006-2013

Años	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	1938
Toneladas	321.265,74	322.287,95	312.598,65	357.169,41	318.772,51	338.646,41	326.557,68	318.185,98	111.413

Fuente: ISTAC

**Comentario:** la exportación de plátanos se mantiene relativamente estable debido a los cupos de exportación destino países de la comunidad europea establecidos mediante acuerdos entre las partes.

Tabla 15. Evolución de la ayuda al plátano

Año	Toneladas	Ayuda (€/t)	Importe total (M€)
1993*	135.704	245,00	33,2
1994	321.555	172,00	55,3
1995	369.387	272,00	100,5
1996	345.943	291,00	100,7
1997	403.999	248,00	100,2
1998	437.414	244,00	106,7
1999	362.188	297,00	107,6
2000	397.578	382,90	152,2
2001	420.919	283,60	119,4
2002	407.343	303,30	123,5
2003	400.941	294,60	118,1
2004	418.407	281,00	117,6
2005	344.997	59,00	20,4

\* En el año 1993 la ayuda sólo abarcó la producción del 2º semestre

Fuente: Programa comunitario de apoyo a las producciones agrarias de Canarias (Reglamento CE nº 247/2006 del Consejo, de 30 de enero) modificación del programa para 2013, p. 60.

<b>Tabla 16.</b> Análisis DAFO sobre la situación del sector agrario en Canarias, 2013	
<b>DEBILIDADES</b>	<b>FORTALEZAS</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Insularidad</li> <li>2. Alejamiento de los principales centros de producción y consumo</li> <li>3. Climatología</li> <li>4. Orografía abrupta</li> <li>5. Altos costes de producción y comercialización</li> <li>6. Escasez de recursos y, en especial, los hídricos</li> <li>7. Reducido tamaño y fragmentación del mercado interior</li> <li>8. Fuerte dependencia del sector agrario en algunas comarcas e islas</li> <li>9. Escasa cuota de mercado en algunas producciones ganaderas</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Juega un papel fundamental en la conservación del medio ambiente ,los elementos que conforman el paisaje y el entorno sociocultural</li> <li>2. Existencia de un sector bien estructurado en torno a las producciones destinadas a su comercialización fuera de Canarias</li> <li>3. Existencia de un sector de caprino que explota razas autóctonas especialmente adaptadas al entorno.</li> <li>4. Progresiva concentración de la oferta y tecnificación</li> <li>5. Demanda en el mercado canario de los productos tradicionales</li> </ol>
<b>AMENAZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Competencia por el territorio derivada del desequilibrado crecimiento del sector turístico y del fuerte incremento de la población</li> <li>2. Posible impacto negativo en la economía de las zonas dependientes del sector agrario a consecuencia de una eventual disminución de las producciones</li> <li>3. Incremento de los precios de transporte a causa del incremento del precio de los combustibles</li> <li>4. Pérdida de mercados frente a producciones procedentes de terceros países</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Demanda social de mantenimiento de las zonas rurales</li> <li>2. Incrementar el grado autoabastecimiento</li> <li>3. Orientar a la producción canaria hacia las producciones de calidad</li> <li>4. Atractivo turístico de la conservación del paisaje tradicional</li> <li>5. Potencial de desarrollo de las producciones destinadas al mercado interior</li> <li>6. Mejorar la adecuación temporal de la oferta a la demanda en el mercado local</li> </ol>
Fuente: Programa comunitario de apoyo a las producciones agrarias de Canarias (Reglamento CE nº 247/2006 del Consejo, de 30 de enero) modificación del programa para 2013, p. 126.	

Devaluado el comercio exterior y las prácticas pesqueras, se opta por la explotación turística como pieza de recambio de las economías insulares, renunciando de alguna forma, a la potenciación de aquellas actividades derivadas del sector terciario y la pesca.

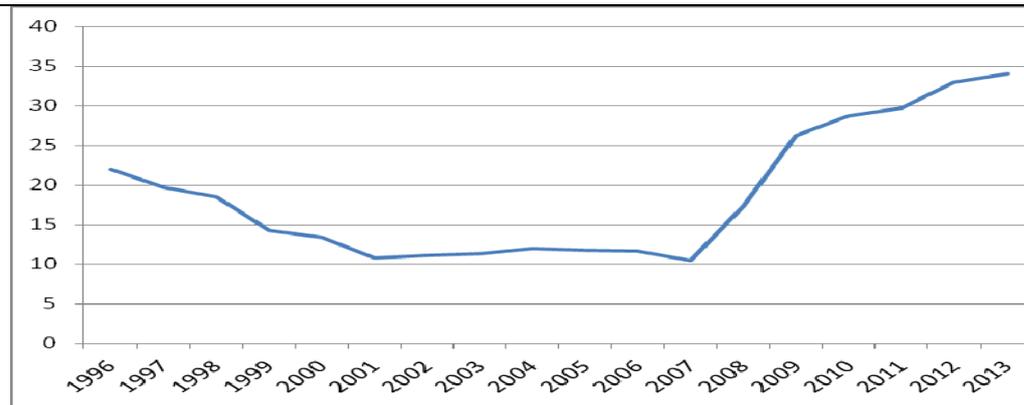
Para hacer viable esta reconversión de actividades económicas, ha sido necesario la alteración del territorio y el desvío de recursos financieros y sociales en función de la demanda turística, prevaleciendo esta actividad sobre cualquier otra.

**Tabla 17. Peso del turismo en el PIB (%)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Canarias	39,2	36,3	33,8	30,1	30,4	30,2	29,3	27,2
España	11,5	11,1	11,0	10,9	10,8	10,9	10,8	10,5

Fuente: Fernández Llera, R., Lago Peña, S., 2011, p. 39

**Figura 50. Evolución desempleo en Canarias 1996-2013 (%)**



Fuente: ISTAC  
Elaboración propia

### III. 3 LOS CAMBIOS EN LA GEOESTRATEGIA ATLÁNTICA

Los planes estratégicos donde se ha incluido para su instrumentalización alguno de estos territorios macaronésicos se vienen desarrollando desde que pueblos marineros de cultura fenopúnica frecuentaron estas islas, utilizando algunas como base de apoyo a sus pesquerías<sup>210</sup>.

Con el proceso de redescubrimiento, conquista y colonización, llevado a cabo durante el siglo XIV, los primeros objetivos estratégicos que se barajaron sobre la ocupación de estas islas estaban relacionados con la navegación atlántica. Concretamente el de disponer de bases logísticas en el Atlántico para la expansión económica y colonial de

<sup>210</sup> Capítulos I y Alternativa (Cuarta Parte).

los imperios europeos emergentes. Enmarcada en los orígenes de esa estrategia global se encontraba el apoderamiento de minerales preciosos africanos, como el oro sudanés. Disponer de una base cercana a la costa occidental africana era esencial; especialmente si disponía de los recursos básicos para asistir a la navegación. Conforme a estos planteamientos y a la información obtenida sobre las islas atlánticas se consideró a Gran Canaria como la pieza más codiciada<sup>211</sup>. *El interés originario de los Reyes Católicos por Canarias es claro: adquirir una base de apoyo, en el enfrentamiento con Portugal, que permitiera alcanzar el Golfo de Guinea en demanda del oro sudanés. Lo prueba la adquisición de la soberanía de las tres islas por conquistar –las denominadas realengas- y la urgencia por conquistar Gran Canaria, la única realizada a costa del real erario, mientras la Palma y Tenerife lo fueron por iniciativa privada. Una vez asegurada la que por otro lado les permitiera llevar adelante su proyecto sobre el N.O. africano, luego abandonado tras el descubrimiento de América y los tratados a Tordesillas*”<sup>212</sup>.

A raíz del descubrimiento de América esta estrategia queda sin efecto y apoyo oficial. La colonización del Nuevo Continente y el Comercio de Indias, recomponen la geoestrategia atlántica y la utilización de estos territorios insulares. Gran Canaria pierde consistencia como pieza central.

A partir del siglo XVIII, comienza una pérdida de poder y protagonismo en la estrategia de expansión mundial de los imperios ibéricos. Ésta se agudiza con la aparición de la revolución industrial. Fenómeno que produjo un desplazamiento de esos países por aquellos que hicieron de la industrialización su mejor instrumento de desarrollo. Potencias industriales como Inglaterra y Alemania pronto llevarían los avances técnicos de la revolución industrial al transporte marítimo, desplazando a España y Portugal del

---

<sup>211</sup> “Tiempo hacía que el rey Fernando se había propuesto –según antes se indicó- enviar una flota a las minas de oro de Etiopía. Más, como se sabía que el futuro apoyo de esta expedición era la posesión de la isla que los nuestros llaman Gran Canaria –la más famosa entre las islas afortunadas determinó así mismo preparar a esta otra expedición, convencido por los relatos de algunos que habían comprobado la fecundidad de aquella tierra, y que aseguraban que había que permitir al fin una navegación más segura hacia el mar de Etiopía, y a las costas de Libia, a aquel que estuviera en posesión de la Gran Canaria” (Morales Padrón, F., 1978, p. 473).

“Se esforzaban en ocupar esta isla de Canaria tanto el rey de Castilla como el de Portugal, los que ya hacía tiempo habían intentado hacerlo, porque, entre las innumerables dotes con que había sido adornada por la naturaleza, se hallaba rodeada de cómodas bahías para dar cobijo a las naves.” (Morales Padrón, F., 1978, p. 476).

<sup>212</sup> Rumeu de Armas, en Béthencourt Massieu, A. 2002, p. 14.

dominio sobre la navegación y las rutas comerciales. Este desplazamiento incidió en las relaciones de dominio entre los Estado ibéricos y sus colonias atlánticas.

Aunque seguían estando bajo su mandato político las islas atlánticas entraban ahora en la geoestrategia de las nuevas potencias europeas. *“El uso estratégico de los archipiélagos se vio afectado con el tiempo, por un cambio de sujeto. La pérdida del protagonismo en el mundo que Portugal y España habían ejercitado tiempo atrás, corrió a la par con la desaparición casi total de una política marítima relevante llevada a cabo antes por esos países. De esta manera, muchos de los servicios que las islas prestaban a estos países, fueron trasferidos, sin los cambios formales de soberanía, a entes extranjeros que éstos, efectivamente carecían”*<sup>213</sup>.

En este periodo en que la navegación a vapor se impone en las rutas oceánicas, las islas atlánticas no pierden su valoración geoestratégica y, por consiguiente, tampoco su utilidad como bases atlánticas para el comercio y la navegación. Por tanto, se mantiene el interés por su dominio, o al menos por la utilización de sus puertos. La función principal en primera instancia será la de bases carboneras para el suministro de combustible a las flotas mercantes.

Y aunque la relación de dependencia política de estos archipiélagos con los países colonizadores sigue manteniéndose, en el escenario geoestratégico se producen algunas variaciones. La primera, como ya se ha comentado, relacionada con los cambios en la navegación. La nueva tipología de buques perjudica de forma más severa al archipiélago de Azores. Para remontar el Atlántico desde el Sur destino Europa, ya no era necesario esquivar los vientos contrarios y terminar recalando en Azores. El mercado mundial y el comercio marítimo también experimentan importantes variaciones. Aparecen nuevas fuentes de materias primas demandadas por la revolución industrial. También nuevos mercados de consumidores que, al igual que la tipología de buques, inciden en las rutas comerciales. África coge el testigo de América en convertirse en territorio para el expolio. Se demandan bases logísticas adecuadas y próximas a este continente. Otro de las variaciones significativas, como se resaltaba anteriormente, fue el relevo en los imperios europeos.

---

<sup>213</sup> Monjardino, A. 1997, p. 243.

Las nuevas técnicas aplicadas al transporte y los nuevos sistemas de producción más eficientes impulsados por la revolución industrial, promovieron la concatenación de una serie de factores y fenómenos que terminaron por configurar un nuevo escenario de actuación de ida y vuelta: *“la necesidad de expansión económica y financiera favorecía la expansión colonial que, mediante el establecimiento de zonas de influencia económica, permitían la reserva de mercados privilegiados, más necesarios a medida que la producción sobrepasaba la capacidad de absorción del mercado interior y que el mantenimiento del ritmo de la producción precisaba importaciones de materias primas cuya exportación una vez elaboradas era la forzosa contrapartida. Las inversiones de capitales permitían crear la infraestructura necesaria para transportar los productos brutos y procuraban los recursos necesarios para la explotación de las riquezas naturales, y las rentas de tales inversiones proporcionaban, a su vez, los medios para pagar las importaciones de materias primas”*<sup>214</sup>.

La expansión económica y colonial de las nuevas potencias europeas en el siglo XIX simplemente adoptó nuevas formas de intervención más intensivas, donde el apoyo logístico, como siempre, era fundamental. En esta nueva situación, las funciones a desempeñar y las directrices en cuanto al modelo económico a desarrollar por estas colonias insulares, procedían ahora, más que de las metrópolis ibéricas, de los Estados con predominio en el mar. Así como de los despachos centrales de las compañías navieras, en abierta cooperación comercial y política con el gobierno de la nación. Inglaterra terminó dominando este escenario atlántico imponiéndose sobre otros Estados y llevando a cabo las directrices emanadas de su estrategia de expansión ante la falta de protagonismo y debilidad de los gobiernos que históricamente y políticamente eran los regidores de ese escenario: *“la expansión adoptó nuevas formas, persiguiendo asegurarse zonas de privilegio, derechos de prioridad, monopolios para la explotación de recursos o concesiones para la construcción de infraestructuras que abrieran el camino al comercio. Ello llevó aparejado una mayor competencia en los terrenos económico y financiero entre las potencias europeas, a la vez que aumentó la presión sobre los Estados colonizadores más débiles que o bien eran despojados de parte de sus*

---

<sup>214</sup> Ponce Marrero, J., 1993, pp. 168-69.

*territorios coloniales o bien se veían obligados a hacer concesiones en los territorios que se encontraban bajo su domini.*”<sup>215</sup>.

En este nuevo escenario, las infraestructuras de transportes fueron de vital importancia. Los barcos ya se construían con mayor capacidad de almacenamiento y más veloces, ahora faltaban las infraestructuras portuarias necesarias para garantizar el funcionamiento del engranaje del nuevo sistema de expansión imperialista, basado en el incipiente modelo de desarrollo económico capitalista.

Las islas macaronésicas, utilizadas desde siglos atrás como bases de apoyo a la navegación, ahora no estaban a la altura de las nuevas exigencias náuticas. Ni Portugal ni España habían emprendido obras suficientes para la modernización de los puertos insulares. Por tanto, esta nueva estrategia atlántica estaba condicionada por la inexistencia de puertos adecuados<sup>216</sup>.

En este contexto, las compañías británicas cogieron las riendas de la modernización de estos espacios urbano-portuarios macaronésicos para construir infraestructuras, instalaciones y servicios urbanos y portuarios, que posibilitaran la puesta en práctica de sus estrategias de expansión basadas en el desarrollo del sistema de transporte marítimo<sup>217</sup>.

Ante esta realidad, los agentes políticos y económicos locales no reaccionaron adecuadamente. La falta de iniciativas y de empuje político para exigir la cooperación

---

<sup>215</sup> Ponce Marrero, J., 1993, p. 169.

<sup>216</sup> Recuérdese que las primeras infraestructuras portuarias del que va a ser el primer puerto insular para la escala y suministro de vapores europeos en el Atlántico medio oriental, el Puerto de La Luz, no comienzan hasta 1883.

<sup>217</sup> “...las islas estarían presentes en los sucesivos desarrollos de este movimiento de expansión económica y financiera. Ello se derivaba de su posición estratégica, próximas al Estrecho de Gibraltar y en el trayecto de las más importantes rutas marítimas abiertas al comercio europeo con América del Sur y el continente africano. Puntos de tránsito obligado, la construcción y aprovechamiento de sus instalaciones portuarias, así como la introducción a gran escala y explotación de su producción agrícola, se enmarcaron dentro de este contexto de búsqueda de nuevos mercados de inversión de capitales, que creaban la necesaria infraestructura de transportes para los artículos alimenticios que eran demandados y adquiridos con las rentas que a su vez aquellas inversiones producían.” (Ponce Marrero, J., 1993, pp. 169-170).

estatal necesaria, no produjo los cambios precisos, hecho que dio pie a que el capital extranjero se hiciera protagonista de dichos cambios<sup>218</sup>.

Por otro lado, los Estados Ibéricos en pleno debacle se vieron imposibilitados de frenar este expansionismo<sup>219</sup> capaz de apropiarse de estos archipiélagos mediante artimañas de diversa índole<sup>220</sup>. Concientes de su debilidad, accedieron a facilitar las cosas, no para una ocupación extranjera de sus dominios de ultramar, sino para el establecimiento de compañías internacionales relacionadas con el transporte marítimo. Junto a la entrada de capital inversor extranjero también se produjo la llegada de la tecnología y de los servicios, elementos que impulsaron de forma definitiva el desarrollo portuario, urbano, económico y sociocultural de algunos de estos espacios insulares. Sobre todo de

---

<sup>218</sup> En este periodo ligado a la navegación a vapor se da el más fuerte asentamiento de población e introducción de capital extranjero en estas islas. La instalación de compañías relacionadas con la construcción del puerto y el transporte marítimo favoreció este asentamiento. Existían empresas que vinculadas al transporte marítimo realizaban actividades diversas “(...) *si analizamos el caso concreto de las empresas radicadas en el puerto de Las Palmas, una de sus características es la diversificación de actividades: las empresas tienden a diversificar sus actividades para ahorrarse coste de tracción (de información y agencia), de tal manera que una empresa carbonera, que tenía el objeto básico de suministrar carbón, a la vez consignaba sus propios barcos, los reparaba en varaderos de su propiedad, etc. Era frecuente la integración vertical: podía ser propietaria de minas de carbón, propietaria de los barcos en los que transportaba el combustible y dueña de los almacenes y del dique donde los distribuía; también se integraban horizontalmente: en el puerto de Las Palmas, por ejemplo, por volver al caso estudiado, era frecuente que una misma empresa realizara las tareas de carboneo, aguada o suministro de víveres*” (Suárez Bosa, M., 2004, pp.7-8).

<sup>219</sup> “*Por otra parte, la administración española, bajo la cual se encontraba el archipiélago canario, era incapaz de frenar el expansionismo europeo en las islas, pues sus recursos económicos y financieros eran los que correspondían a un país de la periferia europea, atrasado industrialmente, con unas estructuras político-económicas demasiado rígidas, y con fuertes desequilibrios internos*”. (Ponce Marrero, J.: 1993, p.170). La Administración lusa al igual que la española, tampoco contaba con medios para frenar las apetencias por la ocupación o dominio de sus archipiélagos por parte de tales potencias. Así se conoce la intervención de Inglaterra sobre Madeira y su participación destacada en su economía. Desde finales del siglo XVIII los Estados Unidos también mostraba su interés por entrar a competir por escenarios marítimos; por la ocupación y control de determinados territorios insulares distribuidos por todo el Planeta: Cuba, Puerto Rico, Filipinas... En sus planes para el Atlántico Medio, además de una posible ocupación del archipiélago canario (Ponce Marrero, J. 1993: 174) era conocido su especial interés por Azores “*A decir verdad era bien conocido el interés de este país (EEUU) por las Azores que se mantiene hasta nuestros días. La nueva potencia, a dos siglos de nacer, ratifica de igual forma, su vocación atlántica*” (Monjardino, A., 1997, p.242).

<sup>220</sup> Durante este periodo y hasta la conclusión de la primera guerra mundial en 1917 las potencias europeas empleaban cualquier estrategia militar o política para adueñarse de los recursos naturales de regiones subdesarrolladas y de territorios o enclaves de valor geoestratégico. Las islas atlánticas era excelentes enclaves que podían ser utilizados para apoyo logístico de sus flotas militares y comerciales. La compra, la instigación para forzar a una independencia política de estos territorios con respecto a los Estados a quien pertenecen, o la toma por la fuerza de eran métodos que se emplearon en esta estrategia de expansión y ocupación. El fin perseguido justificaba cualquier medio para conseguirlo. En los archipiélagos macaronésicos aunque hubo intentos de promover los métodos descritos, al final la única ocupación fue la promovida por las compañías navieras (Sobre estas estrategias ver Ponce Marrero, J., 1993 y Monjardino, A., 1997).

aquellos de mejores condiciones para el crecimiento portuario. Algunas medidas que se tomaron y que contribuyeron a esta modernización y desarrollo fueron:

- El fortalecimiento de una política librecambista para estos territorios insulares mediante la aplicación de normas o decretos específicos, en el caso canario el decreto de puertos francos de 1852, dando legalidad y facilitando operaciones comerciales con países terceros. Cuestión esencial para territorios insulares con una historia y una economía ligada al comercio internacional<sup>221</sup>.
- La desamortización de tierras propiedad del Estado o del clero (la de Mendizábal, 1836 y Pascual Madoz, 1855) permitiendo procesos de urbanización que rompían con la estructura urbana feudal.
- La declaración de puertos de interés general o de refugio para aquellos puertos de valor estratégico, con lo cual se garantizaba la asignación de fondos por parte del Estado para la construcción de infraestructuras portuarias.

Hasta el final de la Segunda Guerra Mundial persisten las escaramuzas para ocupar los territorios insulares conforme a las estrategias que las grandes potencias mundiales diseñaban para el Atlántico que, básicamente, consistían en tomar posición (comercial y militar) para hacerse con el control de las rutas marítimas comerciales y servir de apoyo logístico a convoyes con fines bélicos.

Si a finales del siglo XIX los Estados Unidos fue el país que por parte de España más se le temió a causa de una hipotética ocupación de estos territorios insulares, especialmente la del archipiélago canario<sup>222</sup>, ahora la potencia que quería tomar posesión militar en Canarias, era Alemania. Una estrategia que, a partir del golpe militar fascista llevado a cabo por el General Franco en España, podría contar con apoyos del

---

<sup>221</sup> Aunque el origen de las normas, privilegios y conductas para fomentar, primero el poblamiento y luego el comercio exterior se remonta a principios del siglo XVI, (Béthencourt Massieu, A., 2002, p. 15) forman parte del modelo económico y fiscal aplicado en estos archipiélagos, que, en el caso canario, se mantiene hasta la entrada en vigor de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias de 22 de julio de 1972, extinguiéndose esta conducta que formaba parte de la identidad de estos archipiélagos con el proceso de integración a la Comunidad Europea.

<sup>222</sup> Después de los sucesos del acorazado Maine, punto y seguido de la política imperialista USA, el Estado español decide expropiar la Isleta y tomar posición militar de ella (Medina Sanabria, J., 1996, p. 14-15).

gobierno español, en la medida que España y Alemania se declaraban Estados colaboradores.

El objetivo en concreto era reconvertir el *Muelle Frutero* (Muelle Virgen del Pino) en una base naval para submarinos alemanes<sup>223</sup>. El plan se llevó a cabo, pero el objetivo final no tuvo éxito, pasando a convertirse dicho muelle en una base naval al servicio de la armada española (actual base naval). Por supuesto que esta acción militar también tendrían fines económicos-comerciales orientados al saqueo y explotación de los recursos africanos donde Alemania, al igual que otras naciones europeas, pugnaba por apropiarse parte de estos territorios. En estas contiendas político-militares, el Puerto de La Luz, por sus características, era un objetivo táctico primordial.

Con la finalización de la contienda mundial (1941-1945) y la derrota del fascismo (a excepción de España y Portugal a los que se les permitió incomprensiblemente continuar bajo regímenes fascistas) se entró en un proceso de coexistencia pacífica. Los pueblos demandaban paz. Los países necesitaban de un periodo de no beligerancia para recomponerse, y los Estados, entendimiento y cooperación para poder intercambiar por la vía del comercio sus productos o materias primas.

También las dos grandes potencias mundiales EEUU y la URSS, fortalecidas políticamente después de terminar la segunda guerra mundial, necesitaban un escenario de distensión política y militar donde construir un nuevo orden mundial en el que poder desarrollar sus particulares y antagónicas directrices. Así fue que, por este motivo, inmediatamente finalizada la contienda bélica, se retomó la idea de constituir una organización internacional para resolver los asuntos internacionales por la vía de la negociación y el entendimiento<sup>224</sup>.

---

<sup>223</sup> “No menos importante y secreta fue la petición de establecer una base de aprovisionamiento de submarinos en la bahía de la Isleta que supuso la requisita militar “provisional” a la ciudad de Las Palmas del Muelle Frutero donde hoy se encuentra la base naval del arsenal. Los alemanes aún no habían invadido Francia y no contaban, por lo tanto, con las bases francesas (Lorient, La Rochelle, Dunquerque), de manera que Canarias era importante para la estrategia de Dönitz de extender la Batalla del Atlántico y para el control de Gibraltar. La requisita se realizó de improviso a mediados de Diciembre de 1940, mediante acuerdo escrito que insistía tanto en la provisionalidad de la futura base naval, como en la compensación económica que debía darse a la Autoridad Portuaria (Junta de Obras del Puerto)” (Hernández, O., 1998, p. 5).

<sup>224</sup> En la carta de las Naciones Unidas (San Francisco, 1945) los Estados firmantes apuestan por un cambio, al menos formal, en las relaciones internacionales, así en su articulado sientan las bases de un

Claro está, que al quedarse el mundo dividido políticamente en dos grandes bloques antagónicos (Estados capitalistas y Estados socialistas) la pugna por controlar y dominar áreas del planeta permanecería latente en cualquier estrategia de cooperación internacional.

A partir de la segunda mitad del siglo XX, las grandes guerras y el colonialismo más brutal van dejando paso a nuevas formas de intervención política y económica. El neocolonialismo, impulsado especialmente por los EEUU, utilizando a la recién creada ONU como plataforma legal universal, fue una forma enmascarada de intervención extranjera. Era una forma de intervenir, directa o indirectamente, en la vida política de países subdesarrollados o en vías de desarrollo para adueñarse y sustraerle sus riquezas naturales, sin tener necesariamente que formar parte de sus gobiernos e instituciones públicas. Estrategia que comenzó a desarrollar los EEUU para ir desplazando, de la geografía mundial del subdesarrollo, a las tradicionales potencias coloniales europeas y para ir expandiendo el imperio dólar sin tener que intervenir, de forma obligada, militarmente.

Con la constitución de la OTAN en 1949, en la que queda integrada Portugal, y posteriormente los acuerdos bilaterales entre los EEUU y España, se dio paso a la construcción de las bases militares estadounidenses en territorio peninsular e insular (caso de Las Azores, isla de Terceira, 1943)<sup>225</sup>. De esta forma la utilización militar, permanente o puntual, de estos archipiélagos (bases militares, o en su caso puertos o aeropuertos civiles) queda garantizada. Opción que se fortalece después de la integración de España en la OTAN (1982).

---

nuevo modelo de relaciones internacionales, recomendando la vía pacífica como forma de solventar las controversias: “*Los Miembros de la Organización arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacionales ni la justicia*” art. 2.

<sup>225</sup> En 1943, los EE UU, construyeron una base militar en Lajes cerca de Praia da Vitória, la segunda ciudad en importancia de Terceira. Tiene tres pistas de aterrizaje (la más larga de 3.600 m) y son usadas tanto para usos militares como civiles. Debido a recortes presupuestarios en la política internacional Americana, su gobierno está reduciendo la presencia militar con el objetivo de que la base militar se convierta en una simple base de servicios. No obstante es una base que se activa militarmente cuando los EEUU, deciden intervenir en áreas de oriente medio o África.

Por tanto, en todo el escenario atlántico, política y militarmente, EEUU se impone, y cualquier estrategia de intervención pasa a ser diseñada por el Pentágono, o en su caso, tendrá que contar con su visto bueno.

En esta etapa de neocolonialismo y procesos de liberación nacional se genera en estos archipiélagos un sentimiento popular de rechazo al modelo de relaciones políticas y dependencia entre estos archipiélagos atlánticos y los gobiernos centrales, encausando movimientos políticos que reivindicaban un nuevo sistema de relaciones al amparo del respaldo que la ONU daba al ejercicio del derecho inalienable de la libre autodeterminación de los pueblos.

Estos movimientos, que sólo en el caso de Cabo Verde culminó con la independencia política y la constitución de la República de Cabo Verde (mediante la “Revolución de los Claveles”), en algunos casos son utilizados por potencias mundiales con el propósito de hacerse con las riendas políticas de los pueblos que quieren emanciparse. Bien conocida es la intención de EEUU de ocupar las Azores (intención con precedentes desde mitad del siglo XIX.). Un propósito que se puede llevar a cabo en cualquier momento si se estima conveniente y si se organizan las condiciones. Por ejemplo mediante la incitación o reconducción exterior de un proceso de independencia política (organizado supuestamente por algún movimiento independentista local). Un fenómeno que pudo haber ocurrido durante los procesos de descolonización llevados a cabo como consecuencia de “*la revolución de los claveles*” y la caída de la dictadura Salazarista (abril de 1974), en la que se diseñó por parte de los servicios de inteligencia de USA, una intentona que no fue materializada, según Monjardino, “*por la indiferencia del país apetecido*”<sup>226</sup>. Pensamos que una vez instalada la base militar, los Estados Unidos más que indiferencia consideraron innecesario ocupar militarmente todo el archipiélago.

En Canarias, también surgió un movimiento amplio autodeterminista, donde la opción independentista, con escaso apoyo popular, era una de las formulas políticas que se barajaban. Apostar por la independencia del archipiélago canario siempre ha sido una

---

<sup>226</sup> “*En el caso de Azores, el archipiélago más oceánico y occidental, este sentimiento tuvo mayor incidencia y marcó una tendencia separatista y de aproximación política hacia los Estados Unidos de América. Concretamente en los fenómenos registrados en la mitad del siglo XIX; al final de la primera guerra mundial y en 1974/75, durante la revolución portuguesa. En todos los casos, debe ser dicho, el movimiento se abortó por la indiferencia del país apetecido*” (Monjardino, A., 1997, p. 245).

opción muy arriesgada, por las posibles injerencias de potencias extranjeras, en los últimos años, claramente por parte de los Estados Unidos.

Si bien hasta la fecha no ha prosperado un movimiento independentista capaz de dar un giro a nuestras relaciones políticas con el Estado español, si existe un amplio rechazo a cualquier actuación que implique la utilización de Canarias como plataforma militar. Rechazo que se materializó en las continuas campañas en contra de la instalación de bases militares extranjeras en territorio canario y en el referéndum sobre la introducción de España en la OTAN (12 de marzo de 1986) donde la participación y el voto negativo en Canarias fueron mayoritarios. No obstante, y en contra de ese sentimiento popular de rechazo a la militarización de Canarias, la utilización militar de este archipiélago sigue presente mientras siga formando parte de esa estructura militar<sup>227</sup>.

La OTAN, para actuaciones de intervención rápida en toda el área Occidental africana, necesita una base de apoyo logístico cercana a esa costa africana. Una base que, aunque localizada en coordenadas de latitud Norte, podría dar servicio a actuaciones militares fuera de su teórico ámbito geográfico: el Atlántico Norte. Una intervención que estaría justificada en el argumento mediático de frenar la expansión islámica, o algún movimiento “terrorista”. Tal como se han desarrollado los últimos conflictos de este tipo, en los que ha intervenido la OTAN o ejércitos de Estados miembros, caso de la última guerra contra Irak y más recientemente en Malí, es de suponer que detrás de esas intervenciones militares (de resultados desastrosos) se esconden intereses políticos y económicos: apoderarse de los recursos naturales de estas regiones africanas ricas en minerales e hidrocarburos.

Por otro lado, hay que indicar la incorporación de China como potencia comercial en este escenario de intervenciones exteriores en el África atlántica. Tanto en países de esta área continental, como en algunos archipiélagos. Este país ha mostrado su interés en ocupar parte del Puerto de Las Palmas (zonas de la nueva dársena exterior de la Esfinge) con la intención de disponer de una base logística moderna y segura que facilite el desarrollo de actividades comerciales portuarias vinculadas a la explotación

---

<sup>227</sup> Por ejemplo la utilización de infraestructuras de trasportes aéreas y portuarias, tanto civiles como militares.

de recursos naturales del continente africano. También China trabaja en acuerdos de cooperación con Cabo Verde. Acuerdos que implican la promoción de la inversión asiática en los sectores de la construcción de infraestructuras, energía, telecomunicaciones, agricultura, transportes, recursos naturales y turismo<sup>228</sup>.

Factores exógenos vuelven a revalorizar geoestratégicamente a estos territorios. En este contexto, Las Palmas -ciudad y puerto- se presenta como la unidad territorial de mejores condiciones de partida para tal fin. Asunto que trataremos más adelante.

### III.4 SÍNTESIS

Llegados a este punto pensamos que, a modo de síntesis, resulta oportuno concluir, las siguientes ideas:

- Aunque en un principio la exploración y frecuentación de los archipiélagos atlánticos pudo haber sido un hecho fortuito, a partir del segundo milenio a. C. el devenir histórico de alguno de ellos se enmarcan dentro de una planificada estrategia vinculada a la pesca.

---

<sup>228</sup> “China se ha convertido, en los últimos años, en el socio más importante de Cabo Verde por sus inversiones en diversos campos del archipiélago, pero también por sus acciones relacionadas con las áreas sociales, incluida la lucha contra la pobreza. El gigante asiático ha contribuido a aspectos tan relevantes de las islas como la defensa y la seguridad, las infraestructuras generales o la pesca, a través de acuerdos de cooperación e inversiones que alcanzan los 200 millones de euros desde el año 2009, lo que ha permitido al país africano ampliar sus tasas de desarrollo.

Cabe destacar entre todas las iniciativas llevadas a cabo por el estado asiático en Cabo Verde la construcción del nuevo Estadio Nacional, los palacios del Gobierno y el Parlamento y la ejecución, en curso, del Palacio Presidencial, además de la edificación de la primera presa en el país, La Pollio, en el interior de la isla capitalina de Santiago, y de varias escuelas rurales y centros de salud, recoge el portal *Infopress*.

Una empresa ha sido designada también para construir la Terminal de Cruceros Place, así como las obras para la rehabilitación del puerto del astillero de Cabnave en la isla de San Vicente y la construcción del muelle de aguas profundas de su capital, Mindelo, con el que las autoridades caboverdianas intentan competir con los dos grandes puertos de la región, los de Las Palmas (Islas Canarias) y Dakar (Senegal), a través de precios, instalaciones y servicios; una actuación, esta última que permitirá crear de 300 a 500 puestos de trabajo directos y generar unos ingresos anuales de 14,2 millones de euros. (Fuente: Africa Infomarket, “China se perfila como el socio más importante de Cabo Verde”,

en <http://www.africainfomarket.org/actualidad/noticias/item/16020-china-se-perfila-como-el-socio-mas-importante-de-cabo-verde> [2 de enero de 2014].

- El conocimiento de la existencia de las islas atlánticas de la Macaronesia, la abundancia de recursos marinos en sus aguas, la proximidad de parte de algunos archipiélagos (Canarias y Madeira) a factorías (Mogador) vinculadas con el “*Círculo del Estrecho*” y a su vez a la región económica y cultural del Mediterráneo, fueron las causas principales que propiciaron su vinculación a determinadas actuaciones incluidas en la planificación geoestratégica diseñadas por ciudades o centros de producción del entorno del *Círculo del Estrecho*.

- La inclusión y utilización de estas islas en estrategias marinas permitió disponer de estaciones de apoyo en el Atlántico. Convirtiéndose en enclaves marítimos para dar servicios a la navegación y a las pesquerías. Prácticas que en algunos casos llevaba consigo el asentamiento humano.

- Aunque las aguas que rodean todos los archipiélagos macaronésicos son ricas en recursos marinos (posible razón económica) el motivo por el cual no se dio un proceso similar al de Canarias en el resto de archipiélagos, puede corresponderse a que en este archipiélago se conjuntaron una serie de condiciones favorables que en el resto no se plasmaron.

- Después de varios siglos de oscurantismo en el que las islas atlánticas quedaron aisladas (no se mantiene contactos con el exterior), comienza a partir del siglo XIV un nuevo periodo histórico en el que la navegación oceánica va a ser la gran protagonista.

- Entre el conjunto de islas que forman los distintos archipiélagos, el poblamiento inicial y la posterior colonización ibérica, ya a partir del siglo XV, se dio de forma más intensa en aquellas islas mejor dotadas, especialmente, en cuanto a accesibilidad y recursos naturales. El poblamiento de mayor volumen y éxito se dio en Gran Canaria.

- Con el fortalecimiento de los reinos europeos, la competencia por nuevos dominios (expansión imperialista), el control por el imperio otomano de las rutas hacia oriente por Asia menor, se promocionan avances en la navegación que originan el redescubrimiento de las islas atlánticas. En este contexto nace un nuevo concepto territorial (siglo XV) cuyo objeto central fue ampliar dominios terrestres, y ahora también marítimos. Para ello será necesario el diseño de una geopolítica y una estrategia de expansión que

permitiera proyectar el poder de la metrópolis en ultramar. Dicha geoestrategia tendrá en las correspondientes armadas su instrumento principal de expansión, ocupación y dominio y, en las islas atlánticas, plataformas oceánicas de apoyo y experimentación.

- En esta etapa de expansión colonial europea asentada fundamentalmente en los grandes desplazamientos navales (navegación a vela), la localización geográfica de los archipiélagos atlánticos y la dinámica de corrientes va a determinar el señalamiento de rutas y derroteros. En esta estrategia política y naval, algunas islas juegan un papel específico o destacado.

- En el diseño de esta geopolítica, como de cualquier otra, se procede a la selección/discriminación de territorios según objetivos. Conforme a este procedimiento se seleccionan aquellas geografías insulares de mayores y diversos aprovechamientos y por tanto, más propicias para el cumplimiento de objetivos y rentabilidad económica.

- Aunque la localización geográfica de estos archipiélagos ha jugado un papel importante en la geopolítica de expansión atlántica europea, especialmente durante el periodo de navegación a vela, el valor geoestratégico de estos espacios insulares (archipiélagos, islas, ciudades y puertos) no puede medirse sólo por esta condición geográfica. Este valor depende de la conjunción de una serie de factores y elementos. Aquellos territorios donde se concatenaron el mayor número de factores y elementos favorables, alcanzaron un alto valor geoestratégico y, en ellos, se desarrollaron procesos de colonización de mayores dimensiones y alcance.

- La instrumentalización de estos enclaves insulares no sólo fue ejercida por los Estados ibéricos. A partir de mediados del siglo XIX y con la aparición de los buques de vapor trasatlánticos, las grandes potencias europeas del momento diseñan una nueva geopolítica atlántica. En su estrategia de expansión seleccionan como bases de recalada y avituallamiento (carbón y aguada) sólo aquellos enclaves portuarios que podían desempeñar con éxito tal encomienda. Entre todos ellos, el de mayor preferencia, especialmente por sus características náutico-terrestres, será el Puerto de La Luz.

- Los cambios en la navegación en cuanto a tamaño de barcos y fuente energética de empuje (el viento por la combustión) repercutieron sobre la importancia geoestratégica

de los archipiélagos de la Macaronesia. La navegación comercial se emancipó de la dependencia de vientos y corrientes marinas. Se hizo más exigente, y por tanto, selectiva.

- Las escalas iban a estar ahora determinadas por la localización y emplazamiento de aquellos puertos mejor dotados para las maniobras náuticas y portuarias de los nuevos barcos y cargas. Esta nueva realidad marca un antes y un después en la utilización histórica de estos espacios insulares.

- Con los cambios en el sistema de navegación y los nuevos requerimientos se produce una discriminación entre el conjunto de puertos macaronésicos que hasta ese momento venían siendo utilizados por la navegación internacional, tanto como puertos de escala y apoyo a la navegación, como puertos abiertos al comercio exterior.

- Entre todos los puertos insulares el de La Luz se presenta como el de mayor participación en este nuevo escenario marítimo y comercial.

- Con la llegada del petróleo y el desarrollo de la revolución industrial se incrementa considerablemente el tráfico marítimo. Al transporte de las materias primas extraídas de las colonias, se suma ahora la mayor distribución mundial de mercancías manufacturadas, consecuencia de la producción a gran escala generada por la revolución industrial y la expansión del consumo.

- Los cambios recientes más significativos en cuanto al transporte marítimo de mercancía general, se produce con la contenerización de la mercancía.

- La aparición de nuevos centros de producción en países emergentes o en vías de desarrollo, ha trastocado el mapa de distribución mundial de las áreas geográfica de mayor producción, incidiendo en los derroteros de las rutas marítimas comerciales mundiales.

- Se refuerza las rutas marítimas que parten de los puertos del Este y Sureste asiático.

- El tráfico marítimo comercial que circula entre Europa-África y Sudamérica es de un volumen medio o poco significativo. La herencia dejada por la explotación colonial de los países de la costa occidental africana, y la inexistencia de una política comercial justa entre la Europa desarrollada y África no han posibilitado la generación de intercambios comerciales entre áreas geográficas de estos dos continentes.
- La política colonial ejercida sobre estas áreas geográficas han puesto impedimento al desarrollo social y económico de los países que la componen limitando los intercambios comerciales. Son condicionantes que no favorecen el incremento del tráfico marítimo por estas aguas atlánticas, lo que repercute igualmente en el desarrollo de los puertos insulares e indirectamente en sus economías.
- Devaluada comercialmente la renta de posición de estos archipiélagos, toma fuerza la explotación turística.
- A partir del proceso de integración europea, aumenta la pérdida de valor geoestratégico marítimo-comercial de estos territorios.
- Los avances desarrollados en la navegación y el transporte marítimo, los cambios en la tipología de la carga y derroteros de las rutas comerciales marítimas y la falta de una planificación estratégica marítima de carácter comercial, fueron factores claves que incidieron en la depreciación de sus recursos y en la pérdida de funciones y protagonismo atlántico. Y, en consecuencia, una pérdida sustancial de identidad.
- Se procede a una reconversión funcional y socio-económica de estos territorios. Se devalúan las funciones históricas relacionadas con el comercio exterior. Se opta por la explotación turística como pieza de recambio de la economía insular.
- Se desaprovecha la oportunidad histórica de potenciar las relaciones comerciales directas con países de la costa occidental africana.
- A finales del siglo XX, factores exógenos vuelven a revalorizar geoestratégicamente a Canarias, tanto por su posición geográfica como, especialmente, por la disposición de

un espacio urbano-portuario suficientemente desarrollado como para cumplir determinadas prestaciones y servicios.

- Las Palmas ciudad y puerto se presenta en este nuevo escenario atlántico como la unidad territorial de mejores recursos y condiciones de partida para tal fin.

## III.5 APÉNDICES

### III.5.1 Declaración del Tratado de Maastricht para las regiones ultraperiféricas (RUP)

La Declaración 26 del Tratado de Maastricht dispone lo siguiente: *“La Conferencia reconoce que las regiones ultraperiféricas (departamentos franceses de Ultramar, Azores, Madeira y las Islas Canarias) padecen un importante atraso estructural agravado por diversos fenómenos (gran lejanía, insularidad, escasa superficie, relieve y clima difíciles, dependencia económica respecto de algunos productos) cuya constancia y acumulación perjudican gravemente a su desarrollo económico y social. Considera que, si las disposiciones del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y del derecho derivado se aplican de pleno derecho a las regiones ultraperiféricas, ello no basta para que se adopten disposiciones específicas en su favor mientras exista una necesidad objetiva de adoptar tales disposiciones con vistas a un desarrollo económico y social de estas regiones. Estas disposiciones deberán tener por objetivo a la vez la realización del mercado interior y el reconocimiento de la realidad regional, con vistas a hacer posible que las regiones ultraperiféricas alcancen el nivel económico y social medio de la Comunidad”*.

Art. 299, párrafo 2: *“Las disposiciones del presente Tratado se aplicarán a los departamentos franceses de Ultramar, las Azores, Madeira y las islas Canarias. No obstante, teniendo en cuenta la situación estructural social y económica de los departamentos franceses de Ultramar, las Azores, Madeira y las islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación del presente Tratado en dichas regiones, incluidas las políticas comunes. El Consejo, al adoptar las medidas pertinentes contempladas en el párrafo segundo, tendrá en cuenta ámbitos tales como las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales comunes. El Consejo adoptará las medidas contempladas en el párrafo segundo teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las regiones ultraperiféricas, sin poner en peligro la integridad y coherencia del ordenamiento jurídico comunitario, incluido el mercado interior y las políticas comunes”*.

### III.5.2 Conclusiones sobre *Las pesquerías canario africanas (1800-1914)*

*“En los albores del siglo XIX, cuando la explotación del banco pesquero canario-africano, tradicionalmente en manos de los pescadores isleños, continuaba su rumbo invariable desde el siglo XVI, en lo que a métodos de explotación y orientación de la producción se refiere, comenzaron a aparecer obras e informes que, de una manera ininterrumpida a lo largo de la centuria, proclamaban las maravillas y excelencias de unas aguas como las saharianas, cuyas especies bien salazonadas y conservadas podían competir en los diferentes mercados europeos con las procedentes de otros bancos piscícolas.*

*Fue esta literatura sobre las aguas canario-africanas, escrita sin apoyatura científica alguna y por personas que en su mayor parte carecían de conocimientos ictiológicos, la que dio a conocer las pesquerías no sólo en España, donde ya se tenían noticias de ella, sino también en algunos países europeos como Francia, Inglaterra e Italia, siendo utilizada, asimismo, como documento fundamental en la elaboración de los proyectos de explotación.*

*Si bien fue en la década de los cuarenta cuando aparecieron los primeros intentos de explotación del banco pesquero de manos del Gobierno español y de una casa comercial gaditana, no sería hasta después de 1850 cuando estos proyectos, mayoritariamente hispanos, proliferaron de una manera desconocida hasta entonces.*

*La causa de este incremento radicó en lo siguiente:*

- 1. La difusión alcanzada por los estudios relativos a las pesquerías africanas que hizo despertar el interés por la explotación del banco pesquero en pequeños círculos del frágil capitalismo hispano (rentistas, propietarios y armadores).*
- 2. Estos nuevos inversores aspiraban, por lo general, a sustituir las importaciones de bacalao y otras especies que llegaban al mercado nacional procedentes de los países nórdicos y de Terranova, por productos de las pesquerías africanas preparados en las factorías que pensaban instalar tanto en la costa sahariana como en determinados puntos del Archipiélago canario, donde radicarían sus bases de operaciones.*
- 3. El interés geoestratégico que ofrecía el hinterland sahariano en un momento en el que el colonialismo europeo en África cobraba un vigor inusitado, con lo cual podía peligrar no sólo la pretensión de los proyectos hispanos de asegurarse el monopolio en la explotación de las aguas saharianas, sino la propia seguridad del Archipiélago.*
- 4. La importancia que estos caladeros adquirieron en el extranjero, especialmente en países como Inglaterra y los Estados Unidos de América, país éste último que intentó comprar la isla de Graciosa a través del intermediario Edward Belknap Hodges para que su flota faenara en las aguas citadas desde otoño a primavera; y en Francia e Italia donde las intenciones veladas de hacer lo propio, patentes en las publicaciones de Berthelot y Stassano, no se harán realidad hasta bien entrado el siglo XX.*

*Todas estas tentativas, que contaron, en líneas generales, con el apoyo de algunos comerciantes de las islas y de las autoridades civiles y militares del Archipiélago, no fueron bien acogidas por los armadores canarios del banco pesquero que veían peligrar, así, el monopolio que ejercían sobre la pesca y la posterior comercialización del producto en el mercado insular. Lo que les llevó a “asociarse” con miembros de la burguesía agraria y comercial, en diferentes períodos del siglo pasado y principios de este, para intentar, sin éxito alguno, el relanzamiento del subsector.*

*A partir de 1870 y dado los intereses político-económicos en juego, la burguesía canaria, particularmente la de las Canarias Orientales, los grupos peninsulares promotores de los proyectos de expansión colonial y los círculos africanistas madrileños, presionaron al Gobierno de Madrid para que tomase posesión del litoral comprendido entre Cabo Bojador y Cabo Blanco, a la vez que le instaban a exigir a Marruecos la cesión definitiva del enclave donde estuvo situada la antigua fortaleza de Sta. Cruz de Mar Pequeña.*

*Si bien esta presión obtuvo parte de sus frutos cuando el Gobierno de Cánovas ocupó el litoral sahariano, en 1885, la realidad de los hechos en los primeros años del siglo XX demostró el fracaso de las falsas expectativas puestas por africanistas, canarios y capitalistas peninsulares en la explotación de la nueva colonia y sus aguas marítimas.*

*Estos intentos de explotación pesquera tropezaron con dos serios obstáculos. Por un lado, y a causa de la débil coyuntura nacional por la que atravesó el país a finales del XIX, la colonia de Río de Oro se encontraba en un estado de total abandono, caracterizado por la presencia de una pequeña fuerza militar y de una factoría perteneciente a la Compañía Transmediterránea, cuyo saldo negativo a la hora de comerciar con los indígenas no inspiraba gran confianza. A ello habría que unir la pérdida de una parte del hinterland sahariano por el Tratado Hispano-Francés de 1900, y la falta de una política diplomática convincente con respecto a Marruecos en el tema de Sta. Cruz de Mar Pequeña.*

*Por el otro, los proyectos quedaron en intentos frustrados, malográndose así una clara oportunidad de romper con la explotación artesanal del banco pesquero. Los motivos de este fracaso radicaron en: las leyes de carácter gremial que regían la industria pesquera española y que impedían el acceso del capital extranjero a las concesiones sobre pesquerías en la costa occidental africana, la ausencia de una política de ayudas a los citados proyectos por parte de los diferentes gobiernos de Madrid, a diferencia de lo que hacían Francia e Inglaterra; y, por último, la falta de rigor científico en la elaboración de los mismos, ya que se sustentaban en obras e informes carentes, a excepción de la de Enrico Stassano, de toda base empírica.*

*Hasta aquí estas reflexiones, en espera de que sean rebatidas o reforzadas por nuevos estudios que aborden temas comunes o similares al tratado.*

*No obstante, convendría acometer en el futuro el estudio de las siguientes cuestiones:*

- Profundizar en los proyectos de explotación del banco pesquero y en la creación de factorías en Río de Oro durante el período que va de 1914 a 1950.*
- La repercusión que tiene en la industria canaria del salado la aparición de las primeras flotas de pesca extranjeras en aguas saharianas.*
- La importancia del caladero sahariano en el sector pesquero canario.*
- Y el necesario estudio sobre el Sahara Occidental entre la crisis del 98 y finales de la Segunda Guerra Mundial.*

*Mientras tanto, quede esta aproximación al tema del banco pesquero canario-africano como paso humilde hacia la constitución de los “estudios africanos” en la bibliografía española”.*

(Martín Milán, J.M., 1992, pp. 81-83)

### III.5.3 Sobre la potencialidad del puerto de Las Palmas como puerto redistribuidor de mercancías (Según informe de E. Stassano, publicado en *El Liberal*, núm. 428, el 2 de diciembre de 1887)

#### LAS PALMAS, DEPÓSITO COMERCIAL DE PRODUCTOS AFRICANOS<sup>229</sup>

*“El rapidísimo incremento que ha tomado esta escala ha dejado hasta hoy escapar una idea que debió sin embargo acudir con facilidad a la mente de quien conozca las condiciones actuales de los cambios comerciales, de la navegación en la vecina Costa de África y de los criterios económicos que los regulan; y que es por otra parte de una utilidad tan evidente, que hoy, cuando aún no están terminados los trabajos del puerto y la playa no ocupada por completo, podría todavía ponerse fácilmente en ejecución, dándole a la escala naciente del puerto de Las Palmas un valor mercantil más relevante que el que tiene y se entrevé en el día. Nos referimos a la creación de un gran depósito de mercancías, destinado, como el célebre Alexandra-doks de Liverpool, al comercio y tráfico marítimo de África.*

*Fundándose un depósito de esta clase en un puerto como éste, de fácil acceso y seguro fondeadero, libre completamente de impuestos y donde la mano de obra abunda y cuesta poco, se haría posible el cabotaje con la costa de África por medio de pequeños vapores; empleándose los grandes, los económicos cargo-boat para el transporte a Europa de las abundantísimas producciones africanas; dos medidas indispensables y que debieran tomarse con urgencia, si han de ser remunerativos los servicios marítimos en la mencionada costa y que además permitirían, sin necesidad de emplear grandes capitales, la anhelada asociación de las empresas marítimas con el cambio de mercancías de tierra firme.*

*Una de las circunstancias más importantes es la que se refiere a anclaje, viniendo de nuevo Las Palmas a ser más favorecida: a cien yardas de tierra pueden fondear los buques en seis brazas de agua, y tan suave es el declive mar afuera que, a una milla de distancia, la sonda no toca sino a las doce brazas. Lo favorable de esta condición se comprende mejor comparándola con la Madera, puerto de Funchal en la isla de Madeira, donde a 200 yardas de la orilla tiene el capitán que echar treinta brazas de cadena: las desventajas que esta operación ofrece respecto a demoras para levar y el peligro en casos de tormenta por la proximidad de la tierra, son suficientemente claras para no detenernos sobre el asunto.*

*La razón más poderosa del desarrollo de riqueza debido al puerto, y que puede traer resultados no soñados, es el hecho de que las islas Canarias se están convirtiendo apresuradamente en huertas frutales. La producción en islas por este concepto es realmente admirable. Albaricoques, melocotones, uvas, plátanos, manzanas, naranjas, higos, almendras, cidras, tomates, además de toda clase de frutas inglesas, a excepción de gooseberríes y grosellas, se producen y vegetan al aire libre de una manera*

---

<sup>229</sup> “La Memoria que presentó el Dr. Stassano al Gobierno italiano sobre las posibilidades de Las Palmas para las operaciones marítimo-comerciales en África encontró amplio eco en la prensa local, siendo reproducida por *El Liberal*, núm. 428, 2 de diciembre de 1887, y por la *Revista Comercial*, núm. 3, 1 de diciembre de 1887. La iniciativa de convertir La Luz en depósito comercial para los productos de la costa occidental africana fue asumida pronto por los responsables de Eider Dempster”. (Introducción de F. Quintana Navarro, 1985).

maravillosa. Muchas de éstas, tales como plátanos, se dan todo el año, y casi todas las demás, dos y tres veces durante el mismo período. En la época de damascos se pueden comprar éstos a medio penique la libra y los plátanos a un chelín y tres peniques el ciento. Como ejemplo de las colosales proporciones que tiene el cultivo de esta sola fruta, basta decir que hace 4 años no llegaba la exportación sino a unos 200 racimos, aproximadamente, por semana, y en la actualidad se embarcan más de 10.000 en el mismo período.

Cuando la afición a esta deliciosa fruta se desarrolle entre la gente inglesa, sería algo atrevido fijar el número de racimos a que pudiera llegar la exportación. La demanda por frutas y verduras tempranas crece en Inglaterra con suma rapidez, y para aprovechar con buen resultado esta tendencia, sería necesario que se pudiesen obtener cargos con prontitud bajo arreglos que presenten a los navieros y armadores toda seguridad para no dejarlos de admitir.

Respecto al tráfico de pasajeros de ida a las islas y vuelta a Inglaterra, igualmente en proporción creciente, en esta categoría de pasajeros pueden quedar incluidos comerciantes, estudiantes, investigadores, y en general turistas, que no precisan ser o proceder de países desarrollados, ya que -por cuestión de proximidad- pueden ser originarios de África occidental. Las Canarias indudablemente de pocos años acá, han llegado a ser uno de los centros principales del mundo, visitadas por gente de todas partes, ya por buscar recreo, ya por motivos de salud, pues con un sol eterno, sin lluvias, con una temperatura constante de 60 grados (Fahrenheit) a la sombra y con una variación que no pasa de 9 a 10 grados de verano a invierno, es lógico que afluya a Gran Canaria gente de todos los países y con especialidad la clase doliente; siendo todo esto una razón más para que el de Las Palmas quede firmemente establecido como puerto de escala de primera clase.

Ya hemos dicho que el Gobierno español ha concedido 365.000 libras para las obras de un puerto; estos trabajos se dirigen a formar un abrigado dique de 269 acres de extensión, cerrado por un espigón o rompeolas de 1.400 yardas de largo, y un muelle de 22 yardas de ancho por 800 de largo, que cruzado con aquél ofrece abrigo y anclaje tan superiores en seguridad como los mejores puertos del mundo.

Para el comercio de cabotaje del África occidental, se requieren vapores de pequeño porte, por varias razones; por los muchos peligros que ofrecen a la navegación los innumerables bancos de arena que existen a lo largo de la costa, por las barras, difíciles de salvar, a la entrada de los ríos —motivos por los cuales tienen que pagar los buques enormes sumas a las compañías de seguros— por lo reducido de la carga que cada vapor puede encontrar en cada arribada, a causa de la activísima concurrencia que reina por mar y por tierra en estos parajes entre las muchas empresas marítimas y las innumerables factorías, siendo de notar que en el comienzo mismo de este tráfico, la naturaleza especial de aquellas producciones agrícolas, siempre continuas, no permitió nunca la acumulación de un mismo artículo en una sola factoría, por aislada que estuviese.

De lo expuesto resulta que los buques de 1.500 a 2.000 toneladas que hacen en el día aquel cabotaje, además de tener que hacer frente a subidos gastos de seguros, se ven obligados, para llenar sus estivas, a hacer escala en cada una de las factorías, cargando muchas veces una sola barrica de manteca de palma, media tonelada de cacahuet o unos cuantos dientes de elefante, cuando no tengan que disparar en balde el clásico cañonazo (...).

Combinando del modo indicado el servicio de los vapores pequeños con los de los cargo-boat en el puerto de La Luz (donde el trasbordo y el embarque cuestan sólo una peseta, con mano de obra, grúa y lanchones: donde se puede obtener gratuitamente el

sitio y la playa necesarios para el depósito); se protegería en gran manera al comercio y se prestarían facilidades extraordinarias al viajero, el cual encontraría en Las Palmas el Sanatorium para restablecerse de las fiebres sufridas en África, o la vía más directa, veloz y cómoda por medio de nuestros grandes buques de la línea de la Plata, para regresar a Europa, desembarcando después de cinco días de viaje en Genova, centro de donde irradian las principales redes de ferro-carriles europeas, o para venir de Europa a embarcarse con destino a la costa Africana.

Las ventajas que ofrece el sistema que propongo son, a mi modo de entender, de tal importancia que será oportuno ocuparme de ellas con menos brevedad. Debo indicar al comercio que el número de factorías en la costa de África aumenta todos los años y con ellas la cantidad y el valor total de la exportación e importación; si bien disminuye el precio elemental de cada artículo de comercio, marcándose principalmente la baja en las producciones importadas en Europa, siendo, como es, el negro, por naturaleza y por astucia, tardo en comprender y en aceptar las oscilaciones del mercado producidas por la concurrencia. De este estado de cosas resulta que mientras crece de un modo notable el tráfico marítimo y se multiplican las líneas de navegación, disminuye el precio de los fletes: generalmente se cree que únicamente la concurrencia marítima es origen del hecho apuntado, cuando en realidad no tiene sino participación en las causas que lo determinan. En prueba de esta tesis puede citarse el caso de que muchas casas de comercio sienten ya la necesidad de tener buques de su propiedad para el transporte de mercaderías, y, de este modo, procuran economizar en los fletes la parte de utilidades que correspondería a las compañías de navegación. Y han de apelar a este recurso porque, teniendo un límite la reducción de los fletes, las empresas marítimas que no tomasen parte en el cambio de mercancías quebrarían forzosamente.

Es necesario, pues, recurrir a un nuevo medio, que permita hacer mayores economías en el transporte de las mercancías y proporcione a la vez alguna remuneración a las empresas marítimas. Este medio es, a mi modo de ver, la creación del depósito de comercio en el puerto de la Luz, juntamente con la reforma de los buques mercantes, que por necesidad tienen que acomodarse a las modernas condiciones del comercio y acompañar al arte naval en sus progresos. Siendo de poco costo el embarque y desembarque de las mercancías y no costando nada el almacenaje, no pueden por un momento ponerse en duda las ventajas económicas que este método ha de procurar: el trasbordo, por otra parte, es cosa aceptada, sobre todo en los tráficos del África, practicándose allí con frecuencia y utilidad en circunstancias especiales por lo barato de la mano de obra y por la imposibilidad que se ofrece a un vapor de grandes dimensiones para penetrar en un río, o salvar una barra difícil, como es la de Lagos.

De la fundación del depósito en Las Palmas derivaré aún otro beneficio de no escaso valor: a saber, que permitiría a muchas casas de comercio, que poseen vapores empleados hasta aquí únicamente en servicios costaneros, utilizarlos en el depósito general, para el transporte de mercancías.

En fin, para los negociantes, para los empleados coloniales y para los viajeros en general, las ventajas consistirían en poder abreviar el penoso cabotaje de la Costa, en la facilidad de detenerse por algún tiempo en este excelente clima y en la oportunidad de tomar la mejor vía para regresar a Europa, la vía de Génova”.

(Fuente: Quintana Navarro, F., 1985, pp. 195-198).

**Comentario:** De este interesante informe, queremos resaltar, mediante la interpretación sencilla de algunas indicaciones hechas por el autor, algunos aspectos relevantes que son perfectamente extrapolables a la situación actual.

➤ Darle al Puerto de Las Palmas un valor mercantil más relevante que el que tenía, en base a potenciar un mayor aprovechamiento y rentabilidad de:

1. Sus características portuarias: estructura física, infraestructuras, instalaciones y servicios.
2. Beneficios fiscales. En la actualidad la disponibilidad de Zona Franca y de otros instrumentos para aplicación de beneficios fiscales como son la declaración de zona ZEC (Zona Especial Canaria) y la RIC (Reserva de Inversiones Canarias).
3. Su localización geográfica: proximidad a la costa occidental africana.
4. Su utilidad como puerto de escala: rutas atlánticas Norte-Sur, especialmente Europa-costa occidental africana.

➤ Oportunidad de generar economías de escala en base a obtener mayor aprovechamiento y rentabilidad de factores favorables relacionados con el hinterland insular y local, mediante el ofrecimiento de una diversidad de productos y servicios. Que podrían estar enmarcados dentro de una estrategia empresarial comercial.

1. Productos agropecuarios.
2. Clima.
3. Ocio.
4. Servicios urbanos complementarios de calidad (culturales, sanitarios, información, etc.).

➤ Ofrecer al Puerto de Las Palmas como alternativa para los intercambios comerciales entre África Occidental y Europa. Desde la siguiente estrategia comercial:

1. Facilitar la exportación de productos africanos (especialmente con destino Europa).
2. Dar mayor eficacia a la importación de productos europeos con destino países de la costa occidental africana.
3. Dar mayor rentabilidad al transporte marítimo Europa-Costa Occidental Africana, aumentando la carga y disminuyendo costes de flete mediante una combinación y jerarquización de los tránsitos navales: tamaño de barcos, función de puertos y rutas.
4. Vincular el negocio del transporte marítimo (navieras) al desarrollo del comercio (al aumento de las importaciones y exportaciones entre distintas áreas geográficas). A mayor volumen y diversidad de productos más aumenta (potencialmente) los intercambios comerciales; esto a su vez genera mayor carga a transportar; y a mayor carga transportada menores costes de transporte y mayor beneficio global.
5. Establecer relaciones comerciales estables, cordiales y fructíferas entre países diferentes; y entre distintos agentes sociales vinculados por una determinada función: la de transportar bienes sociales y materiales; distribuir mercancía y trasladar personas. Y como dice Stassano en su informe, conseguir la anhelada asociación de las empresas marítimas con el cambio de mercancías de tierra firme. Sin la necesidad de disponer de grandes capitales.

Para todo ello Stassano considera necesario utilizar el Puerto de La Luz como puerto concentrador y redistribuidor de carga: productos originales o reelaborados, aplicándole valor añadido. Algo parecido a un puerto Hub actual.

Si bien en la actualidad el Puerto de Las Palmas carece de condiciones para equipararse como puerto Hub a otros puertos competidores, como veremos en el capítulo VI, de este trabajo de investigación, sí puede servir y desempeñar la función de puerto enlace (pivote) para el desarrollo de un comercio marítimo de baja escala. O sea para trasladar personas (comerciantes y demás pasajeros) y redistribuir mercancías (carga original o productos reelaborados) mediante tráfico RO-RO (trafico mixto: pasajeros y carga rodada). Un enlace comercial entre Europa y

África occidental, constituyéndose Canarias como eje de esos flujos comerciales. Siendo además el Puerto de Las Palmas parte esencial de una estructura comercial de línea directa: Canarias-países de la costa occidental africana. Atendiendo a las peculiaridades, capacidades, oportunidades, necesidades y retos descritos por Stassano, a rediseñar y estructurar en cuanto a una planificación comercial estratégica. Asunto que abordamos en la cuarta parte de esta tesis: Conclusiones, Prospectiva y Alternativa.

La exposición de estas conclusiones y apéndices y de todo lo redactado hasta aquí bien puede servir como argumentos para desmontar la idea de la “necesidad objetiva” de ayuda exterior como algo imprescindible para mitigar el “atraso estructural” que padecen estos territorios, y de forma específica Canarias. Una necesidad objetiva de ayuda a la que hace referencia la Declaración del Tratado de Maastricht para las regiones ultraperiféricas citadas en el apéndice (III.5.1) y a la que apelan continuamente los gobiernos estatales y locales, y otras instituciones públicas y privadas. Un atraso estructural originado, según tal declaración, por ese conjunto de “fenómenos” indicados: *“gran lejanía, insularidad, escasa superficie, relieve y clima difíciles, dependencia económica respecto de algunos productos, cuya constancia y acumulación perjudican gravemente a su desarrollo económico y social”*.

Conforme a los argumentos anteriormente expuestos se evidencia que la causa de ese atraso estructural no recae fundamentalmente en el conjunto de esos fenómenos citados. Muy al contrario, tal y como se ha comentado, los condicionantes de carácter social han originado mayores impedimentos al desarrollo socioeconómico de estos territorios insulares que los propios de su naturaleza geográfica y condición insular. Por tanto queremos desmontar la base determinista de los argumentos empleados para fundamentar la declaración citada. Y de la misma forma consideramos un error mantener tal percepción sobre el origen y naturaleza de tal problema. Si de verdad fuera el hecho insular la causa fundamental de ese mencionado retraso estructural, tendríamos que aceptar que sin ayuda externa jamás podríamos salir de ese retraso, ya que esos condicionantes forman parte de nuestras características geográficas, intrínsecas e imperecederas.

Un asunto que abordamos en la parte final de esta tesis (Conclusiones, Prospectiva y Alternativa) con el objetivo de identificar claves para una interpretación más profunda de ese retraso estructural y para plantear alternativas posibles que infieran una resolución favorable a tal fenómeno.

## SEGUNDA PARTE

# LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. DE UNA CIUDAD CON FONDEADERO A UNA CIUDAD PORTUARIA



## CAPÍTULO IV

### LAS PALMAS CIUDAD Y PUERTO. CONFIGURACIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



#### IV.1 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA CIUDAD-PUERTO LATENTE

En el capítulo II se hizo un repaso a los elementos y factores que han incidido en el desarrollo diferencial de los distintos espacios insulares de la Macaronesia, concluyendo que el valor geoestratégico de estos territorios no dependía solamente de su localización geográfica, sino también del valor que independientemente adquirirían cada uno de ellos por la suma de aprovechamientos posibles y su utilización como plataformas marítimas de apoyo a las estrategias de expansión colonial. Por estas razones aquellos que poseían una combinación mejor de recursos alcanzaron mayor valor, utilidad y desarrollo.

Como resultado de esa evaluación se consideró a Gran Canaria, y a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, como el territorio insular del ámbito geográfico señalado, donde se concatenaron la mejor combinación de elementos y factores. De todos los elementos evaluados en la primera parte de esta tesis, seleccionamos el potencial crecimiento y desarrollo del sistema portuario como el de mayor importancia. Como el factor decisivo en la discriminación selectiva hecha por las navieras en la elección de los puertos macaronésicos a partir de la revolución industrial y, más concretamente, de la navegación a vapor. Un potencial que indudablemente dependía en gran medida de las características físicas de sus puertos naturales.

Fue la estructura natural del puerto de Las Isletas o de La Luz la que permitió, a partir de finales del siglo XIX, la construcción progresiva de las mayores infraestructuras portuarias y, con ello, facultar a este puerto de la operatividad náutica demandada por las navieras. Pero hizo falta algo más que buenos condicionantes físicos para su desarrollo. A este beneficio se le agregó un factor que fue clave en el proceso de cambios y grandes transformaciones: la acción de los agentes sociales, especialmente la intervención de empresas extranjeras vinculadas al comercio y transporte marítimo<sup>230</sup>. La decisión de estas compañías a favor de La Luz (por sus mejores condiciones y capacidad de crecimiento) como principal puerto de escala y carboneo fue el detonante

---

<sup>230</sup> “La burguesía de origen extranjero ocupa un puesto relevante en la realidad social canaria... Esta importancia radica en que gran parte de la actividad económica canaria va a estar mediatizada por estas familias o por las sociedades extranjeras que representan. Sectores tan trascendentales para la economía canaria como las navieras, consignatarias, el aprovisionamiento de carbón y el agua, los créditos, las finanzas, los cambios de moneda, o los primeros pasos de una actividad que durante el siglo XX va a conocer un gran crecimiento: el turismo, está prácticamente controlado por estas familias o sociedades o compañías extranjeras” (Torres Santana E., Noreña Salto, M. T., 1981, pp. 67-68).

principal que movilizó los recursos necesarios para la construcción y posterior desarrollo de este puerto. Por otro lado, su participación también fue decisiva en la modernización de la estructura económica, equipamientos urbanos y servicios públicos. Así como en otros aspectos de la sociedad insular.

La intervención exterior, especialmente la británica, actuó como pieza que logró engarzar todos los elementos favorables propiciando una mayor fuerza en todo el engranaje<sup>231</sup>. Fue tanta la presencia e intervención británica que algunos autores mantienen que Canarias fue por aquellos tiempos una colonia sin bandera al servicio del imperio británico<sup>232</sup>.

Una de las principales actuaciones que acometieron las empresas británicas fue la elección de este puerto como principal base de carboneo<sup>233</sup>. En este cometido, las compañías británicas promovieron acciones, tales como ganar la subasta y licitar las obras de construcción del puerto (Swanston) u obtener las primeras licencias municipales para la instalación de depósitos de carbón (Miller, Blandy Brothers y Elder Dempster & Company Limited). Estas compañías empezaron sus actividades anticipándose a la autorización pertinente del Ministerio de Fomento, escudándose en el amparo que suponía la tolerancia de instituciones locales “*lo que siendo una flagrante ilegalidad sin embargo ocasionó un claro beneficio al puerto debido a que favoreció su inmediato despegue en tráfico de vapores por La Luz*”<sup>234</sup>.

---

<sup>231</sup> “...el papel que jugó la colonia británica en Canarias durante el siglo de su desarrollo, apogeo y declive (1850-1950). Muy especialmente, el papel de aquella colonia extranjera de Europa que hizo de locomotora del proceso modernizador del archipiélago en tiempos modernos. Los sectores canarios que se vieron privilegiados tanto por la primera potencia naval del mundo [...] como por la primera nación industrial del planeta fueron el portuario-mercantil, el agrícola y el turismo. Un proceso impulsado por la colonia británica que arrastró consigo sectores económicos hispanos y canarios relacionados con el comercio exportador y turístico” (Morales Lezcano, V., 2004, p. 100).

<sup>232</sup> Morales Matos, G. y Santana Santana, A., 2005, pp. 185-218.

<sup>233</sup> Actuación que partió de Sir Alfred Lewis Jones, personaje británico relacionado con el comercio exportador y el turismo, y muy especialmente al comercio británico con África del Sur mediante sus vínculos con la *African Steamship Company* y la *Elder Dempster and Company Limited*. “Fue así como en las rutas euro-americanas-africanas, Jones advirtió pronto que, estableciendo en el puerto de La Luz una importante estación de carboneo, quedaría garantizado para mucho tiempo el porvenir de las navieras inglesas en las rutas marítimas occidentales (*Cunard, Elder Dempster*)” (Morales Lezcano, V., 2004, p. 102).

<sup>234</sup> Martín Galán, F., 2008, p. 89.

En este bloque (capítulos IV y V) hablaremos sobre cómo se concretó esta combinación en el proceso de configuración del territorio y en la conformación del escenario de actuación de esta ciudad. Describiremos, a grandes rasgos, las principales etapas y funciones desempeñadas por el Puerto de Las Palmas como enclave portuario atlántico y sus vinculaciones con la navegación, el sistema de transporte marítimo y las relaciones comerciales internacionales. Y es que, precisamente, la vinculación histórica con el transporte marítimo y el comercio internacional, ha sido lo que ha marcado las pautas del desarrollo socioeconómico de esta ciudad, y de forma general, también la de los archipiélagos de la Macaronesia<sup>235</sup>.

Sin lugar a dudas, Las Palmas de Gran Canaria ha sido la ciudad donde la navegación internacional y el comercio marítimo han repercutido con mayor fuerza. Prueba de ello son las dimensiones que hoy alcanza su puerto y los volúmenes de tráficos navales que en él operan, muy superior a cualquier otro puerto de la Macaronesia, e incluso de toda la fachada occidental africana. También, y de forma notable, incidieron sobre la configuración del territorio, el paisaje social, y en las distintas funciones que ha desempeñado esta ciudad. Aunque más que funciones, sería mejor decir que han sido variantes de un mismo papel principal, el de ser puerto de escala y funcionar como estación de servicios a la navegación y comercio marítimo. Función que, por sus características actuales, ha podido y puede desempeñar un papel de mayor protagonismo.

---

<sup>235</sup> “La actividad comercial constituye, sin duda, un capítulo económico inherente a la misma naturaleza archipelágica de Canarias, territorio aislado por el mar que hace del vínculo mercantil con el exterior garantía exclusiva de su propia existencia” (Martín Hernández, U. 1992, p.15). El comercio exterior es una constante en la economía de estos archipiélagos que se mantiene desde los inicios de la etapa colonizadora, siendo la agricultura de exportación la actividad productiva sobre la que descansaba el comercio exterior, sobre todo en Azores, Madeira y Canarias. La pesca tradicional jugó un papel destacado en la economía local pero nunca entró a formar parte de ningún modelo de desarrollo económico (asunto que merecería un capítulo aparte). Por el contrario el desarrollo del turismo desde mediados del siglo veinte si ha pasado a ser la actividad económica principal de algunas áreas insulares, en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria el negocio turístico se combinó perfectamente con las actividades comerciales y portuarias, originando la etapa de mayor crecimiento y desarrollo de esta ciudad, asunto al que nos referiremos más adelante.

## IV.2 LA ESTRUCTURA INICIAL DEL TERRITORIO

La historia de Las Palmas de Gran Canaria es la historia de una ciudad marítimo-portuaria que contaba en origen con una serie de atributos naturales que favorecieron su utilización como plaza atlántica. No obstante este valor potencial que, por localización geográfica tenía su *hinterland* natural o zona de influencia e intercambios en la costa africana, quedó latente y no se desarrolló de pleno hasta finales del siglo XIX, cuando las potencias industriales europeas necesitaron un puerto en condiciones para escala, carboneo, aguada, avituallamiento y otros servicios logísticos (portuarios y comerciales) y complementarios de carácter urbano (residencial, recreativo, cultural, etc.).

En sus comienzos, este espacio donde hoy se asienta la ciudad y el Puerto de Las Palmas no fue utilizado como lugar para el asentamiento humano antes de la llegada en el siglo XV del conquistador Juan Rejón. No se conocen (no quiere decir que no existan) hallazgos que evidencien la existencia de algún importante asentamiento poblacional en Las Palmas anterior a la conquista, excepto algunos asentamientos muy reducidos y aislados como es el caso de “*la cueva de los canarios*”<sup>236</sup> en la cara noroeste de *Loma Colorada*, en la Isleta, por lo que no se puede afirmar que el entorno natural de Las Palmas cumpliera alguna función específica ya desde la Antigüedad. Tampoco que tuviera carácter de territorio organizado y estructurado para el desarrollo de alguna actividad humana.

Después de más de diez siglos de incomunicación con el exterior, este espacio marítimo se presenta como cabeza de playa para la introducción de una nueva cultura que tenía en la empuñadura de las armas y en la cruz las insignias más representativas. Y son estos estandartes en manos de tropas enviadas para la conquista de Gran Canaria los que venidos del mar echan ancla en el surgidero de Las Isletas. Desembarcan por la ensenada de Santa Catalina y se instalan en la vega sur del Guiniguada, procediendo a levantar un campamento militar para la conquista de la isla y el inicio de un nuevo proceso de colonización insular: El Real de Las Palmas.

---

<sup>236</sup> Conjunto arqueológico formado por varios agrupamientos de cuevas de habitación y posible almacén. Su origen prehispánico posiblemente sea coetáneo a la ocupación y construcción del poblado.

Se desconoce si fue este entorno marítimo el primer lugar en condiciones para el desembarco que avistó la flotilla de Juan Rejón al aproximarse a esta isla. Consideramos que una simple exploración desde la amura de cualquiera de sus naves fue suficiente para designar a este lugar como idóneo para llevar a cabo tales propósitos.

Los elementos naturales con los que se encontraron a su llegada fueron los siguientes:

a) Abrigo natural: alineaciones volcánicas (península de La Isleta) que actúan como pantalla cortavientos protegiendo las aguas portuarias de los vientos y corrientes reinantes de componente nordeste. Antes de construirse los actuales muelles la península de La Isleta era el único medio existente para la protección de las distintas áreas de fondeo y ensenadas donde poder realizar las maniobras de desembarque y embarque.

b) Istmo y sistema dunar: estructura geomorfológica compuesta por una superficie de arenas sobre un asentamiento rocoso que posibilitó la conexión entre La Isleta y el resto de la isla y, así mismo, la generación de ensenadas a ambos lados de esta franja arenosa, habilitando gran parte del litoral para posibles embarcaderos.

c) Costa aplacerada: facilita el arribo de pequeñas embarcaciones y el trasbordo de personas, mercancías y utillaje. El original borde costero -en su parte naciente- desde el recodo Sur de La Isleta hasta la desembocadura del Guiniguada estaba formado por una plataforma litoral donde se intercalaban una sucesión de playas y pequeñas calas. Entre todas ellas, la desaparecida ensenada o playa de Santa Catalina<sup>237</sup> y la de Alcaravaneras funcionaron durante siglos como puntos para la entrada y salida de pequeñas embarcaciones que transportaban carga y pasaje desde los barcos fondeados en la bahía hasta tierra firme. La prolongación hacia el mar de esta línea costera declina en un suave perfil batimétrico que ha permitido un mayor aprovechamiento de la lámina de agua abrigada, en cuanto que proporciona mayor diversidad de calados, facilita las operaciones náuticas y, de igual forma, la construcción de diques y muelles.

d) Terraza litoral: una franja costera de unos 6 kilómetros de extensión por, aproximadamente, 600 metros de ancho, que ha funcionado durante siglos como corredor natural entre el lugar, o lugares destinados a las operaciones náuticas de embarque y desembarque, y el espacio de asentamiento de la población: la ciudad.

---

<sup>237</sup> Una caleta que desaparece a consecuencia de la construcción del Puerto de La Luz a partir de 1883.

e) Lomos y barranqueras: una plataforma frontal y paralela a la línea de costa (plataforma alta detrítica de Las Palmas) estriada por pequeñas barranqueras que canalizaban hacia el mar las aguas de las irregulares lluvias procedentes de zonas más altas del interior. Estos lomos podían cumplir una doble función: ser puntos de referencia para la navegación y, al mismo tiempo, estructuras naturales aprovechables para la defensa.

f) Vegas del Guiniguada: área con disponibilidad de agua, vegetación y tierras fértiles (depósitos aluviales). Cumplió la función de lugar principal de aprovisionamiento y estancia. Aquí se asentaría el núcleo de población original que constituiría posteriormente la ciudad.

g) Bahía de Las Isletas: fondeadero amplio protegido de los vientos reinantes que funcionó como puerto natural hasta la construcción de las primeras infraestructuras portuarias (1883-1902).

h) Bahía del Confital y Playa del Arrecife: fondeadero secundario y lugar destinado a pequeñas reparaciones náuticas. El arrecife (*La Barra*) longitudinal y paralelo a la línea de costa (arenosa) frena y desvía la fuerza de mareas y oleaje, posibilitando algunas operaciones navales. Al tramo más abrigado de la actual playa de Las Canteras, también se conocía como Playa y Puerto del Arrecife.

**Figura 51.** Imagen a partir de una recreación del espacio natural de Las Palmas



Fuente: Fundación Puertos de Las Palmas; exposición 125 aniversario puerto de La luz.

La suma de todos estos recursos naturales apropiados para el desarrollo de actividades náuticas, ya desde el quinientos<sup>238</sup>, más el añadido de factores favorables como el hecho de contar con un *hinterland* insular agradecido y una localización geográfica favorable (rutas atlánticas y proximidad a la costa africana, rica en recursos pesqueros y posibilidad de intercambios), potenciaban en origen la constitución de una ciudad puerto, sin embargo este territorio no se organiza como tal hasta pasados varios siglos.

### IV.3 LAS PALMAS UNA CIUDAD PORTUARIA SIN PUERTO

Las Palmas, por su morfología costera, guarda cierta relación con otras ciudades portuarias. Aquellas cuya tipología responde a la existencia de un islote unido a la costa por un istmo (Tiro, Cádiz, La Coruña, Gijón, San Sebastián, Ceuta, etc.).

La Isleta, unida a Gran Canaria por el Istmo-tómbolo de Guanarteme, generó la formación de dos bahías amplias. La de poniente, con el inconveniente para la navegación que supone contar con un arrecife natural, y la del lado naciente. Una bahía amplia y resguardada. Una lámina de agua de buenas condiciones para las prácticas náuticas. Este entorno geográfico ideal como puerto natural (recurso primordial en territorios insulares) fue uno de los pilares básicos para la constitución de esta ciudad y su posterior desarrollo. Pero la ciudad no nace como producto de la actividad portuaria

---

<sup>238</sup> “El mar es la principal vía de comunicación de las islas entre ellas y con el exterior y también un espacio de gran riqueza del cual se extrae sal, pescado, etc. Siendo también la base del comercio que supondría en algunos periodos la inequívoca vía de riquezas de sus habitantes. Por tanto, un factor de primordial importancia será el uso y adecuado mantenimiento de los puertos y encontrar los fondeaderos idóneos para el ingente número de buques que pasaban por las islas rumbo a América, Europa y África. Entre todos destacan los fondeaderos localizados en los alrededores de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria que, pese a caracterizarse sus fondos por sus grandes desniveles, posee una franja de litoral situada en las ensenadas de los puertos de Las Isletas, La Luz y el Confital donde se suaviza la pendiente media permitiendo el abrigo de los barcos. Del mismo modo, los vientos en esta zona noreste de la Isla son poco perjudiciales, aunque de forma común muy variada, facilitando la navegación y permitiendo la estancia de embarcaciones dentro de los puertos, sobre todo en las fases en las que rolan dentro del primer y cuarto cuadrante. Las brisas marinas y terrestres no tienen casi importancia, ya que no existen fuertes contrastes entre las temperaturas de la tierra y el mar ni entre el día y la noche, impidiendo cualquier posible arrastre de barcos. A ello se suma, que las corrientes marinas que afectan a los puertos de la ciudad son apenas apreciables (...), por la situación en que se emplaza La Isleta con respecto al sentido de la corriente habitual, propicia el fondeo de navíos de forma óptima dentro del perímetro portuario. Situaciones que influyen en que los puertos de Las Isletas, La Luz y El Confital se conviertan en uno de los puntos de arribo fundamentales del Atlántico y centro de un próspero comercio de azúcar, esclavos y otros bienes necesitados tanto en Europa como en América durante el Quinientos”. (Quintana Andrés, Pedro C., 1999, pp.27-28).

ni se establece junto al lugar más idóneo para ser utilizado como puerto. Y por tanto no crece a consecuencia de la extensión del puerto, como suele ocurrir, por lo general, en los procesos de constitución y crecimiento urbano-portuario. Así es el caso de las ciudades antes mencionadas.

El asentamiento original que dio pie a la formación de la ciudad de Las Palmas no se levantó en el seno de este puerto natural, sino a más de una legua de distancia del mejor lugar de toda la costa para el fondeo y desembarco de pequeñas embarcaciones.

Aunque la corona de Castilla perseguía en la conquista de la isla de Canaria (Gran Canaria) disponer de una base de apoyo en el Atlántico para auxilio a la navegación y el asalto a la costa occidental del continente africano<sup>239</sup>, el objetivo inicial que guió a los conquistadores enviados por la monarquía al llegar a Gran Canaria no fue el de establecer una ciudad portuaria, sino levantar un campamento para la conquista de la isla y asentamiento del poder colonial. Desde esta panorámica se eligió el mejor lugar posible para el desempeño de tales funciones y objetivos.

Las Palmas se constituye pues en primer lugar como cuartel general para la conquista de Gran Canaria, eligiendo para el levantamiento del campamento la terraza fluvial al lado sur de la desembocadura del Guiniguada. Un lugar bien dotado para el aprovisionamiento de las tropas enviadas por Castilla: agua, tierras fértiles y bosques para la obtención de frutos y madera. Por otro lado, este lugar tenía la posibilidad de estar conectado con el mejor fondeadero, el de Las Isletas, mediante un camino a través del tramo de costa baja y arenosa que separaban ambos lugares, o por medio de un corto recorrido náutico desde algunos enclaves costeros próximos al Guiniguada hasta el embarcadero principal en Las Isletas<sup>240</sup>. Y además también contaba con la posibilidad

---

<sup>239</sup> Ver citas del punto 3 del capítulo III.

<sup>240</sup> Aunque este espacio geográfico contaba con varios lugares en la costa con posibilidades para ser utilizados como embarcaderos: recodo sureste de La Isleta; Caleta y playa de Santa Catalina al sur del saliente rocoso donde hoy arranca la base naval; playa y puerto del Arrecife (playa de Las Canteras); caleta de San Telmo (de Santa Ana, de Triana, o del charco de los Abades) y Caleta de San Pedro (playa San Cristóbal y un poco más al Sur playa de la Lasca o de la Laja (Mederos Martín, A. y Escribano Cobo, G. 2002; y Martín Galán, F., 2007, pp. 38-39) generalmente para la conexión marítima entre el puerto de La Luz y la ciudad se utilizaban como embarcaderos la caleta de San Telmo y el de la Caleta de Santa Catalina. Al embarcadero de San Telmo por estar más cerca de la ciudad que el puerto de La Luz se le quiso dar las funciones de puerto comercial, pero sus características náuticas no reunían requerimientos mínimos. Una opción ya criticada por G. Glas en su obra de 1764 “...*Los buques que descargan sus*

de utilizar el cauce del Guiniguada como canal de acceso hacia tierras del interior, unos terrenos bien dotados de recursos forestales.

*“Por consiguiente, de la lectura de la aludida providencia real podemos extraer la apreciación de que el nacimiento de esta ciudad tuvo un evidente carácter fundacional que entrañaba el poblamiento, la sede religiosa y la fortificación, además del mando político y militar. Así, en escaso tiempo, el pequeño caserío original pasó a ser Ciudad Real, dotada de las instituciones de gobierno representativas de la Corona y de las ordenanzas decretadas por ésta. Además de la sede episcopal, en el momento inmediato al final de la conquista se constituye en la nueva villa el primer ayuntamiento de ámbito insular, y en 1494 los Reyes Católicos le conceden un fuero para su organización político-administrativa. Estos elementos institucionales abonan, específicamente, el horizonte fundacional que tuvo la génesis de la nueva ciudad de Las Palmas”<sup>241</sup>.*

La formación de la ciudad de Las Palmas<sup>242</sup> aún contando con un excelente puerto y una actividad económica ligada al comercio exterior sigue el patrón estructural de ciudades renacentista de interior y un modelo socioeconómico de estructura semifeudal basado en las rentas y explotaciones agrarias. Un desarrollo socioeconómico y crecimiento demográfico con periodos de florecimiento y decadencia que oscilaba en función del rol que desempeñaba, de las coyunturas económicas, posición en la estructura jerárquica (archipiélago) y zona de influencia<sup>243</sup>.

Estas estructuras prevalecen durante algo más de tres siglos por encima de otras vías de desarrollo y ordenamiento<sup>244</sup>. Mantiene un crecimiento intramuros, lento y entorno al

---

*mercancías en Las Palmas, en general con buen tiempo, fondean a media milla de la ciudad, para mayor rapidez en el despacho; pero este lugar no constituye una buena vía”* (Glas, G., 1982, p. 61).

<sup>241</sup> Herrera Piqué, A., 2000, p. 105-106.

<sup>242</sup> Sobre el proceso de formación de la ciudad se puede consultar a Herrera Piqué, A., 1984 y 2000; Quintana Andrés, P., 1999 y Martín Galán, F. 2001.

<sup>243</sup> Quintana Andrés, P., 1999, p. 36.

<sup>244</sup> *“En más de tres siglos de letargo y de aislamiento la perspectiva de Las Palmas se aplasta y se desvanece en el tiempo. Nada hay que reseñar, nada hay que contar en tres centurias de tibetianismo. Además del temible paso de Drake y Hawkins y de Van der Does, que aquí verifican sus primeras acciones en respectivas expediciones de ataques a las colonias de España en ultramar. De esto, silencio y oscurantismo. Lo imponían las crisis de agricultura exportadora, el protagonismo colonial de España, el trasvase de hombres y recursos al Nuevo Continente y la severa vigilancia del Santo Oficio, guardián fiel*

núcleo urbano original y central que tiene en Santa Ana, no plaza de mercado sino pieza urbana donde se concreta los poderes de la corona y de la iglesia<sup>245</sup>. Y en su periferia se levantan asentamientos marginales en “los riscos” y en los arrabales a ambos lados del Guiniguada. Una capital urbana que, después de un largo periodo<sup>246</sup>, da un tremendo salto hacia un modelo de crecimiento y desarrollo socioeconómico y urbano radicalmente distinto y bastante particular.

*“En 1880, (...). En el puerto de la Luz se forma un barrio que crece y se ensancha rápidamente, a aquel seguro fondeadero acuden en número considerable los vapores, (...), grandes depósitos de carbón, muelles particulares y almacenes, se construyen por todas partes; un incesante movimiento marítimo y comercial ha sustituido al reposo más absoluto; se abren al público nuevas casas de comercio, se establecen nuevas empresas, se forman sociedades industriales, se levantan hoteles, se construyen sin desmayo gabarras y aljibes flotantes, nos enriquecen capitales extranjeros. Ahora, crecen los arbitrios municipales, el propietario ve triplicadas las rentas de su terreno y los alquileres de sus casas el agricultor tienen mercado fácil y pronto para sus productos; el artesano, el industrial y el simple obrero encuentran dentro de su país seguro y no pequeño jornal sin necesidad de acudir a la inmigración”<sup>247</sup>.*

Un proceso de desarrollo portuario que implicaba también profundos cambios en toda las estructuras sociales de Las Palmas de Gran Canaria, hasta tal punto que se asienta en esta ciudad el centro económico del archipiélago: *“A fines del siglo XIX la ciudad de Las Palmas experimenta un cambio sustancial en el papel que venía desempeñando como núcleo urbano. La subsiguiente transformación de su infraestructura y fisonomía*

---

*del atraso y el fanatismo, y tapia infranqueable para las corrientes progresistas”.* (Herrera Piqué, A., 2000, p. 10).

<sup>245</sup> Herrera Piqué, A., 2000, pp. 111-118.

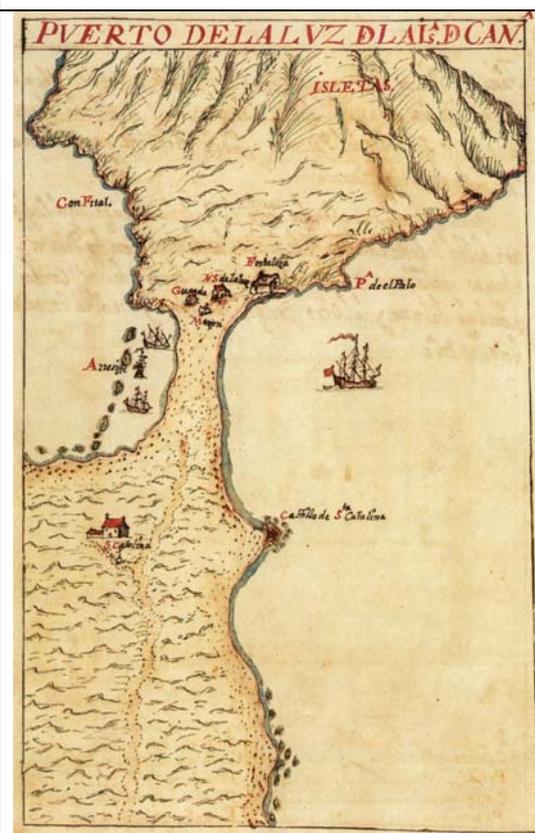
<sup>246</sup> En la interpretación sobre la evolución histórica de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria hay que tener en cuenta los ataques de piratas y corsarios sobre esta urbe. Asedios que en el caso de Van der Does (del 26 de junio al 8 de julio de 1599)-, saquearon y arrasaron la ciudad (Quintana Andrés, P., 1999, p. 11). Un acontecimiento y una amenaza de ataques latente que sin lugar a dudas incidieron en el desarrollo y en el crecimiento extramuros de esta ciudad. Al igual que otros acontecimientos que también repercutieron de forma notable en el crecimiento demográfico y desarrollo económico y urbano que quedaron solapados por este impacto *“El impacto del ataque tuvo un efecto devastador coyunturalmente, pero su repercusión quedó solapadas por acontecimientos de mayor repercusión demográfica y económica caso de la peste o de la reestructuración económica general”* (Quintana Andrés, P., p. 235).

<sup>247</sup> Salvador Cuyás i Prats (Barcelona). Consignatario y comerciante. 1890. En instancia al Excmo. Ayuntamiento de las Palmas. Recogido por Quintana Navarro, F., 1985, pp. 202-203.

le permitieron situarse a la cabeza de la actividad económica en el archipiélago (...) A partir de 1880 se inicia una nueva etapa para la ciudad de Las Palmas que conoce un fuerte crecimiento de población (la ciudad pasa de 20.756 habitantes en 1877 a 78.214 en 1930) y un considerable aumento de las funciones urbanas y sobre todo de la actividad portuaria. La ciudad se transforma, amplía sus límites, se moderniza y conquista espacios urbanos al construirse a partir de 1883 el Puerto de La Luz en la Bahía de La Isleta.

Las consecuencias de esta nueva situación se dejarán sentir en varios aspectos. La producción se diversifica, el auge del puerto precisa de nuevas necesidades y demandas, la mano de obras se proletariza, el capital financiero y comercial adquiere una importancia creciente y, por último, el centro económico de las islas se desplazará desde Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas”<sup>248</sup>.

**Figura 52.** Plano del Puerto de La Luz 1686



Fuente: Plano del puerto de la luz, de la isla de Canaria, 1686 por Pedro Agustín del Castillo, en Martín Galán, F. 2001, p. 166.

**Figura 53.** Plano del Puerto de La Luz 1879



Fuente: Martín Galán, F. 2001, p. 47.

<sup>248</sup> Pérez García, J.M. y Noreña Salto, M.T., 1992, pp. 461, 463.

**Comentario:** Figura 52: en este plano se señala las edificaciones que se encontraban en el entorno del puerto de La Luz: Fortaleza e iglesia de La Luz, guarda, mesón, casa y castillo de Santa Catalina. Al Sur del saliente rocoso donde se asentaba el castillo de Santa Catalina (arranque de la actual base naval) se localiza la caleta homónima, principal embarcadero y lugar por donde se producían o se intentaba los desembarcos de tropas enemigas (Martín Galán, F. 2007, p. 39). “...*Nada después: arena y siempre arena, hasta llegar al Mesón ya en pleno Puerto; junto al Mesón o muy cercano (que bien no recuerdo), se alzaba el cuartelillo de la guardia de carabineros; comandada por el señor Marrero (...) “El sargento del Puerto” (...). Algo más allá dos casuchas semiruinosas, mansiones solariegas de las dos familias que capitaneaban los dos clanes de pescadores que allí existían de muy antiguo, los Montenegros y los Perpetuos. Después ninguna otra cosa que la lava y conos de la Isleta, ennegrecidos y aflitivo*”<sup>249</sup>.

Figura 53: en el detalle de este plano se observa que pocos años antes del comienzo de la construcción del puerto, en el recodo de la Isleta, aún no se había constituido un núcleo urbano-portuario. Tan sólo algunas construcciones aisladas, la carretera y el proyecto de un muelle.

Una ciudad marítimo-portuaria que tuvo un florecimiento inicial y un posterior letargo y ensimismamiento bastante largo. Consideramos que el predominio de las funciones netamente urbanas sobre otras de índole comercial y portuaria, además de otros factores institucionales, que se irán describiendo en este capítulo, la acomodaron hacia un posicionamiento de conformidad. En este sentido se manifiesta A. Herrera Piqué de la siguiente forma:

*“Las Palmas tuvo un prolongado periodo de apogeo que se mantuvo durante más de un siglo, contando desde su constitución municipal en 1485 hasta el saqueo de la ciudad por el ejército holandés en 1599. Sustentada en el rico comercio de la exportación azucarera y en su emplazamiento geográfico, fue floreciente ciudad marítimo-portuaria en el siglo XVI. A partir del comienzo de su decadencia y ensimismamiento en el siglo XVII fue una villa marítima sin identidad portuaria. Y, centurias después, desde la construcción del puerto de la Luz (1883) es una capital eminentemente portuaria, importante como tal en esa zona del Atlántico. Es posible, por consiguiente, legitimar la hipótesis según la cual el nacimiento de la primitiva villa de Las Palmas fue el resultado de una voluntad y encomienda de poblamiento y fundación, ordenada por la Corona”*<sup>250</sup>.

---

<sup>249</sup> Extracto del comentario que hace J. Cirilo Moreno sobre el entorno social del puerto. Pensamos que pocos años antes de 1880 (Cirilo Moreno, J., 2003, pp. 8-9).

<sup>250</sup> Herrera Piqué, A., 2000, p. 109.

Un proceso que sugiere una serie de reflexiones: ¿Se pudo haber efectuado en Las Palmas otro modelo de desarrollo?, ¿Por qué contando con los mejores recursos para el desarrollo portuario éste no se expande hasta finales del siglo XIX?, ¿Qué factores, además del saqueo y la desolación que originó el ataque de Van der Does en 1599, fueron causante del estancamiento comentado?

No se pretende ahora formular un estudio socioeconómico sobre el proceso de desarrollo de esta ciudad con sus posibles variantes, pero sí exponer algunos razonamientos sobre las causas que frenaron el desarrollo portuario y la no cristalización de la identidad portuaria. Asuntos que incidieron en la evolución de las funciones e identidad de esta ciudad.

#### **IV.4 LAS PALMAS UN PUERTO LATENTE**

*“Las Palmas de Gran Canaria debiera ser una ciudad-puerto y no lo es; es una ciudad que en uno de sus extremos tiene un magnífico puerto.”* (Pérez Parrilla, S.T., 1994, p. 129)<sup>251</sup>.

Los factores o circunstancias que incidieron y, de alguna forma frenaron el crecimiento y desarrollo socioeconómico, portuario y urbano, fueron varios, entre los que cabe destacar.

##### **IV.4.1 Factores geográficos**

Dentro de este aspecto, en primer lugar debemos considerar el alejamiento de este puerto con respecto a la metrópolis y la inseguridad que esto conllevaba. Razón por la cual suponemos que la corona optara por impulsar y centralizar el comercio con *Indias* en puertos más desarrollados, resguardados y seguros, como así lo hizo a favor del puerto de Sevilla. Además, potenciar puertos fuera del amparo y protección directa e inmediata del reino podría ser bastante arriesgado teniendo en cuenta la amenaza constante de ataques de piratas y corsarios.

---

<sup>251</sup> Este concepto de ciudad-puerto ya se explica en el capítulo introductorio.

La fragmentación del territorio canario en islas con diversidad y abundancia de puertos naturales más o menos dotados para las prácticas navales (navegación a vela) no permitió la concentración del transporte marítimo en un sólo puerto, distribuyéndose los tráficos navales entre los puertos insulares mejor dotados o de mejor emplazamiento con respecto a las áreas de mayor producción agraria.

Otro aspecto relacionado con esto fue su emplazamiento. El distanciamiento que desde un principio se estableció entre el fondeadero y el emplazamiento elegido para el asentamiento poblacional va a generar una relación distante entre el puerto y la ciudad. Al encontrarse el puerto un tanto alejado y “desunido” con el núcleo urbano no se favoreció una interconexión entre ambos elementos que, por lo general, promueve una mayor interdependencia y reciprocidad de flujos. De igual forma, no motivó la formación de una percepción de mayor significado con respecto al puerto por parte de la población. Lo preferente era la ciudad, y así fue durante cuatro siglos, perdurando el concepto de que lo importante era contar con una ciudad como centro y lugar de poder. Lugar de residencia palaciega de señores hacendados. Por el contrario, el puerto ahí quedaba, sólo al amparo de piezas defensivas.

Así pues, Las Palmas fue durante mucho tiempo una ciudad que contaba con un puerto sujeto a la providencia. Una ciudad que aún contando con una actividad marítimo-mercantil de cierto peso mantenía el fondeadero principal en precario, sin ningún tipo de infraestructuras de abrigo, instalaciones y accesos en condiciones. Hasta mediados del siglo XIX, con la construcción de la carretera de Las Palmas al puerto (1854), una vez derribadas las murallas, y posteriormente la construcción de las primeras infraestructuras portuarias (1883-1902), no se generó un proceso de encuentro efectivo (físico y social) y de integración entre estos “vecinos históricos”. El puerto, aún estando siempre presente, no jugó un papel representativo de peso; la centralidad estaba reservada solamente para la ciudad. Los agentes mercantiles vinculados al puerto y al comercio exterior no promovieron actuaciones para dotar al puerto de equipamientos necesarios.

En el caso de Las Palmas prevalece la idea de generar y consolidar un asentamiento poblacional que pudiera desempeñar futuras funciones urbanas sobre la organización y potenciación de un espacio marítimo para el desempeño de operaciones náuticas,

portuarias y mercantiles. Por ello se elige el Guiniguada para el asentamiento, que a pesar de estar algo lejos del mejor lugar como embarcadero, disponía de los elementos naturales que, precisamente, carecía el entorno istmo-península de La Isleta.

Sin embargo, otras ciudades con una marcada función portuaria optaron por establecerse junto al puerto a pesar de no contar en ese entorno inmediato de los elementos necesarios para ello, algunos de vital importancia como el agua. Cádiz es un buen ejemplo; *“sin agricultura, sin agua, con graves limitaciones para el desarrollo urbano y con una clara tendencia para el aislamiento (dado su carácter de isla, rodeada por el mar en la totalidad de su perímetro), las características geográficas del sitio sobre el que se levantaba la ciudad no podía ser más desfavorable”*<sup>252</sup>.

Sin embargo, a todos estos condicionantes, se les buscó remedio y se les dio solución. Desde tiempo de los romanos se construyó un acueducto para canalizar el agua y traerla desde un manantial situado a once leguas de Cádiz. Posteriormente el agua se trajo desde el Puerto de Santamaría en grandes cántaros de arcilla, además de utilizar otros remedios alternativos, como la generación de múltiples recursos domésticos para su recogida y almacenamiento. Los víveres se trasportaban desde poblaciones cercanas, fundamentalmente desde Jerez y Sevilla, bien por caminos “acarreto” o por vía marítima.

Este esfuerzo enorme que suponía el avituallamiento de su población y de las flotas que en su bahía recalaban, tenía su contraprestación. La misma geografía adversa al asentamiento humano contaba con un factor que fue decisivo en la configuración de Cádiz como ciudad puerto; su localización *“...su excepcional emplazamiento en esa vital encrucijada geohistórica que constituye la afluencia del Mediterráneo y del Atlántico (...) Cádiz no es un producto de su asentamiento sino de su situación, ya que nació bajo un signo que ya nunca más habría de abandonar: el de ser una ciudad puerto exclusivamente”*<sup>253</sup>. Su localización y disponibilidad como puerto fueron los elementos que la encausaron hacia el desempeño de funciones portuarias y mercantiles, prevaleciendo éstas sobre otras de carácter más urbano. *“El mar y el comercio y, por*

---

<sup>252</sup> García-Baquero González, A., 2006, p. 384.

<sup>253</sup> García-Baquero González, A., 2006, p. 384.

*supuesto, su simbiosis, el tráfico marítimo, constituyeron, desde un primer momento, su auténtica razón de ser y su única fuente de subsistencia”*<sup>254</sup>.

La función predominante marítima y comercial de Cádiz no sólo influyó de forma aplastante sobre su razón de ser y vitalidad socioeconómica; también fue la que marcó su desarrollo y le otorgó liderazgo, al menos hasta finales del siglo XIX<sup>255</sup>.

En Las Palmas, tuvo mucho que ver en la decisión del lugar para el poblamiento la existencia del Guiniguada y su entorno. Pero esta decisión no tuvo por qué contrariar la potenciación del puerto, no sólo como pieza clave para los servicios náuticos y el comercio marítimo, también como elemento base para el desarrollo de una industria asociada a las pesquerías (factorías para la salazón o transformación de la pesca). Nos referimos a la inexistencia de infraestructuras portuarias e instalaciones. Si bien en un principio no existía una actividad naval o mercantil como para priorizar el puerto, en la medida que se fue generando e incrementando un mercado atlántico entre las potencias europeas y las colonias, y a su vez, la bahía de La Luz fue registrando un mayor trasiego de buques, lógico hubiese sido construir al menos una dársena. O sea, construir en la ensenada más favorable de la bahía de las Isletas (pudiera ser en la Caleta de Santa Catalina) una obra marítima consistente en un muelle para el amarre y operaciones de carga y descarga y un dique para el abrigo de la ensenada. Asimismo, instalaciones de apoyo a la navegación comercial y pesca en las inmediaciones de esa dársena. Así como, establecer una serie de servicios para cubrir las necesidades básicas de los navíos<sup>256</sup>.

---

<sup>254</sup> García-Baquero González, A., 2006, p. 385.

<sup>255</sup> Con las medidas sobre la liberación del comercio marítimo llevadas a cabo por el gobierno español (Reglamento y Aranceles para el libre comercio de 1778), el puerto de Cádiz, que había relevado a Sevilla en cuanto a la centralización del comercio con Indias ejercido por la casa de contratación, perdió protagonismo y con ello el volumen de tráfico marítimo que hasta entonces tenían en la bahía de Cádiz su puerto base. Además, la falta de recursos y apoyos para la construcción de infraestructuras e instalaciones portuarias necesarias y adecuadas a los cambios en el sistema de transporte marítimo efectuados a partir de mediados del siglo XIX influyó en su gradual decadencia. A esto también hay que sumarle –casi 100 años más tarde– la competencia ejercida por el puerto de la Bahía de Algeciras que por sus mejores condiciones naturales y emplazamiento, se ha colocado en el primer puerto español en mercancía general.

<sup>256</sup> Además de la construcción de algún muelle o embarcadero para el amarre de pequeñas embarcaciones y facilitar maniobras de carga y descarga, también hubiese sido favorable la construcción de almacenes para depósito de sal, para almacenar pescado en salazón, pertrechos, víveres, etc. En un texto anónimo de 1750, reproducido en Martín Galán, 2007, se nombra algunas fortificaciones desconocidas y dos aljibes. Uno, suponemos que para asistir a la guarnición del castillo, y el otro para la ermita. “*En el istmo está una ermita dedicada a Nuestra Señora de La Luz con una gran casa que sirve de recreo a los que allí van a*

Más allá de esa interpretación sobre el origen y evolución de la ciudad de Las Palmas en la que se considera que en la organización del territorio prevaleció la idea de potenciar a Las Palmas como espacio de poder central colonial para la administración de órdenes civiles, militares y eclesiásticas de todas las instituciones establecidas o representadas, no existen argumentos que expliquen (se desconocen) por qué no se procedió en la planificación urbana y estratégica de la ciudad, a la materialización de estas medidas y otras actuaciones que derivaran en un asentamiento poblacional marinerero en torno a La Isleta, aun existiendo declaraciones de peso que promovía proceder en tal sentido. Como la licencia real de 1526 por la cual se sugería poblar el *Puerto de Las Isletas*, tal vez la primera iniciativa que se conoce sobre el desarrollo del puerto. Reproducimos esta cita (licencia concedida por el rey Carlos I en 1526) por la cual, y con buen criterio, se autoriza y aconseja proceder para poblar el puerto con fines de dar mejor servicio a pescadores y gente de la mar que por allí recalasen, y para activar un pequeño comercio en torno al puerto. Así como la posibilidad de establecer algún tipo de tributo.

***1526. El Rey y Emperador concede licencia para que se pueda poblar el puerto de las ysletas. Don Carlos por la gracia de Dios Rey de Romanos E Emperador semper Augusto. Doña Juana su madre y el mismo Don Carlos por la misma gracia Reyes de Castilla, de León, de Aragón, [...] que en el puerto que dizen de las ysletas dessa dicha ysla esta vn bodegón [...] E que se ha visto por experiencia que aunque se ha querido proveer y remediar siempre los arrendadores del dicho Bodegón venden muy caro los mantenimientos E vituallas que tienen en el dicho Bodegón. En tal manera que los que vienen al dho Puerto hazen muy demasiadas costas. E por ser el dho Puerto el principal surgidero de donde se sirue y proue toda la isla. Aueys platicado que sería muy provechoso a la dha ysla que el dho Bodegón se deshiciese e se diesse facultad que cualquier persona que quisiese biuir en el dho Puerto pudiesse vender todos los mantenimientos que quisiesen a los extrangeros E a toda las personas que los comprasen. E que el provecho que desto resultaria seria que en el dho Puerto se haria***

---

*divertirse. Junto a esta ermita está un gran castillo, que es el principal, titulado de La Luz bastante fuerte y bien pertrechado. Otros dos hay en la misma Isleta que no son tan fuerte: uno mira a la bahía del Confital que llaman Cabrón, y el otro que es un reducto que llaman San Fernando está cerca de la punta oriental. No se encuentra ni una fuente: solo dos aljibes; uno del Castillo de La Luz y otro de la ermita".* (Martín Galán, F., 2007, pp. 86-87). En otra cita de este autor se reconoce la necesidad de algún tipo de obra marítima que definiera una dársena abrigada. "*Las dos principales ciudades portuarias de Canarias, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, hasta la segunda mitad del siglo XIX no estuvieron necesitadas de grandes puertos completados por notables obras de infraestructuras marítimas, ni por la abundancia de un tráfico de grandes buques, ni por la importancia de sus movimientos de mercancía o pasaje, ya que aún eran mediados o modestos comparados con los principales puertos españoles hacia 1883 como Barcelona, Cádiz, Bilbao, Santander, Valencia o Málaga. Aunque desde sus orígenes si hicieron falta, y desde el siglo XVIII más aún, obras de muelle embarcadero y de muelle de abrigo para disponer de algún fondeadero bien protegido dentro de una dársena.*" (Martín Galán, F., 2008, p.70).

*pueblo de algunos vecinos que en el querrian tener casas de tracto. E se pasarian alli pescadores E personas que biuen por la mar E que el dho Puerto se acompañaria y estaria mas segura la fortaleza que la dha ysla tiene en el dho Puerto E los marineros y extrangeros hallarian los mantenimientos baratos. E se podrian dar solares a los que en el dicho puerto quisiesen venir a biuir con cargo de algun tributo [...] Lo qual visto por los del nro consejo, E conmigo El Rey consultado [...] E nos touimoslo por bie Por la qual damos Licencia E facultad a qual quier persona que quisiere biur E morar en el dho Puerto E hazer en el casas que lo pueda hacer [...]*<sup>257</sup>.

De alguna forma, esta licencia real también la podemos entender como el primer documento oficial que da origen a las concesiones administrativas que hoy otorga el puerto. Procedimiento administrativo mediante el cual se fueron construyendo instalaciones portuarias a finales del siglo XIX.

Cierto es que en el Güiniguada y sus vegas reunían una serie de recursos básicos para el asentamiento humano, especialmente agua. De ahí que se decidiera por elegir ese lugar como sitio para el establecimiento de la representación del poder colonial, germen del Real de Las Palmas<sup>258</sup>. Pero no deja de ser poco comprensible el que no se promoviera por la sociedad local, ni se diera de forma espontánea (inducido por actividades marineras y comerciales), un asentamiento urbano-portuario en las inmediaciones de la ensenada o caleta de Santa Catalina y el castillo de La Luz, aún teniendo el beneplácito de la Corona. Una licencia, basada en el sentido común y en la lógica de los hechos y de las expectativas. Expectativas que después de siglos se cumplieron.

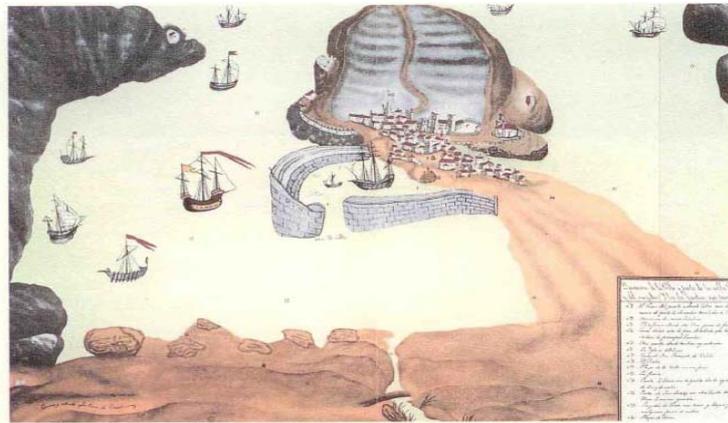
Otras ciudades portuarias con geomorfologías costeras parecidas optaron por iniciar el proceso de asentamiento urbano en las proximidades del puerto, cerca del lugar de embarco y desembarco, aún careciendo de recursos vitales, caso de Cádiz, A Coruña, Gijón, Castroudiales, e incluso Barcelona. Otro modelo de ciudad portuaria que prefirió establecerse y crecer al refugio de un saliente rocoso que en las orillas del Llobregat.

---

<sup>257</sup> Del *Libro Rojo* de Gran Canaria o *Gran Libro de Provisiones y Reales Cédulas*. Introducción, notas y transcripción por Pedro Cullen del Castillo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Tip. Alzola. pp. 72-74. En Martín Galán. F., 2007, pp. 83-84.

<sup>258</sup> Desde 1511 Las Palmas ostenta el título de ciudad y en 1515 el Rey Fernando el Católico concede el título de noble a la ciudad Real de Las Palmas (Herrera Piqué, A., 2008, p. 17).

**Figura 54.** Puerto de Gijón, 1635.



Puerto de Gijón, según carta de Fernando Valdés en 1635.  
Fuente: Alemany Llover, J., 1991, p. 38

**Comentario:** según esta representación cartográfica se muestra una ciudad y un puerto asentados sobre un espacio geográfico similar al de Las Palmas ciudad y puerto: Dos estructuras que comparten territorio prácticamente desde sus orígenes.

**Figura 55.** Plano del proyecto de ampliación del puerto local de Gijón, 1879



Plano del proyecto de ampliación del viejo puerto local de Gijón, de 1879, denominado popularmente como "apagador". Presentado por el ingeniero de la Junta del Puerto, Fernando García Arenal.

Fuente: Autoridad Portuaria de Gijón; El puerto de Gijón, Historia  
<https://www.puertogijon.es> [10 de julio de 2013]

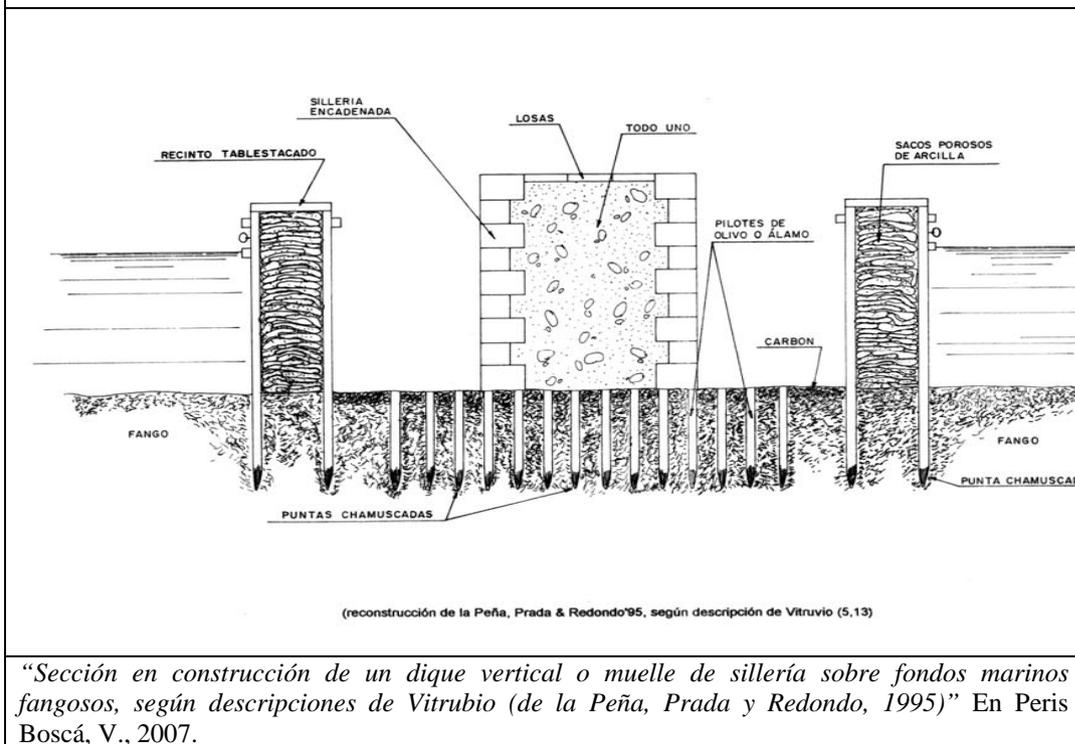
**Comentario:** Gijón tiene una estructura similar a la de Las Palmas: dos ensenadas o puertos naturales separados por un islote unido a tierra. Al Este de la ensenada de nacimiento un playa (Playa de San Lorenzo) y un río (Río Piles). Haciendo una comparativa en la organización del territorio de ambas ciudades se puede apreciar dos variantes o hechos distintivos: uno es que en



#### IV.4.2 Factores técnicos, económicos y tráfico portuarios

Las técnicas en obras marítimas se desarrollan paralelamente con el comercio y los transportes marítimos. Desde tiempos de la civilización fenopúnica ya se construían algunas obras menores; diques y muelles, siempre aprovechando estructuras naturales y espacios costeros resguardados. Luego, durante el periodo de expansión por el Mediterráneo del imperio romano, esta civilización aportó nuevas técnicas, pues *“Llegaron a dominar la tecnología de la construcción de obras sumergidas, y eso, unido al empleo de la puzolana, les permite un avance tecnológico decisivo en la construcción de los puertos (...). Prácticamente dominan todas las ramas de la tecnología portuaria: diques, rompeolas, verticales, aligerados sobre arcadas, muelles, etc.; construyen ataguías en mar abierto, para cimentar las obras, hincan pilotes, conocen los efectos de los aterramientos, etc.”*<sup>260</sup>.

**Figura 57.** Detalle de construcción de un dique vertical, ingeniería romana.



<sup>260</sup> Viguera González, M., 1980, p. 35.

*“La estructura base del dique está formada por dos diques de bloques de hormigón, antes descritos, de 6 y 12 m de ancho aproximadamente y por un dique vertical de sillería. Tras construir estos tres diques paralelos, el espacio intermedio se rellenó de todo uno, utilizando la misma técnica que 2000 años antes habían utilizado los ingenieros portuarios minoicos en la construcción del puerto Antiguo de Faros”<sup>261</sup>.*

*“Entendían que la disposición en planta de un puerto se configuraba con una playa en la que a un lado de ella, o generalizando el concepto, a ambos, se disponían el o los diques exteriores que proporcionan el suficiente espacio de aguas abrigadas a los barcos. Sabían también que tipo de obras auxiliares; almacenes (horreas), pórticos, atarazanas, y estradas, debía tener todo puerto, natural o artificial (Vitrubio V-13)”<sup>262</sup>.*

Este autor describe en su artículo las distintas obras marítimas que utilizaba Roma para dar servicio a las naves que disponía su imperio. Destaca los *pórticos*, que formaban el recinto dónde se establecían las "*horreas*" (tinglados, almacenes), las oficinas y otras dependencias portuarias. Las *atarazanas*, o arsenales que se construían en la zona más al interior del puerto, frente a las estradas o varadero. Los almacenes que se construían en la ciudad y en el puerto y servían de depósito para las mercancías que esperaban su redistribución por la zona de influencia comercial, o su estiba en los barcos. Las *estradas*, o varaderos, a modo de rampas de pequeña pendiente por las que se elevaba el barco a tierra desde el mar, o se botaba hacia el agua desde tierra. Y las obras que conformaban la canalización para la aguada. Reconociendo este servicio como esencial *“El servicio de aguada era esencial en los puertos desde siempre, en algunos, como el antiguo de Ostia, el agua potable se traía mediante acueductos y solían disponer de depósito de regulación de caudal como el hallado en Leptis Magna. En la figura siguiente se muestra el sistema de aguada del puerto de Bares, que consistía en:*

- *Un punto de captación de agua.*
- *Una conducción para el transporte de agua: una tubería formada por piezas de barro cocido.*
- *Un punto de salida de agua, regulado por un depósito”<sup>263</sup>.*

---

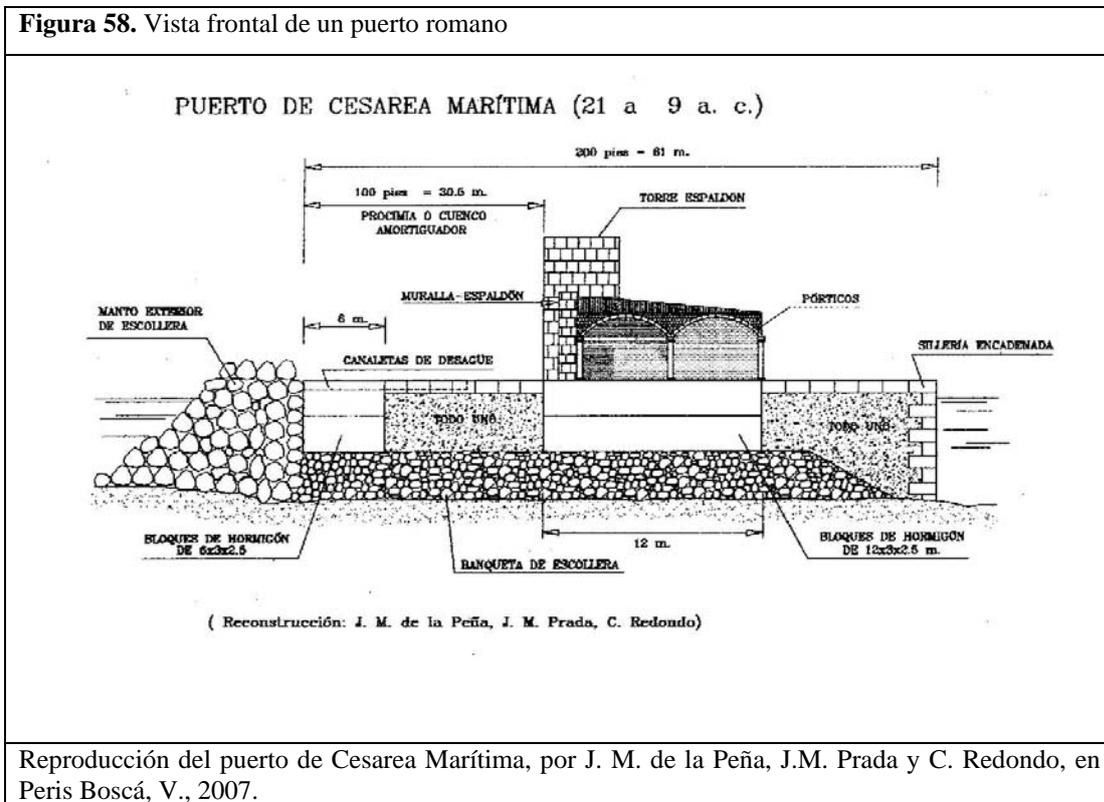
<sup>261</sup> Peris Boscá, V., 2007, p. 33

<sup>262</sup> Peris Boscá, V., 2007, p. 30

<sup>263</sup> Peris Boscá, V., 2007, p. 36.

Además de todas estas obras de ingeniería, también construyeron los romanos maquinaria auxiliar para el izado de barcos y otro tipo de necesidad náutica, como grúas polipasto<sup>264</sup>.

**Figura 58.** Vista frontal de un puerto romano



**Figura 59.** Sistema de aguada en el puerto de Bares



<sup>264</sup> Peris Boscá, V., 2007, pp. 36-37.

**Comentario:** La estructura geomorfológica de la Isleta, en cuanto la existencia de rocas y pendiente topográfica pudo facilitar la construcción de diques y sistemas de canalización de agua. El servicio de aguada se podía establecer mediante la recogida de agua de lluvia caída en la ladera sur de La Isleta que se podría almacenar en aljibes en zonas más altas de la cota de muelle (muelle de rivera) y luego por gravedad conducirla mediante canales hasta un punto determinado del puerto. Por tanto consideramos que pudieron construirse, sin grandes impedimentos, obras marítimas en la ensenada más abrigada del puerto de Las Isletas o incluso en la caleta de Santa Catalina, al objeto de ofrecer refugio, aguada y otros servicios portuarios.

Hasta el *Renacimiento* estas técnicas no progresan, no obstante, se tiene constancia que desde finales del XIV comienzan a efectuarse obras marítimas en territorio español:

*“Pero no tenemos dudas que desde el siglo XV o antes, justamente con el desarrollo de las flotas de Venecia, Génova, etc., comenzó un resurgir de la construcción de obras marítimas y creemos que ese resurgir parte otra vez del Mediterráneo Oriental que había mantenido la herencia de Roma directamente”*<sup>265</sup>.

Sobre este mismo asunto reproducimos un apartado de la obra de M. Viguera González, en la que se comenta y describe una relación de obras portuarias ejecutadas entre mediados los siglos XIV y XVI, en distintos puertos localizados en España.

*“Con independencia de las construcciones militares y de los fuertes que defendían la entrada de los puertos, desde mediados del siglo XV a finales del siglo XVI hay una gran actividad en la construcción de muelles y aun diques en toda España, y en contra de la opinión generalizada del abandono de los puertos por Calos V y Felipe II, pueden citarse una serie de obras que demuestran lo contrario.*

*Cierto que la Corona es pobre y no puede atender a todas las necesidades, pues las guerras defendiendo la religión y la nación la empobrecían y desangraban, pero, a pesar de eso, Felipe II prestó una atención cuidadosísima a estos asuntos, y basta ir al archivo de Simancas, por ejemplo, ante la actividad portuaria del Rey y sus ingenieros.*

*Para atender a la construcción y mantenimiento de las obras portuarias, la corona autorizó establecer arbitrios especiales destinados específicamente a estos fines; no se habilitan en cambio, salvo raras excepciones, ningún fondo del Tesoro Público, al revés que pasaba con las obras de fortificaciones, etc., y se dejaba la administración de las obras marítimas a los Consulados y Ayuntamientos, lo que indudablemente era una medida acertada para estimular a los pueblos y despertar sus iniciativas y hábitos de buen gobierno, facultándolos además para el cobro directo de los arbitrios e imposiciones; ahora bien, tanto la imposición como la recaudación de los citados arbitrios, así como los proyectos y ejecución de las obras estaban bajo una rigurosa inspección y vigilancia de su cumplimiento por parte de los Consejos de Castilla, Aragón e Italia, respectivamente, según fuera la región donde estuviera situado el puerto.*

*Entre otras obras y actuaciones autorizadas y emprendidas en España entre 1400 y 1600, podemos citar las siguientes, que sólo son una muestra, sin ser exhaustiva, ni mucho menos, y sin querer ampliar más este tema:*

---

<sup>265</sup> Viguera González, M., 1980, p. 50.

- 1370 *Consulado de Barcelona: obras de conservación en Barcelona; Muelle Palma de Mallorca.*
- 1441 *Barcelona llama a experto italiano para construir el puerto.*  
- *Espigón de madera de Valencia.*
- 1477 *Barcelona contrata al ingeniero Alejandro Stassio para dirigir el Moll de Sta. Creu, que en 1484 llega a 104 metros de longitud.*
- 1482 *Lonja de contratación de Valencia.*  
- *Disposición Reyes Católicos protegiendo la flota mercante.*
- 1503 *Casa de contratación de Sevilla*
- 1503 *Consulado de Bilbao*
- 1509 *Pasajes: Muelles de Torre San Sebastian a Punta las Cruces.*  
- *Bermeo: Exacción de arbitrios para el muelle.*
- 1511 *Casa de contratación o consulado de Bilbao.*
- 1533 *Muelle de Portugalete.*
- 1536 *Guetaria (Guipúzcoa).*  
- *San Sebastián: obra magnífica que se puso de modelo para otras obras.*
- 1542 *Muelles Ría Bilbao.*  
- *Cay de Gijón.*  
- *Obras en Mahón, Ceuta Gibraltar y Cádiz.*
- 1581 *Cartagena: Muelle Playa San Leandro.*
- 1587 *Muelle Viejo de Málaga.*
- 1590 *Barcelona: Prolongación Muelle Santa Creu.*
- 1596 *Nuevo muelle Cartagena.*
- 1601 *Cartagena: (trabajos de Bartolomé Genovés y Pedro Milanés).*
- 1607 *Pasajes.*
- 1610 *Muralla de Cádiz: Castillos de Puntales y Matagorda.*
- 1617 *Barra de Bilbao*".<sup>266</sup>

#### **IV.4.3 Factores instituciones y de índole política**

Es muy posible que la Real Cédula de 1526, ya citada, haya sido la única proclama de carácter Estatal que respaldara un proceso de desarrollo poblacional y, de alguna manera, también portuario para el entorno del puerto natural de La Luz (desconocemos la existencia de otras manifestaciones de este tipo). Esta sugerencia no se puede considerar una decisión política vinculante, sino una simple recomendación que quedó sin efecto en la práctica. Por el contrario, en el ámbito geográfico del archipiélago canario, Santa Cruz de Tenerife, contando con notables inconvenientes (una bahía demasiado abierta y desprotegida y una batimetría muy pronunciada) tuvo un trato

---

<sup>266</sup> Viguera González, M., 1980, pp. 50-53. Para más información sobre este asunto en épocas posteriores consultar Alemany Llover, J (1991), pp. 66-77, en referencia a las obras portuarias en el siglo XVII en puertos españoles.

oficial de mayor favor. Gracias a ese tratamiento Santa Cruz de Tenerife pudo ser, durante un breve periodo de tiempo, la primera ciudad portuaria del archipiélago.

*“Cuando Santa Cruz fue designada capital definitiva de la provincia de Canarias - 1883- ya contaba con una trayectoria de localidad favorecida por concesiones e inversiones en ejecución por decisiones de gobiernos de España (entre alguna de ellas) la declaración como puerto habilitado único del archipiélago para todo comercio con Indias a partir de R.C. de 1778”<sup>267</sup>.*

Esta condición, explica el mayor registro de todo el archipiélago que tuvo su puerto en cuanto a número de buques mercantes interoceánicos durante el periodo de tiempo que duró esta condición ventajosa. Especialmente, entre 1850-1880<sup>268</sup>.

La verdad es que los puertos de la isla de Tenerife en su conjunto tuvieron históricamente un trato más favorable que el de La Luz, beneficiándose de puntuales e intermitentes medidas relacionadas con el tráfico interoceánico. Prueba de ello son las continuas órdenes y decretos reales y gubernamentales que otorgaban a estos puertos insulares ciertas condiciones para el tráfico marítimo entre los puertos peninsulares españoles, especialmente Sevilla (1503-1778) y posteriormente Cádiz (1717-1778)<sup>269</sup>, y los puertos de las colonias americanas. Hecho que se traduce en un mayor volumen de navíos, viajes y carga manipulada durante intermitentes periodos de tiempos a favor de estos puertos<sup>270</sup>.

---

<sup>267</sup> Martín Galán. F., 2008, pp. 70-71.

<sup>268</sup> Martín Galán, F. 2008, p. 72.

<sup>269</sup> Periodo desde el traslado de la casa de contratación de Sevilla (por cuestiones de operatividad técnica portuaria) a Cádiz hasta el decreto de libre comercio que amplía a varios puertos, incluido el de Santa Cruz, el comercio con *Indias*, facultad que no se extiende al puerto de Las Palmas.

<sup>270</sup> *“Las islas tuvieron desde muy antiguo el privilegio para navegar sus frutos a América, pero siempre se trató de concesiones de carácter temporal que era menester ir renovando periódicamente, dándose el caso que en ocasiones se prohibiesen totalmente los contactos con el Nuevo Continente (...) Con todo, la capacidad que se daba a los canarios para navegar a Indias era limitada, pues existía un techo máximo de 1.000 toneladas que no podía ser rebasado bajo ningún concepto. De esta cantidad 600 correspondía a Tenerife, 300 a La Palma y las 100 restantes a Gran Canaria (...) Antaño también estuvo limitado el número de barcos, y así, en la Real Cedula de 10-VII- 1657, las 600 toneladas de Tenerife tenían que ser navegadas en tres navíos de 200 cada uno, mientras que a La Palma y Gran Canaria se le concedía uno sólo de 300 y 100 respectivamente”* (Pérez-Mallaina Bueno, P.E., 1979, p.377).

La primera decisión política en cuanto a órdenes oficiales habilitando la construcción de infraestructuras portuarias en Las Palmas, no llegó hasta 1788, cuando por medio de la Real Orden del 20 de noviembre “*se manda se haga muelle en esta ciudad y para ello se de el 1 por ciento de entrada y salida y que se haga el plan*”<sup>271</sup>. Real Orden que dio paso al inicio de la construcción del muelle de Las Palmas (San Telmo) en 1811, mientras que por esas fechas, Santa Cruz ya contaba con un muelle finalizado en 1787<sup>272</sup>.

No obstante, esta iniciativa tuvo una oposición por parte de la autoridad militar y política del archipiélago que por aquel entonces desempeñada el marqués de Branciforte. En 1789, siendo este marqués Capitán General de Canarias escribió a Madrid aconsejando que no se realizara esta obra por considerarla inútil, alegando que no había riesgos en los desembarcos en Las Palmas y que dado que la ciudad no desarrollaba ningún comercio no precisaba de un muelle. Oponiéndose también esta autoridad militar a que para tal fin se autorizara la utilización del arbitrio citado anteriormente (el 1% a los frutos de entrada y salida)<sup>273</sup>.

Pero la discriminación o la falta de apoyos al desarrollo portuario, no sólo se produce con respecto al puerto de La Luz en el ámbito canario, son todos los puertos de este archipiélago los que también en su conjunto son infravalorados con respecto a los puertos principales de la metrópolis. La condición de puertos coloniales los pone en desventaja hasta finales del siglo XIX, cuando pasan, primero Tenerife (1852) y posteriormente La Luz (1881), a tener rango de puertos de interés General, mientras que para empresas británicas dedicadas al comercio marítimo, el puerto de la Luz, desde mediados del XIX, ya era un puerto de interés general. Un puerto que durante décadas

---

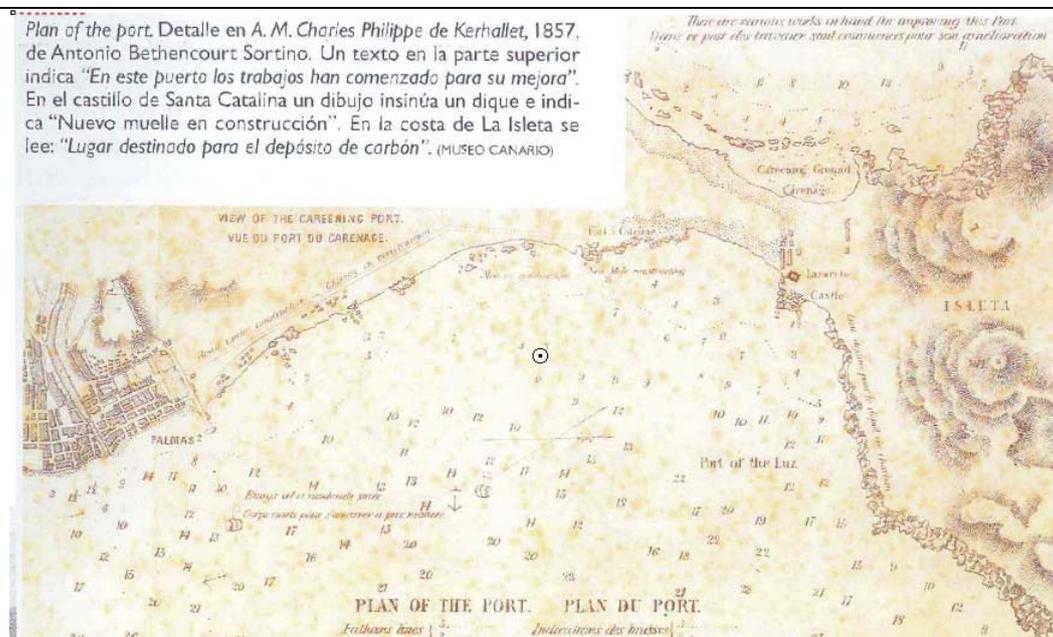
<sup>271</sup> Martín Galán, F., 2001, p.198.

<sup>272</sup> “*En el puerto de Santa Cruz -escala para muchos barcos de la Carrera de Indias- se realizaron quizá las obras de mayor importancia infraestructural de los puertos atlánticos españoles, debidas todas ellas a ingenieros militares. En 1729 Miguel Benito de Herrán proyectó un pequeño muelle frente al castillo de San Cristóbal, que no se construyó hasta el periodo 1750-1753 (...). Esta obra era básicamente un espigón coronado por un martillo de media luna que tuvo que repararse y ampliarse en 1768 y fue casi destruido por temporales en 1774. De nuevo fue reconstruido en los años 1785-1787 (...). Además de la importancia estratégica y para la navegación de la época, esta obra representaba el inicio y primera alineación del dique sur del puerto actual de Santa Cruz de Tenerife.*” (Alemany Llover, J, 1991, p.73).

<sup>273</sup> Herrera Piqué, A., 1984, pp. 177-178.

fue la principal base de recalada y avituallamiento (especialmente para el carboneo) en las travesías por la costa atlántico-africana.

**Figura 60.** Plano del puerto de La Luz, 1857



Fuente: en Martín Galán, F. 2001, p.282.

**Comentario:** se puede apreciar en este plano como hasta mediados de siglo XIX el área urbana se concentra en torno al Guinguada, mientras que en el puerto no se habían construido obras marítimas, sólo un proyecto de muelle. Tuvieron que pasar 30 años más para que el puerto fuera algo más que un buen fondeadero. Además de la evidencia de esa necesidad, fue factor fundamental en ese proceso de cambio las exigencias de las navieras internacionales y las presiones de sectores de la sociedad local.

Si bien los puertos y el comercio marítimo en Canarias gozaban de una serie de ventajas e incentivos, según A. Guimerá Ravina<sup>274</sup>, también se vieron obstaculizados en las relaciones comerciales con *Indias* por una serie de inconvenientes. “A Canarias se le había permitido intervenir en el llamado monopolio canarioandaluz, frase acuñada por Chaunu. Pero, en la realidad, fue una participación oficial mínima, precisamente por el gran número de limitaciones que tuvo en su comercio con *Indias* por parte de la Casa de la Contratación.

*Las restricciones fueron las siguientes: obligación de pedir prorroga de las licencias para comerciar –valederas sólo por tres años generalmente-; se limita el volumen de mercancías a exportar, muy por debajo de las posibilidades de la producción canaria;*

<sup>274</sup> Guimerá Ravina, A., 1978.

*obligación de viajar con las dos flotas anuales a partir de 1573, que ocasionaría numerosos contratiempos a los comerciantes y armadores canarios*<sup>275</sup>.

Sigue este autor describiendo una serie de medidas impuestas por el sistema de control del monopolio español sobre el comercio indiano de Canarias, *“la obligación de presentar el registro de cada navío que partiese de Canarias ante la Casa de Contratación; obligación de presentar fianzas de carácter general por parte de todas las Islas en conjunto y de carácter particular por parte de cada persona que negociase con el Nuevo Mundo; obligación de viajar a Sevilla a la vuelta de Indias para allí presentar ante la Casa; y el Juez de Indias, encargado de visitar y dar registro a las naves que partiesen de Canarias, y de aplicar las penas necesarias a las fracciones que se cometiesen a la legislación citada*<sup>276</sup>.

Además de estas restricciones institucionales, el comercio canario indiano tenía que superar otros obstáculos de diversa índole: la inquisición; las condiciones de la navegación trasatlántica, como las condiciones de vida a bordo y los ataques de piratas y corsarios<sup>277</sup>.

Para unas islas donde el comercio exterior era el elemento que dinamizaba su economía, la superación de todos los factores y condicionantes a las actividad mercantiles era una cuestión necesaria, *“razón económica poderosa (...) Y, quizá la razón más importante, la venta de vinos y manufacturas en Indias, a cambio de riquezas y de productos exóticos de valor, producía los márgenes de rentabilidad necesarios para sostener las relaciones existentes con el Norte de Europa y compensar con los tesoros indianos la balanza comercial que ya vimos era desfavorable*<sup>278</sup>.

A las islas y puertos canarios, aunque en algunos periodos se les permitía participar “abiertamente” en el comercio marítimo mundial, no se podía considerar este trato como un privilegio, ya que aun existiendo un régimen de excepcionalidad con respecto

---

<sup>275</sup> Guimerá Ravina, A., 1978, p.98.

<sup>276</sup> Guimerá Ravina, A., 1977, p. 99.

<sup>277</sup> Guimerá Ravina, A., 1977, p. 99-103.

<sup>278</sup> Guimerá Ravina, A., 1977, pp. 103-104.

a las relaciones comerciales de las islas con el exterior “...las medidas legales son en sustancia limitativas cuando no prohibitivas. Más que privilegios, la posibilidad que se dejaba abierta era un bloqueo”<sup>279</sup>.

En otros ámbitos geográficos del sistema colonial español, se establecieron otras pautas que determinaron una estructura jerarquizada de ciudades portuarias coloniales, donde factores como la fuerza de las élites locales, si bien no pudieron impedir un trato colonial para sus puertos y ciudades portuarias, si tuvieron el poder necesario para determinar la centralidad en la estructura jerárquica.

La Habana colonial, fue una de las principales ciudades portuarias del Atlántico durante varios siglos<sup>280</sup>. Esta ciudad jugó un papel destacado y central en el comercio marítimo con respecto al ámbito territorial de la América colonial española. Las características de su puerto y el papel desempeñado por las élites locales fueron fundamentales. “*La Habana, como ciudad portuaria colonial, tuvo su génesis en su puerto que atrajo mercaderías y tratantes, que a su vez demandó una defensa contra los ataques exteriores y que, paulatinamente, fue adquiriendo verdadero rango de ciudad-capital de la colonia, confirmado por un complejo aparato jurídico-político-administrativo.*

*Las élites habaneras, en connivencia o en tensión dialéctica con la Corona, hicieron posible esta realidad. De esta manera, su evolución histórica, y la escala de sus funciones imperiales explican las diferencias que separan a La Habana de otras ciudades del Caribe hispánico, sometidas a sus respectivos centros capitalinos, como lo fueron Veracruz, Portobelo o Cartagena de India”<sup>281</sup>.*

Salvando las diferencias en cuanto a magnitudes físicas y sociales entre La Habana y Las Palmas, esta última nunca ejerció, durante todo el periodo de navegación a vela, poder suficiente para posicionarse como ciudad central del archipiélago, condición que en la actualidad comparte con Santa Cruz de Tenerife. Se ha tener en cuenta que Las Palmas de Gran Canaria era la ciudad portuaria del archipiélago con mayor población;

---

<sup>279</sup> Guimerá Ravina, A., 1977, p. 103.

<sup>280</sup> “*La Habana es sin duda, uno de los grandes enclaves del Atlántico (...) La Habana, que en 1899 contaba con 235.000 habitantes, era, sin duda, una de las grandes ciudades portuarias coloniales del mundo*” (Guimerá Ravina, A. y Monge Martínez, F., 2000, pp.18-19).

<sup>281</sup> Guimerá Ravina, A., y Monge Martínez, F., 2000. p.20.

que contaba con el mejor puerto natural; con la más amplia presencia de las distintas instituciones representativas del Estado, además de las locales y con un peso económico importante. No obstante no era así considerada:

*“Para los gobiernos de España, también los de Fernando VI, Carlos III, Carlos IV y Fernando VII, Las Palmas era una ciudad isleña en la lejanía de la Corona que tenía la pequeña importancia económica de operar con un puerto natural de valor sólo insular, sin mayor interés para los organismos oficiales del Gobierno del Reino. Su atractivo económico o productivo nunca sobrepasó la modestia.*

*Por ello el estudio de la historia portuaria de Las Palmas, nos demuestra que la inversión del Estado, entre 1700 y 1851, fue nula y al mismo tiempo tampoco se acometieron obras constructivas bajo su directo control, las muy pocas que se efectuaron fueron de responsabilidad del ayuntamiento. Hasta la mitad del siglo XIX, en la isla de Gran Canaria como en su capital, todo el tráfico de mercancía y pasaje que llegaba o salía de ella se efectuaba mediante operaciones de barqueo entre buque y playa, sin disponer de una sola infraestructura portuaria artificial acabada que mejorase las condiciones naturales de sus puertos. Las Palmas –y la isla- llegó hasta mediados del siglo XIX, sin obra portuaria terminada que proporcionase seguridad y dinamismo comercial a su comunicación por mar, forma única entonces de relación exterior de cualquier isla. Es decir hasta ese tiempo, en que las cosas comenzaron lentamente a cambiar, la ciudad de Las Palmas portuariamente funcionaba casi de modo idéntico a como lo hacía desde el siglo XV, comienzo de su historia (...).*

*En suma, todo el tiempo anterior a la mitad del siglo XIX fue una fase de postración casi absoluta en esas materia (camino, carreteras, puentes, abastecimiento de agua o canales, muelles, puertos, etc. para todas las islas del Archipiélago a excepción de Tenerife, por ser residencia central de los organismos del gobierno del Reino y por ello beneficiarse de las ventajas de esa condición.”<sup>282</sup>.*

Los condicionantes descritos anteriormente, repercutieron de tal forma en la división de poderes y en el reparto de tráfico marítimo, que no posibilitaron la configuración de un territorio de poder central que tendría que haberse concretado en la ciudad constituida para ello: Las Palmas. Un territorio urbano-portuario con capacidad y rango

---

<sup>282</sup> Martín Galán, F., 2008, pp. 75-77.

para articular, al menos, el comercio marítimo entre el archipiélago, España y el resto del mundo.

Tampoco ayudó a ello la postura de las élites locales, políticas y económicas de esta ciudad. Pensamos que demasiado conformista con los acontecimientos. La burguesía mercantil ligada al comercio exterior mantuvo una excesiva dependencia con respecto a factores exógenos (políticos-institucionales y económicos-comerciales). El fuerte gremialismo, el poco respaldo a la actividad pesquera y a las relaciones comerciales con África ponen en evidencia esa postura conformista. Por otro lado los absurdos temores de estas mismas élites locales a que el desarrollo del área portuaria en La Isleta restara protagonismo a la ciudad, algo incompresible en una ciudad abocada al comercio marítimo, también contribuyó al frenó del desarrollo temprano del puerto de Las Isletas, a la falta de conexión territorial y al distanciamiento social entre el puerto y la ciudad.

E. Burriel de Orueta, en un apartado de su artículo sobre el puerto “El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria”, comenta esa situación:

*“...En 1854 se inició la construcción de una carretera desde la ciudad de Las Palmas a la ensenada de la Luz, y eso envió la idea de establecer un puerto en este mar tranquilo. Sin embargo, el criterio de aquellos años veía al futuro del puerto de La Luz como un simple auxiliar del de Las Palmas, propio sólo para los días de excesivo tráfico o de mal tiempo; es decir, como un embarcadero cómodo en todo momento. Parecía demasiado alejado de la ciudad de Las Palmas, centro demográfico y económico de la isla, e incluso capaz de arruinar a la capital quitándole su carácter marítimo y comercial. Por ello no extraña la enconada y larga polémica en torno a los sucesivos proyectos de construcción del puerto de La Luz; para muchos las obras debían concentrarse en mejorar el muelle de Las Palmas, haciéndolo apto para los nuevos tiempos, y limitarse a una rada auxiliar en La Luz”<sup>283</sup>.*

Un conformismo y polémica absurda que refuerza la situación de desamparo y discriminación oficial por parte del Estado español que padecía el puerto de la Luz. Una actitud que no respondía (ahora más que nunca) a la realidad del tráfico naval que desde mediados del XIX transformaba la visión de la bahía de Las Palmas. Una realidad que

---

<sup>283</sup> Burriel de Orueta, E., 1974, pp. 8-9.

imponía de inmediato una transformación moderna del puerto. Pero no fue así, pues aun contando el puerto con la llegada de barcos de vapor y el nuevo régimen de franquicias (Real Decreto de Puertos Francos de 11 de julio de 1852), tuvo que esperar tres décadas para colocarse a la altura de los tiempos.

*“Pero no fue así, los efectos directos en el adelanto de la construcción de un muelle o un puerto para Las Palmas, tanto por su condición de obra del Estado sólo de interés local como de puerto libre de impuesto para la navegación y el comercio, tuvieron todavía un alcance muy limitado en los siguientes tres decenios. En concreto hasta el año 1881 no se vio el inicio de un cambio drástico y hasta espectacular. En efecto, en los siguientes treinta años que trascurrieron desde 1852 hasta 1882, respecto a la creación de un puerto de buenas condiciones para esta ciudad se observa que aunque se emprendieron muchas iniciativas y proyectos (...) los resultados en obras finalizadas fueron muy pobres.*

*Por consiguiente la etapa entre 1851 y 1881 corresponde a una ciudad con un puerto clasificado por el Estado dentro de la menor categoría, de interés local de segundo orden y por lo tanto para el Gobierno sin mayor importancia económica ni tampoco como obra pública a ser impulsada con esmero (...).*

*Es decir, después de ocho décadas de iniciada la primera pequeña obra para un muelle en Las Palmas, lo que se tenía delante era una situación de verdadero fracaso en ejecución de obra pública portuaria y un desamparo en cuanto a resultados por parte del Gobierno del Reino”<sup>284</sup>.*

La evidencia de los acontecimientos<sup>285</sup> y la imperiosa necesidad de un cambio impulsó pronunciamientos favorables: reconocimiento por parte del Estado (Ministerio de Fomento) al Puerto de la Luz como puerto de refugio (Real Orden de 25 de abril de

---

<sup>284</sup> Martín Galán, F., 2008, pp. 80-81.

<sup>285</sup> “La playa que se haya delante de la ciudad está casi toda rodeada de piedras, y cuando reinan los vientos del N.E. es peligroso de saltar en ella [...]

*Si la resaca es debida no solo á la brisa, sino también a un próximo cambio de tiempo, ó si sobreviene estando en calma, entonces rompe de una manera terrible en todas las playas de la bahía y no puede traficarse a ninguna hora de la marea. En semejantes ocasiones se larga en el muelle una bandera blanca y negra por mitad horizontal, para indicar a los buques la incomunicación por tierra.*

*Quando los vientos son travesías, esto es, del E. al S.E., entonces el rebozo se hace extensivo al puerto de La Luz, y si se quiere comunicar con la ciudad, es preciso desembarcar por la playa del “Confital”, al otro lado de la isleta”. [El peligroso puerto de Las Palmas] 1858, comentario de Miguel Lobo, capitán de fragata de la marina real española (En Martín Galán, F., 2001, pp. 212-213).*

1881); y de interés general (Ley de 27 de abril de 1882), y se encarga a la Jefatura de Obras Públicas del distrito de Canarias el estudio de un proyecto de puerto de refugio para la rada de La Luz. Órdenes que funcionaron como toque de partida para generar un dinamismo socioeconómico, urbano y portuario espectacular impulsado en primera instancia por el capital extranjero venido de la mano de las navieras, consignatarias y demás compañías relacionadas con el transporte y comercio marítimo.

*“Las distintas empresas vinculadas al comercio colonial detectaron desde el primer momento la importancia del enclave y participan de la propia construcción de las instalaciones portuarias. También dominarán las empresas destinadas al carboneo, las consignatarias y los astilleros. Capitales ingleses, franceses, belgas o alemanes van a controlar de esta forma una parte considerable de las infraestructuras y servicios urbanos que por aquellas fechas empezaban a desarrollarse (alumbrado, transporte, telégrafo, teléfono, abastecimiento de agua, alcantarillado....)”*

*- Construcción del Puerto de La Luz, (Swanston, inglesa)*

*- Alumbrado eléctrico (SELP, belga)*

*- Abasto de agua (CITY, inglesa)*

*- Telégrafo (SNST, inglesa)*

*- Tranvía (SELP, belga)*

*- Teléfono de articulación (Miller, inglesa)*

*- Transporte interinsular (Elder Dempster, inglesa)*

*Diferentes servicios portuarios –carboneo, abastecimiento, efectos navales, reparaciones,...(Blandy, Miller, Grand Canary Coaling...)<sup>286</sup>.*

Un dinamismo que produjo una transformación radical del territorio: de las estructuras socioeconómicas, del tejido y equipamiento urbano, del empleo, de aspectos socioculturales, etc. También se produce un cambio en las relaciones entre el puerto y la ciudad y un reposicionamiento de la ciudad y, especialmente del puerto, con respecto al ámbito macaronésico. Así mismo estos avances significaron para el puerto una mayor captación de tráfico naval, a causa del mejor y mayor ofrecimiento de servicios al transporte y comercio marítimo.

---

<sup>286</sup> Pérez García, J.M. y Noreña Salto, M.T., 1992, pp. 464, 465, 468 y 469.

La elección del Puerto de Las Palmas por las compañías navieras europeas<sup>287</sup> como el mejor puerto de escala, carboneo, avituallamiento y otros servicios auxiliares y complementarios, será el factor principal que promoverá las actuaciones para la construcción del puerto, y en consecuencia, el proceso de desarrollo urbano-portuario que marcó las diferencias con respecto al conjunto de puertos y ciudades de la Macaronesia.

---

<sup>287</sup> Sobre este asunto ya reproducimos en el capítulo III, extracto de algunas cartas escritas a finales del siglo XIX por el Dr. Enrico Stassano miembro del Ministerio del Ministerio de Agricultura y Comercio de Italia, publicadas en “El Liberal” (2/12/1887; 19/5/1891). En ellas hace un reconocimiento a favor del Puerto de La Luz como la mejor escala del Atlántico por sus excelentes condiciones, aún carente de infraestructuras necesarias para auxiliar a la navegación comercial internacional del momento: los vapores trasatlánticos. Se hace mención a las preferencias de compañías navieras y carbonearas por La Luz, y al abandono de otras opciones, como Madeira (Funchal) y otros puertos en San Vicente y Cabo Verde. Téngase en cuenta que ya desde 1881 el puerto de Santa Cruz de Tenerife contaba con “*un buen puerto con un dique de abrigo de 339 metros de línea de atraque y que atraía una gran parte del tráfico de la zona*” (Martín Galán, F., 2001, p. 284).



## CAPÍTULO V

# EL PROCESO DE TRASFORMACIÓN DEL TERRITORIO Y SUS IMPLICACIONES EN LAS RELACIONES PUERTO Y CIUDAD



## **V.1 PRINCIPALES HECHOS Y MOMENTOS HISTÓRICOS. CAUSAS Y CONSECUENCIAS**

A partir de mediados del siglo XIX Las Palmas de Gran Canaria comenzó a posicionarse como la ciudad de mayor progresión económica, social, urbana y demográfica de todo el ámbito macaronésico y, de igual forma, como la ciudad portuaria de mayor importancia, especialmente en cuanto a tráficos marítimos internacionales, circunstancias que remarcaron su carácter portuario y reforzaron su posición como plataforma portuaria internacional.

No obstante, en este proceso de desarrollo continuado hasta el presente hay que mencionar y resaltar el paréntesis que supuso el enfriamiento del desarrollo urbano-portuario de la ciudad de finales de los años 70 del siglo XX que fue originado por crisis simultáneas en los tres sectores más importantes de su economía en esos momentos: el comercio, el turismo y la actividad portuaria. Una recesión con repercusiones importantes sobre la economía local y, de forma significativa, sobre su identidad, o mejor dicho, sobre su rol como ciudad portuaria, que ralentizó temporalmente la expansión del puerto y provocó una segregación territorial entre la ciudad y el puerto, que quedó falto de una directriz de planeamiento.

En este proceso se pueden diferenciar las siguientes etapas.

### ***Etapa I. Momento de partida (1852-1880)***

Hay que tener en cuenta en el momento histórico en el que se enmarca este periodo. Un periodo de grandes avances tecnológicos (aplicados a los transportes y a la producción) y transformaciones territoriales. El transporte a vapor, la industrialización de la producción y el desarrollo urbano de las grandes ciudades transformaron puertos, rutas y medios de transportes, las estructuras sociales y económicas, y también las urbanas.

La expansión colonial europea en África y la elección por parte del imperio comercial británico y principales navieras nacionales y europeas de la Bahía de

Las Isletas como lugar para construir un puerto de escala para el carboneo, el avituallamiento general y otros servicios comerciales, transformó radicalmente el entorno del puerto y dinamizó la actividad urbana.

La declaración de Puerto Franco en 1852, auspiciada por una política comercial librecambista, favoreció el desarrollo portuario, potenció su función como ciudad emporio y marcó el comienzo de su expansión urbana moderna, fuera ya de los estrechos límites impuestos por sus antiguas murallas, derribadas parcialmente en estos momentos. En pocos años, la ciudad dejó de ser una ciudad “encorsetada” por sus murallas y, en buena medida, por una estructura económica caciquil muy dependiente de los ciclos agroexportadores, con sus sucesivas crisis y repuntes, así como por una política comercial, también demasiado dependiente del exterior. Una ciudad que vivía de los negocios del comercio exterior, del contrabando, de la financiación Estatal, de las funciones desempeñadas dentro de la región<sup>288</sup>, y de las rentas especulativas derivadas de préstamos y arrendamiento de fincas e inmuebles<sup>289</sup>. Una ciudad bajo el poder de decisión y control de un grupo de poder económico local en connivencia con intereses foráneos que, con tal de prolongar la situación de privilegio en la que se desenvolvía, frenaba de hecho el empuje necesario para romper radicalmente con la dependencia de los periodos de crisis y de auge derivados de los ciclos de exportación de productos agrarios, en especial de la barrilla, que se desarrolla entre 1814 y 1850, y de la cochinilla, que comienza incipientemente en 1831 y se desploma en 1873.

La construcción de la carretera de Las Palmas al Puerto en 1854 se convirtió en el elemento estructural que vertebraría y favorecería el crecimiento urbano bipolar: el de la ciudad histórica, que se estiraba hacia la Isleta derribando parte de su

---

<sup>288</sup> Quintana Andrés, P., 1999, p. 36.

<sup>289</sup> “La gran influencia de la ciudad dentro del modelo económico regional en el periodo estudiado provoca un proceso en cierto modo involutivo en la propia economía de las diversas comarcas rurales e, incluso, en la propia isla de Gran Canaria al existir un circuito a través del cual gran parte de las rentas generadas en las áreas externas a las poblaciones (diezmos, censos consignativos) se quedan en manos de las instituciones y poderosos instalados en la urbe, aunque una alícuota parte vuelve al agro, ya no como capital y sí como parte de una estrategia del grupo de poder que se basa en la captación de bienes mediante la renta especulativa. Si bien parece que se da una circulación simple de capitales en las múltiples compras de bienes hechas por el grupo de poder en su intento de acumulación de tierras, aguas o, en otros casos, en la entrega de abundantes préstamos a interés” (Quintana Andrés, P., 1999, pp. 21-22).

muralla norte, y el del primitivo foco urbano que se desarrollaba en torno al puerto. A esto se uniría el inicio de la construcción del Puerto de La Luz, una vez aprobado definitivamente el proyecto por las Cortes Españolas, que generó un gran volumen de empleo y estimuló el aumento de población y, con ello, la generación de un núcleo urbano-portuario. Nace el barrio de La Isleta y se levantan las primeras instalaciones portuarias: carboneras, almacenes, oficinas, embarcaderos, etc. Por último, la adquisición de tierras que propició las sucesivas desamortizaciones de 1836 y 1856, llevadas a cabo por parte de las grandes familias de terratenientes y comerciantes vinculadas al poder local, supuso no sólo un cambio de dueños, sino también de usos y del valor del suelo. Lo que hasta entonces eran tierras baldías sin valor productivo pasa a ser objeto de un negocio lucrativo de alta rentabilidad; un negocio especulativo para aquellos poseedores de fincas en todo el entorno de la Bahía de Las Isletas.

El interés económico particular y el interés general por la construcción del puerto y el establecimiento de las compañías extranjeras, así como el temor latente ante la amenaza y la posibilidad que estas compañías optaran por otros puertos de la Macaronesia, facilitó la urbanización del entorno del istmo y la costa Sur de La Isleta. Una urbanización que tuvo un comienzo irregular, sin planificación, e incluso sin autorización, ya que a las primeras empresas (Grand Canary Coaling y Blandy Brothers) se les permite instalarse sin la autorización previa<sup>290</sup>.

Sobre este asunto hay que tener en cuenta que, aunque las obras del puerto comenzaron en 1883, no fue hasta 1905 cuando se constituye una junta de obras para la dirección del puerto y sus obras<sup>291</sup>, ya que las juntas de obras eran los organismo responsables de la dirección de las obras y de su mantenimiento, así como de la autorización de las concesiones de suelo en representación del Estado.

---

<sup>290</sup> Sobre este asunto ver la obra de Cirilo Moreno, 2003, y también se puede consultar a Medina Sanabria, J., 1996, p. 74 y Quintana Navarro, F., 1985, pp. 35, 37 y 38.

<sup>291</sup> Aunque anteriormente a 1883 se había constituido una junta de obras, esta solo tuvo la finalidad de gestionar un fondo concedido por el Estado para obras en el puerto: construcción de bloques y poco más, no es hasta diciembre de 1905 cuando se constituye, previa autorización (junio de ese mismo año) la que sería la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y de Las Palmas, refiriéndose este título a que dicha junta se tenía que hacer cargo de la gestión de los dos puertos; del Puerto de La Luz y del embarcadero de San Telmo o muelle de Las Palmas.

Por tanto este fue otro factor que también pudo ser utilizado para posibles concesiones sin autorización oficial previa.

El desarrollo de las actividades portuarias, directas e indirectas, supuso un aumento y diversidad de las actividades económicas y el empleo. Pasaron a ocupar un lugar destacado aquellas actividades relacionadas directamente con la construcción de las infraestructuras portuarias, equipamientos urbanos y prestación de servicios; tanto portuarios como de otra índole. Este dinamismo socioeconómico y laboral actuó como factor de atracción de población que incidió en el crecimiento del tejido urbano.

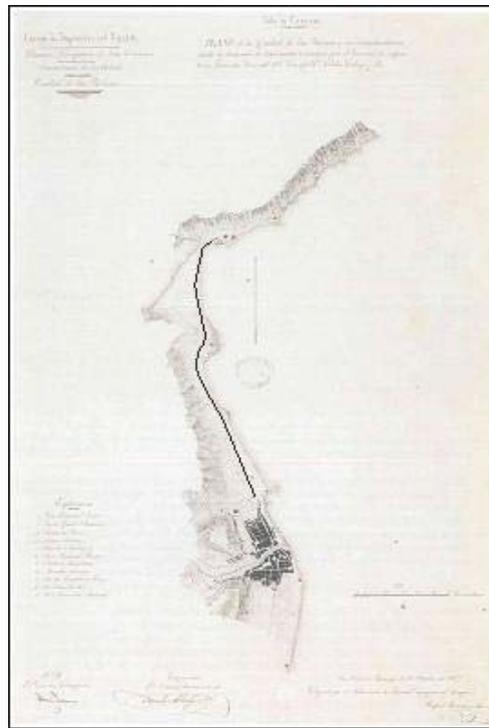
Por último, como consecuencia de la escala de vapores europeos en el puerto de La Luz, Las Palmas, que en aquellos momentos era una ciudad en expansión, pasó a ser además una ciudad turística. Un espacio geográfico que por sus bondades climáticas y peculiar paisaje marítimo se presentaba al que la visitaba (tripulación y pasajeros) como una estación invernal, como por lo demás sucedió en otras ciudades y entorno insulares de la Macaronesia. Con el tiempo, y a consecuencia de una estancia esporádica o propaganda recibida, el entorno del puerto pasó a ser residencia temporal de turistas o incluso residencia definitiva para aquellas familias de empresarios vinculados al transporte marítimo y comercio exterior (importación-exportación). Con la estancia de estos turistas temporales y familias foráneas, se difunden nuevas formas de vida, y usos y modelos urbanos, como la ciudad jardín, que hasta entonces no existían. Hábitos culturales y tipos de asentamiento urbano que incidieron sobre el modelado del paisaje y las costumbres de la población local.

**Tabla 18.** Movimiento de buques de vapor en el puerto de La Luz, 1863-1902

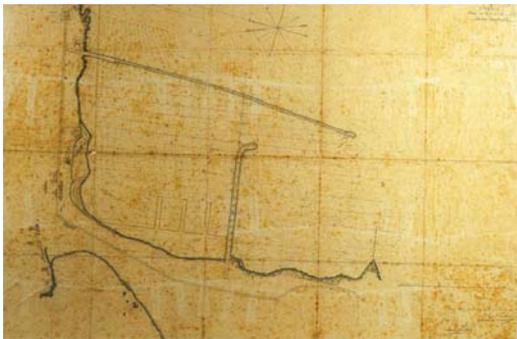
AÑOS	Número de buques	AÑOS	Número de buques
1863	47	1883	236
1864	42	1884	238
1865	36	1885	236
1866	37	1886	522
1867	42	1887	660
1868	51	1888	954
1869	70	1889	1.180
1870	91	1890	1.441
1871	97	1891	1.558
1872	112	1892	1.562
1873	91	1893	1.719
1874	159	1894	1.842
1875	119	1895	1.873
1876	122	1896	2.032
1877	130	1897	2.036
1878	149	1898	1.902
1879	---	1899	2.282
1880	---	1900	2.258
1881	---	1901	2.202
1882	---	1902	2.351

Fuente: Burriel de Orueta, E., 1974, p. 63.

**Figura 61.** Plano de la ciudad de Las Palmas y trazado de la carretera de Las Palmas al puerto



Fuente: “Plano de la ciudad de Las Palmas y sus inmediaciones”, por Nicolás Clavijo y Plo, 1857 (en Martín Galán, F., 2001, p. 307). Indica el trazado de la carretera de segundo orden al Puerto de La Luz.

<p><b>Figura 62.</b> Plano del proyecto del puerto de refugio, 1881</p>	<p><b>Figura 63.</b> Plano del proyecto de refugio y urbanización, 1883</p>
	
<p>“Plano general del puerto de refugio de La Luz”. Juan León y Castillo, 1881 (en Martín Galán, F., 2001, p. 293).</p>	<p>“Plan de alineaciones para el puerto de la luz”, 1883. Maestro de obras Francisco de la Torre Sarmiento (en Martín Galán, F., 2001, p. 311).</p>

**Comentario:** la propuesta que se presentó para la construcción del puerto de refugio se ejecutó completamente, a excepción de las obras interiores y el remate del muelle de Santa Catalina que se expone en el plano de la figura 63. La empresa adjudicataria de las obras fue la sociedad inglesa Swanston and Company, quedando finalizada las obras en 1902. El objetivo y justificación de esta propuesta era obtener una dársena abrigada y de esta forma solucionar los problemas de operatividad y seguridad que se daban en el Muelle de Las Palmas (San Telmo). Para obtener los fondos económicos suficientes para financiar las obras, fue necesario declarar el Puerto de La Luz como Puerto de Refugio, aunque el objetivo final era disponer de un puerto comercial de interés general e internacional.

<p><b>Figura 64.</b> Obras para la construcción de los muelles Primo de Rivera y León y Castillo (1927-1935)</p>	
	
<p>Fuente: archivo de la APLP.</p>	<p>Fuente: archivo de la APLP.</p>

**Figura 65.** Transporte de bloques para la construcción del muelle León y Castillo



Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 66.** Obras para la construcción del muelle León y Castillo



Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 67.** Puerto de la Luz, finales del siglo XIX



Fuente: Imagen del Puerto de La Luz con las primeras instalaciones portuarias, finales del siglo XIX (Martín Galán, F., 2001, p. 347).

**Comentario:** aún sin estar las infraestructuras portuarias terminadas (muelle comercial y dique de abrigo) según el proyecto aprobado de J. León y Castillo (Figura 66) el puerto era utilizado por un número considerable de buques. Generalmente -hasta no estar terminadas las obras- los buques de vapor fondeaban dentro de la dársena, o en aguas de menor abrigo. Estos barcos eran asistidos mediante gabarras u otras embarcaciones de servicio. En 1899 el movimiento anual de buques y tonelaje de arqueó fue de 2.282 vapores, 992 veleros, que hacen un total de 3.274 buques, y un tonelaje de 5.288.475.

**Figura 68.** Veleros (pesqueros) en el Puerto de la Luz (1940-50)



Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 69.** Taller en el puerto de la Luz (1925-35)



Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 70.** Maniobras de carga y descarga en el Puerto de la Luz, principios del siglo XX (muelle de La Luz y muelle Santa Catalina)

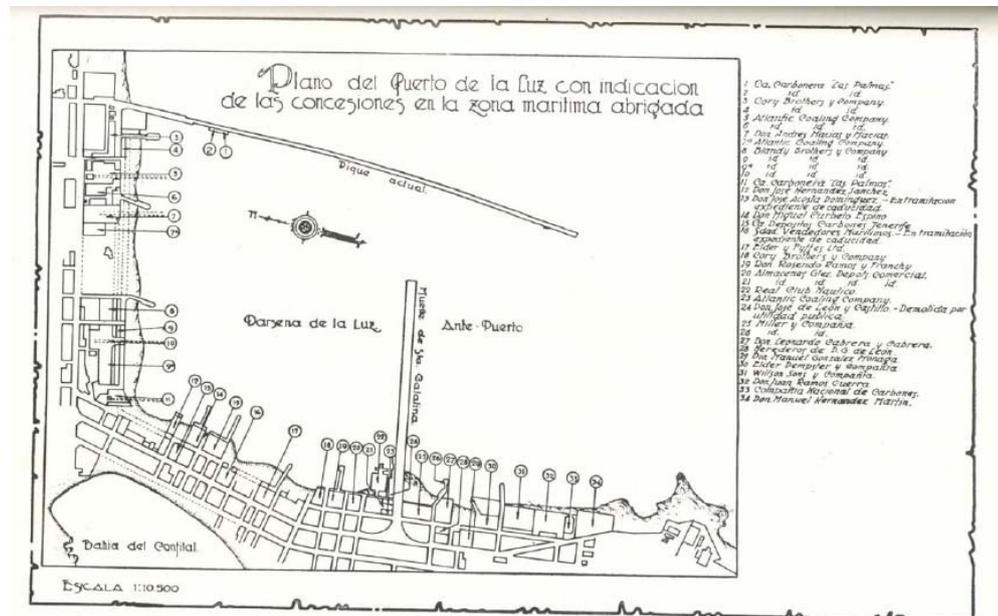


Fuente: archivo de la APLP.



Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 71.** Plano del puerto de La Luz; infraestructuras y concesiones, 1928



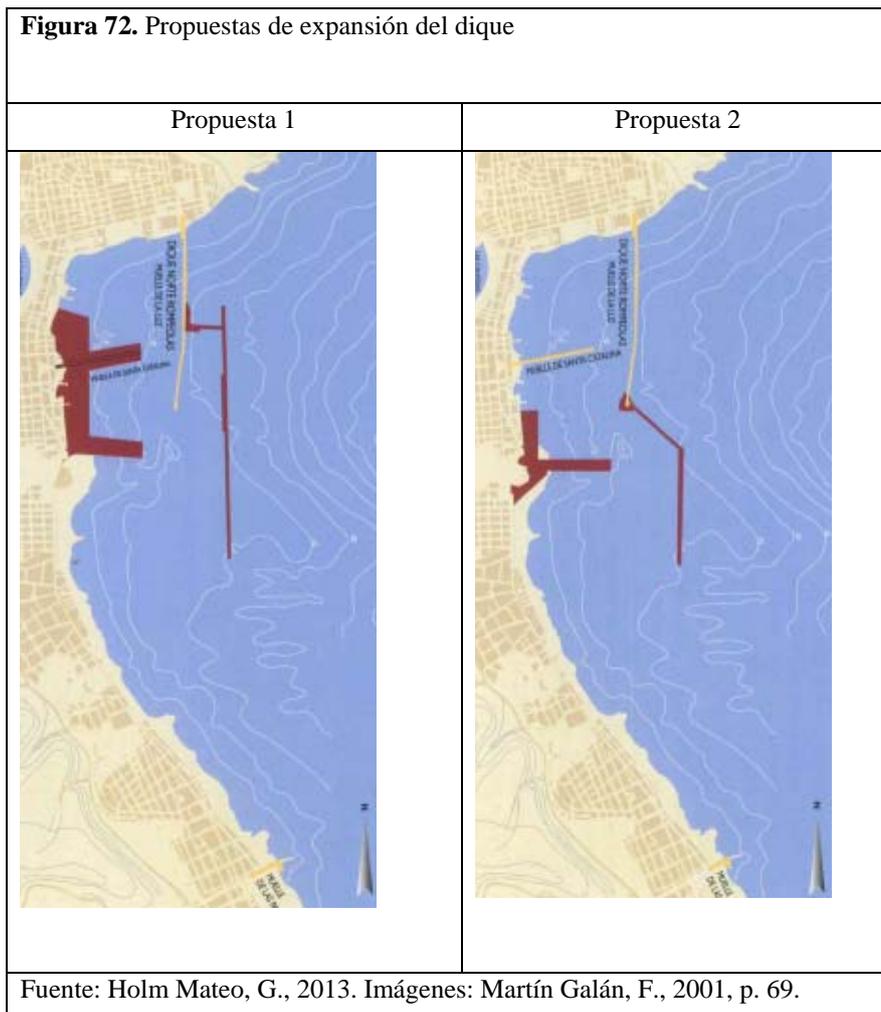
Fuente: Memoria anual de la JOP, 1928, archivo APLP.

**Comentario:** ante la pronta ocupación del espacio portuario, al poco tiempo de ejecutarse el primer proyecto (1902) ya se diseñaban propuestas de ampliación y mejoras, como la de los ingenieros directores de la Junta de Obras Eugenio Suárez Galván (1910-1913) y Jaime Ramonell y Obrador de 1911.

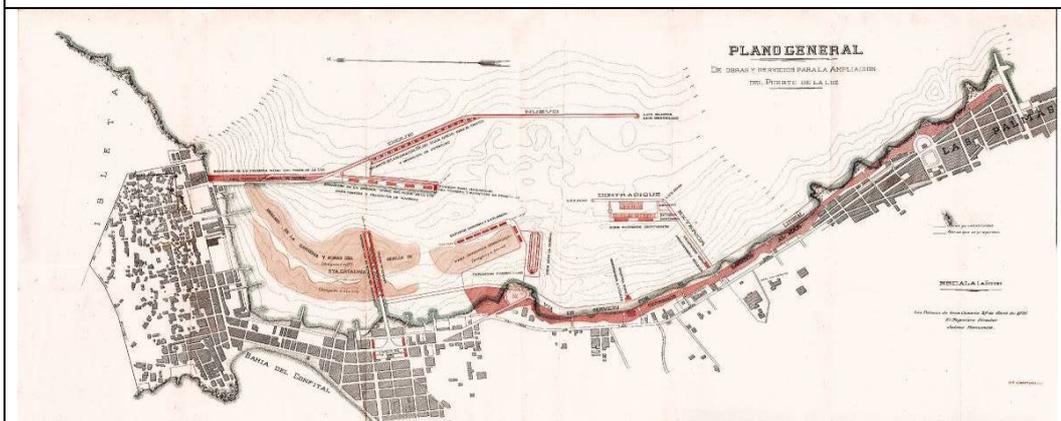
<b>Proyecto:</b>	Plan de Mejoras del Puerto de La Luz	
<b>Autor:</b>	Eugenio Suárez Galván J. O. de los Puertos de La Luz y Las Palmas	<b>Fecha:</b> 1910-1913
<b>Tipo de instrumento:</b>	Proyecto	
<b>Descripción Básica:</b>	<p><u>Propuesta 1:</u> Prolongación del dique exterior de abrigo (La Luz) con una nueva pieza con forma quebrada. Primer tramo con alineación oeste-este. Segundo tramo con alineación norte-sur. Nuevo contradique al sur del de Santa Catalina, ensanche del propio muelle de Santa Catalina y muelles de ribera en ese entorno.</p> <p><u>Propuesta 2:</u> Prolongación del dique exterior de abrigo (La Luz) con una nueva pieza con forma quebrada. Primer tramo con alineación oblicua noroeste-sureste.</p>	

<p><b>Descripción Básica:</b></p>	<p>Segundo tramo con alineación norte-sur.</p> <p>Nuevo contradique al sur del muelle de Santa Catalina, más estrecho que el anterior, y muelles de ribera solo en ese entorno.</p> <p><u>Otras mejoras:</u></p> <p>Abastecimiento de aguas al puerto y suministro al buque.</p> <p>Dragado interior del puerto.</p>
<p><b>Justificación de la propuesta:</b></p>	<p>Congestión total de instalaciones por el incremento de vapores.</p> <p>Necesidad de ampliación de la dársena y mayores calados.</p> <p>Necesidad de conseguir superficie de depósito para la mercancía en tránsito.</p> <p>Mejora y abaratamiento del servicio de aprovisionamiento de agua.</p> <p>El Mº de la Guerra, propietario del terreno, no admitía que el nuevo espigón exterior saliera de “su” litoral. Por eso la solución quebrada.</p> <p>De las 60 Has. del puerto actual sólo 28 Has. eran útiles por problemas de calado.</p> <p>El paso de la propuesta 1 a la 2 se justifica por su menor presupuesto manteniendo los mismos objetivos.</p>
<p>Fuente: Holm Mateo, G., 2013. Imágenes: Martín Galán, F., 2001, p. 69.</p>	

**Figura 72.** Propuestas de expansión del dique



**Figura 73.** Plan General de los Servicios del Puerto de La Luz (1916)



Fuente: Memoria anual de la JOP, año 1917, archivo APLP.

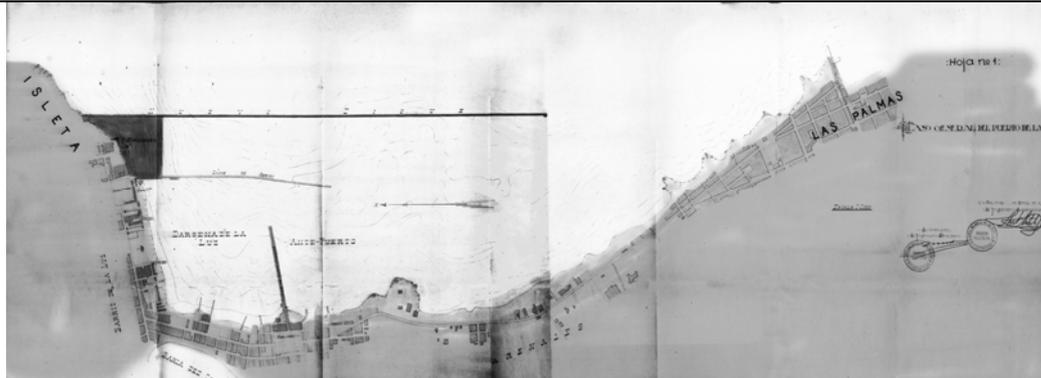
<b>Proyecto:</b>	Plan General de los Servicios del Puerto de La Luz	
<b>Autor:</b>	Jaime Ramonell - Obrador	<b>Fecha:</b> 1916
<b>Tipo de instrumento:</b>	Plan	
<b>Descripción Básica:</b>	<p>-Tomando como base el proyecto de Suárez Galván se propone: Nuevo dique de abrigo (no incluido en el presupuesto). Objeto de proyecto independiente.</p> <p>-Vía de servicio del litoral (no incluida en el presupuesto). Objeto de proyecto independiente.</p> <p>-Ampliación del muelle de Santa Catalina y aprovechamiento del parque y explanadas de Santa Catalina.</p> <p>-Ensanche de la 1ª mitad del dique de La Luz para tráfico y depósito de carbones.</p> <p>-Ensanche de la 2ª mitad del dique de La Luz para tráfico y depósitos de maderas.</p> <p>-Ensanche de la alineación S.E. del dique nuevo para el tráfico y depósito de petróleo.</p> <p>-Dragado de la Dársena Interior y zonas del Muelle de Santa Catalina</p> <p>-Espigón, dársena y explanada para depósitos comerciales y zonas libres.</p> <p>-Contradique exterior.</p> <p>-Edificios y embarcaderos para viajeros.</p> <p>-Dique para carena.</p> <p>-Edificios e instalaciones para los servicios del Puerto.</p> <p>-El Plan se ocupa también de su desarrollo por fases de forma que ninguna de ellas suponga interferencia con el resto del puerto y de la mejor distribución de usos y actividades tomando en consideración además las concesiones existentes.</p>	

**Comentario:** el proyecto más llamativo del conjunto era el proyecto de vía para unir el muelle de Las Palmas (San Telmo) y el Puerto de La Luz, solicitada con urgencia dada la congestión de la carretera existente. En ese momento se contaba con una carretera de 14 metros de ancho con 11 dedicados a la rodadura que además albergaba la doble vía del tranvía. El tráfico pesado se realizaba con carros de gran volumen dejando poco espacio para el resto de vehículos. La solución al tráfico rodado entre el puerto y la ciudad

histórica se considera de imperiosa necesidad, desde la perspectiva de que una vez terminada la guerra, volverían los tráficos habituales al Puerto de La Luz.

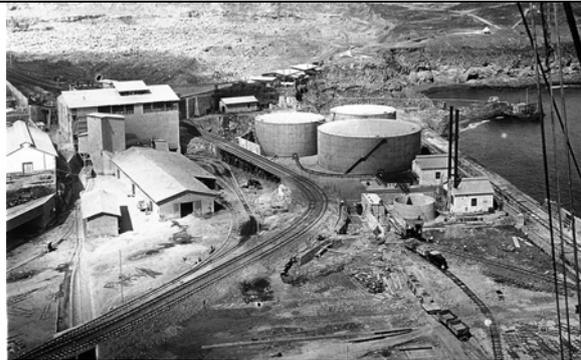
Se proyectaban dos vías de 12 metros de ancho cada una, la del lado del mar, para el tráfico de mercancías y la del interior para tráfico urbano. Éstas estarían separadas por una mediana ajardinada a modo de paseo urbano y flanqueada en ambos extremos, por dos aceras de ocho metros cada una, dotadas con mobiliario urbano y que sirviera para la canalización de agua y alumbrado público (Memoria de la JOP, año 1917, pp. 117,118, 143,144).

**Figura 74.** Plano del proyecto ejecutado; ingenieros Acedo Villalobos, Rodríguez Rodas y Artiles Gutiérrez (1927-1935)



Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 75.** Construcción de instalaciones para depósito de combustible (hidrocarburos) en el puerto de La Luz



A partir de la década de los 30 (s. XX) comienzan a instalarse en el puerto de La Luz empresas petroleras para el suministro local de combustible y a los buques.

Fuente: archivo APLP.

**Figura 76.** Suministro de combustible líquido (mediados de siglo XX)



En el puerto de La Luz, al ser un puerto insular en la intersección de rutas trasatlánticas, los barcos aprovechan la escala para hacer avituallamiento y suministro de combustible (muelle de La Luz, actual Muelle Grande, 1950-60).

Fuente: archivo APLP.

**Figura 77.** Primeras viviendas construidas en Ciudad Jardín (primer cuarto del siglo veinte)



Fuente: archivo de la APLP.

### ***Etapa II. El auge o desarrollo continuo (1880-1980)***

A partir de este momento Las Palmas no iba a cesar en su desarrollo socioeconómico y crecimiento urbano, alcanzado su máximo esplendor durante el tercer cuarto del siglo XX. Convergen en este periodo los máximos despuntes en cuanto a volumen de actividad y negocio de sus pilares básicos: el comercio, el turismo y el puerto. Hecho motivado por una serie de circunstancias y acontecimientos de ámbito local, nacional e internacional, que incidieron de forma positiva sobre su economía. Además contribuyeron a perfilar el carácter y funciones esenciales de este enclave marítimo. Es en ese momento de su historia cuando se puede considerar a Las Palmas por primera vez como una ciudad puerto<sup>292</sup>.

- **Auge del turismo:** momento de mayor expansión turística en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. En las décadas de 1960-80, la oferta turística de Las Palmas era de las más fuertes de Canarias.

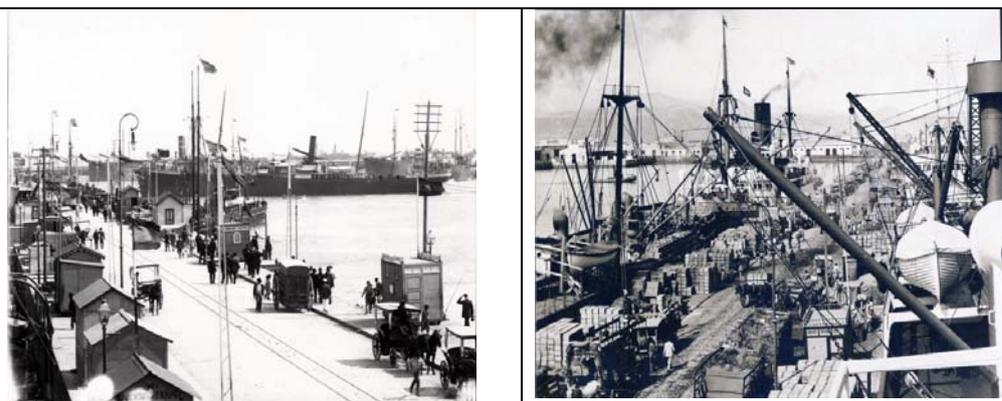
---

<sup>292</sup> “Ser una ciudad-puerto es una condición en la que poder basar el carácter de una ciudad” (Roig García, E. 1996, p. 91).

- **Florecimiento del comercio:** especialmente de artículos de bazar y productos electrónicos apoyado en la franquicia del puerto. Esta condición afectaba favorablemente al turismo local. Los turistas que venían a Gran Canaria, efectuaban un turismo comercial de fin de semana. Estos turistas se costeaban los gastos de transporte con la venta en su lugar de origen de algunos productos comprados en esta ciudad. Este modelo de turismo se practicaba a gran escala por población peninsular y de las Islas Baleares.
  
- **Auge portuario:** A consecuencia de los cierres del canal de Suez por las sucesivas guerras árabe-israelíes (1956, 1967, 1973) se desvían tráficos navales comerciales Asia-Europa por la costa occidental africana, tomando el puerto de La Luz como puerto de escala y avituallamiento.

El puerto de la Luz es utilizado como base de apoyo (suministro, reparaciones, operaciones de trasbordo, etc.) de importantes flotas pesqueras: Cuba, la URSS, países del Este europeo, Japón, Taiwán, Corea del Sur, China, Malasia, Singapur, y otros países asiáticos. La flota cefalopodera y arrastrera española, que operaba en las aguas de la costa noroccidental africana (banco pesquero canario-sahariano, Mauritania y Guinea Bissau), toma como base el Puerto de La Luz.

**Figura 78.** Actividad en el muelle Santa Catalina, primer cuarto del siglo veinte



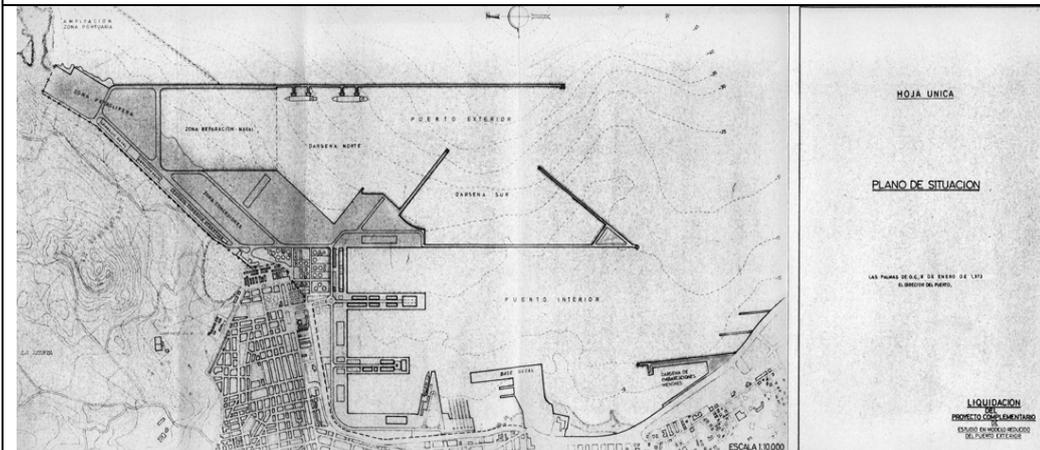
Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 79.** Carga de plátanos en el puerto de La Luz (muelle de La Luz, actual Muelle Grande, 1940-50)



Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 80.** Plano de proyecto de ampliación del puerto de La Luz (puerto exterior, 1973)



Proyecto de: Plan de obras del ingeniero Juan Argenti Ulloa, 1971.  
 1970-1974: Espigones rompeolas Avda. Marítima (posterior Dársena de Embarcaciones Menores) (Ingeniero Director Juan Laroche, 1970-1974).  
 1973-1977: Explana y Muelle de Astican (iniciativa privada-INI).  
 1975-1977: Muelle de Transbordadores en Santa Catalina y Muelle Oblicuo (actual Muelle Wilson).  
 1975-1980: 2ª Fase Dique Reina Sofía.  
 1979-1980: Pantalán Dársena Pesquera (1ª fase del actual Pantalán de Cory).

Fuente: archivo de la APLP.

**Figura 81.** Barcos amarrados en el puerto de Las Palmas

Barcos de pesca (arrastreros y congeladores), en su mayoría de nacionalidad española, amarrados por paro biológico del banco pesquero canario-sahariano, en el puerto de Las Palmas (1980–1990)



Fuente: archivo APLP.

Barcos de pesca (arrastreros y congeladores) de nacionalidad cubana y soviética amarrados en el puerto de Las Palmas (1980–1990)



Fuente: archivo APLP.

**Figura 82.** Barcos pesqueros japoneses amarrados en el puerto de La Luz (1960-1970)



Fuente: archivo APLP.

**Figura 83.** Buques Cruceros en el puerto de La Luz (1950-60)



Fuente: archivo APLP.

**Figura 84.** Buques cruceros y mercantes en el puerto de La Luz (1950-60)



Fuente: archivo APLP.

**Figura 85.** Calendario de rutas de mercantes británicos desde el puerto de Southamton a Ciudad del Cabo, haciendo escala en el Puerto de Las Palmas

Extract From The Ship's Deck Log

**R.M.S. Edinburgh Castle**

COMMODORE W. S. BYLES, R.D.

SOUTHAMPTON TO CAPETOWN via LAS PALMAS

VOYAGE 125

August 4 to August 16, 1967

Date	Distance Run	Speed	Latitude-Longitude	Wind force	Temperature at Noon Air Sea	Itinerary
4-8-67				WxS3	56°	1300 Departure Southampton. 120 First Class and 479 Tourist Class Passengers on board Few clouds. Fine and clear
5-8-67	463	22.05	44°37N 08°23W	Variable	64° 66°	0006 Vessel rounded Ushant and entered Bay of Biscay 1715 passed Cape Finisterre and left Bay of Biscay 2130 passed Company's N'bound vessel Pendennis Castle Calm sea. Cloudy, fine and clear
6-8-67	547	21.88	36°02N 12°23W	NNW4	68° 69°	1030 Divine Service in First Class Lounge, Commodore officiated. Low swell. Cloudy, fine and clear
7-8-67	496	21.38	Las Palmas		73° 69°	1224 arrived Las Palmas. 1700 departed Las Palmas 99 First Class and 478 Tourist Class Passengers on board
8-8-67	414	22.50	21°40N 17°35W	NNE6	75° 70°	Rough sea. Overcast and clear
9-8-67	533	22.20	12°45N 17°35W	NNW3	82° 83°	0600 passed Cape Verde, Dakar, the most westerly point of Africa. Cloudy and clear, occasional showers 0821 Passed Company's N'bound vessel Good Hope Castle
10-8-67	530	22.08	05°16N 13°07W	WxS5	77° 79°	Moderate sea. Cloudy and clear, occasional rain
11-8-67	525	21.88	01°54S 08°07W	SExS3	71° 71°	0545 Vessel crossed Equator in DR Longitude 09°20W Slight sea. Fine and clear, horizon haze
12-8-67	516	21.50	09°01S 03°17W	SExS4	72° 73°	2030 Passed Company's N'bound vessel S.A. Oranje Moderate sea. Overcast and clear
13-8-67	534	22.25	16°21S 01°51E	SExS5	66° 66°	1030 Divine Service in First Class Lounge, Commodore officiated. Moderate sea. Overcast and clear, rain
14-8-67	504	21.91	22°48S 07°32E	SE5	62° 64°	Rough sea. Cloudy and clear
15-8-67	497	21.61	29°10S 13°24E	SE6	62° 62°	Moderate swell, rough sea. Few clouds fine and clear
16-8-67	384					0700 Estimated Time of Arrival Cape Town (S.A.S.T.)

DISTANCE 5,943 Miles

AVERAGE SPEED 21.93 Knots

Fuente: archivo APLP.

### ***Etapa III. La decadencia (1980-2002)***

Al igual que en el periodo de auge confluyeron una serie de factores y acontecimientos que incidieron de forma notoria sobre la ciudad y la economía isleña, como el auge del turismo, el comercio y el sector portuario, años después otros acontecimiento de igual naturaleza, pero con resultados adversos, iban a marcar el comienzo de la decadencia de la urbe cosmopolita.

- **La crisis turística:** consecuencia de la aparición de ofertas más atractivas en otros puntos del archipiélago y en el propio “Sur” de la isla.
  
- **Crisis portuaria:** descenso de atraque de buques cubanos, soviéticos y otros países del Este europeo ocasionada por la desaparición *del campo socialista*. De igual forma, también se produjo un descenso paulatino en el número de barcos arrastreros españoles que habitualmente operaban en el Puerto de La luz a causa de los acuerdos pesqueros entre la UE y el gobierno de Marruecos que supusieron una drástica restricción de su actividad en el banco canario-sahariano, teniendo como resultado estos acuerdos el desplazamiento de Anacef (Asociación Nacional de cefalopoderos) a Marruecos y la elección del puerto de Agadir como puerto base de su flota<sup>293</sup>.

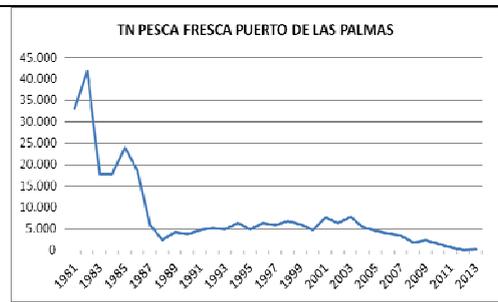
---

<sup>293</sup> 25/02/1988. La Comunidad Europea y Marruecos firman el primer acuerdo de Pesca. El país magrebí recibe una compensación financiera de 10.200 millones de pesetas anuales de la CEE y 2.800 millones de pesetas abonados por los armadores de los buques españoles que faenaban en esas aguas (un euro es igual a 166,386 pesetas). Relación de fechas de prorrogas y nuevos acuerdos: 01/05/1992; 13/11/1995. 28/07/2005; 13/07/2011; - 24/07/2013; 12/02/2014. (Sobre acuerdos de pesca UE- Marruecos, consultar Holgado Molina, M., y Ostros Rey, M., 2002, pp. 189-214).

“Los armadores beneficiarios de las licencias debían contribuir desde 1988 a la formación práctica de los marroquíes empleando a bordo de sus navieros un número variable de marineros según su TRB (cuadro 7), que fue aumentando en los sucesivos acuerdos. Mientras que en el acuerdo de 1988 esta exigencia se estableció para barcos de 100 TRB o más, en 1992 se hizo para los de más de 80 TRB y en 1995 para los de más de 50 TRB.

Otra exigencia marroquí ha sido el desembarco creciente de las capturas comunitarias en los puertos marroquíes, consciente del interés de integrar ambos sectores pesqueros. Aunque el desembarco era obligatorio para un número determinado de cefalopoderos (de 12 a 25 según el año), era facultativo para el resto, para lo cual se instituyeron ciertos incentivos financieros y fiscales, si bien en el año 2000 al menos el 30 por ciento de las capturas debían desembarcarse en Marruecos” (Holgado Molina, M., y Ostros Rey, M., 2002, pp. 207-208).

**Figura 86.** Evolución pesca fresca en el puerto de Las Palmas; años 1981-2013



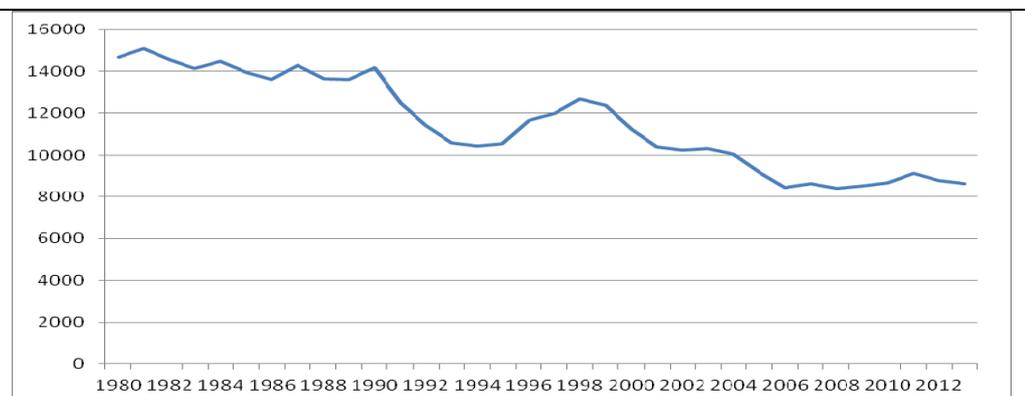
Fuente: APLP.

**Figura 87.** Evolución pesca congelada (manipulada) en el puerto de Las Palmas; años 1981-2013



Fuente: APLP.

**Figura 88.** Evolución número de Buques en el puerto de Las Palmas; años 1980-2013



Fuente: APLP.

**Comentario de los gráficos:** en los gráficos expuestos arriba se aprecia cómo, a partir de mediado de los años 80 del siglo XX, se produce un descenso en la pesca manipulada (fresca y congelada) y también en el número total de buques. Un descenso que se mantiene progresivo (caso de la pesca fresca) hasta la actualidad. La pesca congelada se recuperó a partir de mediados de los años 90 (acuerdos con flota pelágica holandesa, entre otros) y hasta 2010. El declive de la pesca pelágica (pesca intensiva), el desvío de parte de las flotas pesqueras asiáticas a otros caladeros y puertos, así como otros asuntos que comentamos en el apartado siguiente son, en gran medida, las causas que produjeron este notable descenso.

- **Crisis comercial:** A mediados de los años 80 del siglo XX se pierde la condición de Puerto Franco a consecuencia de la entrada en la comunidad europea (adhesión de España a la Comunidad Económica Europea, el 1 de enero de 1986) y, con ello, desciende la clientela española (península y Baleares). A este descenso de la clientela comercial hay que sumar el descenso de potenciales consumidores con origen en el puerto por la disminución de la

entrada de barcos ya comentado. Además surgieron otros dos condicionantes. Por un lado la construcción de un vallado perimetral en todo el recinto portuario en la década de los años noventa. Una construcción que delimitó físicamente el puerto, así como el distanciamiento con respecto de la ciudad del atraque de barcos (puerto exterior). El atraque de barcos en el puerto exterior (Muelle Reina Sofía) ha supuesto un recorrido mayor de las tripulaciones para realizar compras y consumo en general. Teniendo en cuenta la inexistencia de transporte público que pudiera facilitar y abaratar los desplazamientos (sólo taxis).

**Figura 89.** Vista aérea del puerto de Las Palmas



A la derecha de la imagen, en la parte exterior del puerto el Muelle Reina Sofía (muelle y dique de abrigo) y en el otro extremo el entorno urbano y playa de Las Canteras.  
Fuente: archivo APLP.

La conjunción de estos acontecimientos tuvo una incidencia negativa sobre las funciones y el dinamismo de la ciudad y, especialmente, sobre su identidad. Las Palmas ya no se identifica como una ciudad-puerto. Ya no se reconoce en el devenir e influencias del puerto. El declive de la afluencia de barcos pesqueros en el puerto y de las visitas de sus tripulaciones a la ciudad, el descenso del comercio, asociado históricamente al puerto, y el alejamiento y cerramiento físico del puerto con respecto al ámbito urbano, incidieron sobre los vínculos que hasta

entonces mantenían puerto y ciudad. La coincidencia funcional y de dinamismo, e imbricaciones territoriales y sociales entre el puerto y la ciudad se desvanece<sup>294</sup>.

A partir de esa crisis, se produce un divorcio entre el puerto y la ciudad. Se acentúa la segregación física y el distanciamiento en cuanto a sus relaciones. *“En estos momentos el fenómeno de separación física del ámbito puerto, es bastante radical. Se produce una segregación material, con barreras físicas que determinan un territorio con competencias autónomas respecto al gobierno de la ciudad; e incluso desde aspectos meramente perceptivos, es imposible ver el mar desde muchas ciudades marítimas. Tal es la importancia, dimensión y segregación que esta actividad genera en la estructura física del territorio”*<sup>295</sup>.

Por otro lado, algunos cambios en el sistema de transporte marítimo refuerzan esa crisis. Llegan a puerto grandes buques petroleros y portacontenedores. Barcos que requieren nuevas condiciones en cuanto a infraestructura portuaria, calado, medidas de seguridad, instalaciones, maquinaria y servicios. Por tal motivo el puerto crece hacia el exterior, en las direcciones más factibles. Hacia el frente de mar al Este y hacia el Noreste bordeando la Isleta. *“Todo ello conlleva la necesidad de un progresivo alejamiento “hacia fuera” de las instalaciones portuarias”*<sup>296</sup>.

La ampliación del puerto exterior (a partir de 1990) con el derribo del espaldón del Muelle León y Castillo y su ampliación hacia el Este<sup>297</sup>, y el crecimiento del tamaño de los buques modificaron el paisaje portuario: menos barcos, menos marineros y operarios del puerto y, sin embargo, un puerto cada vez más grande, con barcos de mayores dimensiones y con unas grúas, que destacan por su enorme tamaño. Grúas que desde la ciudad se perciben como enormes esqueletos mecánicos construyendo y deshaciendo murallas de contenedores que se

---

<sup>294</sup> *“La caracterización –y al mismo tiempo el significado– de una ciudad-puerto resultaría directamente proporcional al grado de coincidencia alcanzado por la organización espacial de la ciudad y los sistemas de interpenetración del puerto”* (Pérez Parrilla, S. T., 1994, p.123).

<sup>295</sup> Cáceres Morales, E. y Mirallave Izquierdo, V., 1996, p. 65.

<sup>296</sup> Cáceres Morales, E. y Mirallave Izquierdo, V., 1996, p. 65.

<sup>297</sup> 1988-1996: Proyecto: Rellenos del Dique León y Castillo: José Miguel Pintado Joga y Luis Molina San Martín. (Fuente: archivos APLP)

interponen al horizonte habitual. El menor requerimiento de mano de obra y la configuración de una conciencia colectiva en defensa del medioambiente y la calidad paisajística conllevan un cambio en la imagen y percepción social que del puerto se tenía hasta finales de los años 70 del siglo XX. Con respecto a esos cambios y a esa percepción popular el puerto deja de ser “lo primero”, aunque siga posicionándose como primer puerto en esta área atlántica africana.

**Figura 90.** Vista de las obras de ampliación del puerto (Puerto exterior)



Fuente: archivo de la APLP.

También su paisaje va siendo asimilando cada vez más por la población. No obstante, el Puerto de Las Palmas sigue sin recuperar su protagonismo histórico respecto a la ciudad. Especialmente el que consiguió desde la ejecución de su primer proyecto constructivo (1883-1902) hasta el tercer cuarto del siglo XX. Un protagonismo como sujeto socioeconómico y, de forma singular, como icono representativo de la ciudad. Y es que el Puerto de La Luz se concebía como paradigma del desarrollo socioeconómico y cultural. Como fuente de empleo, y como engarce al mundo exterior. Por todo ello se ganaba el aprecio popular, y un respaldo general casi incondicional.

Otro factor de consecuencia desfavorable es la utilización política que sobre el puerto y la Autoridad Portuaria se ejerce. Las presiones que desde los despachos de gobierno y entidades privadas se hacen a la dirección del puerto para que éste acceda a desarrollar una determinada actuación -a veces contraria o ajena a su planificación estratégica- interfieren negativamente sobre su día a día y desarrollo a medio y largo plazo.

Por otro lado, la ciudad sigue creciendo físicamente, pero necesitada de un proyecto global de desarrollo social y económico que la reconfigure y revitalice. Un proyecto global que reactive su economía, que bien podría ser conforme a una puesta a punto de sus recursos tradicionales: el comercio exterior, la actividad portuaria, condiciones climáticas y potencial turístico.

#### ***Etapa IV. La reactivación actual (2002- 2010)***

No obstante, el puerto sale airoso de esta crisis, reconfigurándose como un puerto comercial internacional de cierta importancia. El trasbordo de contenedores, y sobre todo, las reparaciones navales y el avituallamiento, especialmente gracias a su localización geográfica, mantienen al puerto a flote.

Durante esta etapa el Puerto de Las Palmas se sitúa entre los cuatro primeros puertos de España en tráfico de pesca congelada, avituallamiento, movimiento de contenedores (TEU) y en número de cruceristas. Además hay que tener en cuenta que en este puerto sin contar con Astilleros (para la construcción de buques) la reparación naval es una de sus principales actividades.

- **Revitalización del entorno comercial y de ocio:** Reorientación para uso puerto/ciudad del Muelle Santa Catalina y su entorno. Además de la reciente construcción del Centro Comercial “El Muelle”, se mejoran las instalaciones de la Estación de Cruceros. Y queda pendiente (a corto plazo) la extensión de esta reorientación de la actividad comercial portuaria al área del muelle Sanapú y entorno.
- **Reconversión hacia los contenedores:** El trasbordo de contenedores después de una evolución inicial favorable (hasta comienzo del siglo XXI), ha entrado en un pronunciado declive sin expectativas de recuperación (por factores y condicionantes que se explican en el capítulo VI).
- **Incremento de cruceros:** Reactivación de este tráfico portuario. El Puerto de Las Palmas obtiene la condición de puerto base.

- **Base logística:** Se elige al Puerto Las Palmas como base logística de los organismos internacionales: Cruz Roja, Media Luna Roja y Programa Mundial de Alimentos (intervención humanitaria en África Occidental).
- **Reparaciones navales:** Con la explotación y comercialización de hidrocarburos en aguas y países de la costa occidental africana aumenta el número de buques y plataformas para la extracción de petróleo que transitan por estas aguas en ruta África-Europa del Norte (fundamentalmente Noruega). Un aumento del tráfico marítimo que repercute favorablemente en la escala para avituallamiento y reparaciones de buques y de tales plataformas.

## V.2 EL FENÓMENO PORTUARIO: UNA CONSTANTE FAVORABLE

De todos los factores que han incidido en el desarrollo y funciones de este enclave marítimo, la condición de constituirse en la práctica como puerto comercial internacional ha sido el fenómeno que se ha mantenido de forma constante durante toda su historia. Posiblemente desde que los primeros visitantes conocidos llegaron a esta isla. Fenómeno que alcanza sus máximas implicaciones a partir del momento que se decide y se construyen las primeras infraestructuras portuarias.

Con la construcción del puerto de refugio en 1883 y el posterior desarrollo del sistema portuario, Las Palmas no sólo alcanza un gran desarrollo socioeconómico y urbano, sino que además refuerza su posición como enclave geoestratégico en el transporte y comercio marítimo mundial. Siendo un factor decisivo que su puerto se consolidara como el puerto de mejores condiciones de todo el Atlántico africano. Esta posición refuerza las conexiones; las de la ciudad con el puerto, y las de este ente urbano-portuario con el sistema de transporte marítimo y comercio mundial, viéndose favorecido tanto el puerto como la ciudad por los avances y nuevas tecnologías, tanto en sistemas de transporte y comunicaciones, como de otras ramas y actividades económicas relacionadas con el comercio internacional. Y al mismo tiempo, esta vinculación de Las Palmas al comercio marítimo internacional le facilita canales y relaciones con puertos y ciudades portuarias para ofrecer o intercambiar servicios y productos. Dicho de otra manera, en la

actualidad esta condición la integra en la red internacional de ciudades portuarias y le permite interactuar en el sistema mundial de trasportes marítimos como plataforma logística.

Esta condición de plataforma logística portuaria se revaloriza hoy debido a las expectativas de negocio y estrategias de intervención en el continente africano, de forma especial en países de la costa occidental. Asunto que merece construir una estrategia clara de participación y que abordaremos en la parte final de este trabajo.

Las Palmas, como se ha analizado y descrito en apartados anteriores (capítulo IV), era hasta mediados del siglo XIX una ciudad portuaria sin puerto. Una ciudad marítima que haciendo del comercio exterior una de sus principales basas de desarrollo económico y social, pasó siglos sin infraestructuras e instalaciones portuarias que impulsaran esta vía de desarrollo: ni muelles, ni explanadas o almacenes para el depósito mercancías, ni tampoco factorías, almacenes para la salazón, para los pertrechos. Ni tan siquiera depósitos para abastecimiento y suministro de agua. Tampoco se construyó un acceso que facilitara los desplazamientos desde el puerto a la ciudad. Un condicionante histórico que limitó su desarrollo, no sólo económico, como hemos dicho, sino también social y cultural. Fenómeno que debe servir como referencia histórica, ya que no sólo con buenos planteamientos se avanza; la acción y los medios son imprescindibles. Recordemos que en espacios insulares los trasportes marítimos son el medio fundamental para los intercambios y el comercio; dos elementos necesarios para el dinamismo de cualquier sociedad.

No obstante, al final, Las Palmas sí alcanzaría un nivel de desarrollo portuario importante, equiparándola a otras ciudades portuarias de tipo medio, como Barcelona, Bilbao, Marsella, Le Havre o Malta. Un desarrollo promovido gracias a la elección de puerto de la Luz como principal base internacional de escala y avituallamiento en el Atlántico este-meridional.

Hoy en día, cuando fenómenos como la globalización económica modela escenarios de actuación (centros de producción-rutas comerciales-centros de

consumo) a la conveniencia de las grandes multinacionales y navieras, los recursos y capacidades de un determinado territorio (puerto y ciudad portuaria) pueden resultar no óptimos para los gobiernos de estas entes empresariales y, por tanto, quedar descartados, o en la reserva *sine die*. Situación que genera riesgos e incertidumbres. En la tercera parte de esta tesis (capítulos VI y VII) analizaremos esta situación.

### **V.3 ETAPAS Y FUNCIONES DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA COMO ENCLAVE PORTUARIO**

En este apartado expondremos, a modo de síntesis, las principales etapas, y funciones desempeñadas por Las Palmas relacionadas con la navegación y el comercio marítimo y las relaciones entre el puerto y la ciudad en sus distintas fases. También expondremos gráficamente el crecimiento urbano y portuario, mostrando los distintos proyectos de ampliación de las infraestructuras portuarias.

#### **Siglos XIV-XV: fundación de la ciudad**

##### ***Acontecimientos:***

-Redescubrimiento de la isla. Gran Canaria es visitada por genoveses, a los que seguirán mallorquines y otros pueblos de de la Península Ibérica a lo largo de los siglos XIII y XIV.

-Nuevas rutas (1453). Los turcos dominan Constantinopla y controlan los puertos mediterráneos de Alejandría y Asia menor (Líbano). Obstruido el comercio mediterráneo con las Indias Orientales, las coronas europeas impulsan el descubrimiento de nuevas rutas. El Atlántico aparece como un nuevo espacio de conexión con el mercado de las especias.

-Las islas atlánticas aparecen como puertos para el descanso, avituallamiento, reparaciones y otras maniobras náuticas. La correspondiente localización geográfica, los recursos endógenos y condicionantes naturales de cada isla y la dirección de los vientos, marcarán las rutas navales.

-Fundación de Las Palmas. El 24 de junio de 1478, Juan Rejón fondea con sus naves en la Bahía de Las Isletas. Desembarca, y establece un campamento en un montículo en la orilla sur del Guiniguada, el Real de Las Palmas, dando con ello origen a la constitución posterior de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

-Exploraciones atlánticas. Las Islas Canarias comportan un fuerte valor geoestratégico como lugares de apoyo a posibles exploraciones por las costas de África occidental. Gran Canaria es pieza codiciada.

**Funciones:** La localización geográfica del archipiélago y las condiciones naturales, tanto del espacio marítimo-terrestre de Las Palmas como de Gran Canaria, propulsaron este enclave como uno de los principales puntos de recalada y avituallamiento naval. Las Palmas se convirtió en base para las exploraciones africanas y cuartel general para la conquista de la Isla y del Archipiélago.

**Fases en la relación puerto-ciudad:** Orígenes de las relaciones entre un asentamiento poblacional (que en poco tiempo se estructuraría como ciudad) y un puerto natural, algo alejado. La ciudad como centro de poder marca el modelo de relaciones con el puerto. Se fundamentan las bases de una relación peculiar puerto y ciudad.

**Finales siglo XV-1852: periodo de crecimiento y desarrollo inicial, destrucción y posterior letargo.**

**Figura 91.** Esquema gráfico de la organización del territorio finales siglo XV y mitad siglo XIX



1 Principales áreas de fondeo; 2 Principales embarcaderos naturales; 3 Piezas para la defensa; 4 principales núcleos de doblamiento; 5 muelles  
Fuente: Fundación Puertos de Las Palmas.

### ***Acontecimientos:***

-Avances y descubrimientos. La incorporación de nuevos instrumentos y mejores barcos, facilitó el desarrollo de la navegación y, con ello, expandir el mundo conocido.

-1480. Tratado de Alcazovas (Toledo). Las Islas Canarias son referencia para el reparto de los nuevos territorios a conquistar.

- Plan de fortificaciones. Para la defensa de la ciudad y del fondeadero de Las Isletas, se empieza a construir el Castillo de La Luz (1494). Posteriormente, a mediados de siglo XVI (1576-78), se emprende un plan de fortificaciones para la ciudad: junto al “charco de los abades” (embarcadero de San Telmo) se construye la torre Fortaleza de Santa Ana, que da protección a la ciudad por el norte. Desde esta torre arrancarían la muralla norte hasta alcanzar la “casa mata”. Por la parte sur, se levanta otra muralla y la Torre de San Pedro Mártir (hoy conocida como Castillo de San Cristóbal). Posteriormente, a principios del siglo XVII se construye el “Castillo del Rey” en el “Risco de San Francisco” y, pocos años más

tarde, se levanta sobre un saliente al sur de la ensenada de Santa Catalina, el castillo del mismo nombre.

-Viajes de Colón. Algunos autores como A. Herrera Piqué<sup>298</sup>, basándose en fuentes escritas, afirman la escala de las naves de Cristóbal Colón en la bahía de las Isleta en sus viajes a las indias occidentales en el primero (1492), segundo (1493) y cuarto viaje (1502).

-Descubrimiento de América. Con el descubrimiento de América se produce un cambio en la planificación estrategia atlántica. La colonización y la explotación comercial de este nuevo continente pasa a un primer plano en la estrategia de expansión atlántica de las potencias navales europeas. Los archipiélagos macaronésicos son utilizados conforme a sus recursos y a los requerimientos de esa estrategia. La opción africana pierde valor, permanece tan sólo como fuente de esclavos, quedando en la práctica descartada como zona de expansión. El puerto y la ciudad de Las Palmas mantienen su importancia geoestratégica como plaza atlántica al servicio de la navegación y el comercio marítimo. No obstante este giro en la estrategia le afecta tanto al puerto como a la ciudad de Las Palmas ya que al descartarse por la monarquía hispana (y también por el resto de monarquías europeas) los contactos y expansión por la costa africana, mediante la utilización del puerto de La Luz y la ciudad de Las Palmas como piezas claves de estas posibles conexiones, su valor geoestratégico queda devaluado.

-1511. Las Palmas ostenta el título de ciudad, cuatro años más tarde, la Corona le concede el título de Noble a la Ciudad Real de Las Palmas.

-En la Caleta de San Telmo, localizada en las proximidades de la ciudad, comienza a desarrollarse algunas actividades náuticas.

-Durante la primera mitad del s. XVI, la ciudad crece hacia el norte, originándose el barrio de Triana.

-En los siglos XV y XVI son descubiertos los pasos marítimos de “Buena Esperanza” (1497) y “Magallanes” (1520).

-Piratería. A finales del siglo XVI, Las Palmas sufre varios ataques piráticos. Los más destacados -por su virulencia- fueron los dirigidos por Francis Drake (1595) y por Pieter Van der Does (1599). A consecuencia de éste último, la ciudad quedó arrasada.

---

<sup>298</sup> Herrera Piqué, A., 2000, p. 106.

- Reconstrucción de la ciudad. A poco de quedar arrasada, la ciudad se reconstruye. Se potencia el carácter comercial del arrabal de Triana, utilizándose su trasera (caleta de San Telmo) como una marina para la construcción y reparación de pequeñas embarcaciones (carpintería de rivera).
- La navegación circunnavega el mundo (Elcano 1519-1522).
- Expansión colonial europea.
- 1769. James Watt patenta la máquina de vapor, que será pieza clave en la revolución industrial. La navegación a vapor se impone.
- 1811. Comienzo de las obras para la construcción del Muelle de Las Palmas o de San Telmo.
- Se inician los procesos de desamortización en España.
- 11 de julio de 1852. Declaración de Puertos Francos (incluido el puerto de La Luz).
- 1854. Se inician las obras de la carretera que une la ciudad con el fondeadero de la Isleta “carretera de las Palmas al puerto” (actual calle León y Castillo y su prolongación con las calles Albareda y Juan Rejón).
- 1859. Se derriba parte de la muralla Norte, la ciudad se prolonga en esa dirección.

### ***Funciones:***

- Emporio atlántico para el comercio marítimo, el contrabando y el tráfico de esclavos.
- Centro insular exportador de productos agrícolas (monocultivos).
- Puerto de escala y avituallamiento. Estación de servicio a la navegación local, nacional e internacional, comercial, pesquera, militar y científica.

### ***Fases e identificación en la relación puerto-ciudad:***

Hasta este periodo, la ciudad experimenta un leve crecimiento y permanece a resguardo de sus murallas y distanciada del puerto de La Luz. Situación que mantiene aunque el puerto sea el elemento que origina las actividades socioeconómicas de mayor dinamismo (comercio marítimo y actividades navales).

## 1852-1945: periodo de despegue y reposicionamiento

<p><b>Figura 92.</b> 1883-1914; plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto</p>	<p><b>Figura 93.</b> 1914-1945; plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto</p>
	
<p> Espacio urbano;  Puerto</p>	<p> Espacio urbano;  Puerto</p>
<p>Fuente: archivo APLP.</p>	<p>Fuente: archivo APLP.</p>

### *Acontecimientos:*

-1863. Inicio de la construcción de un muelle en la Bahía de La Luz, obra financiada con fondos estatales y municipales conjuntamente. El proyecto es redactado originalmente en 1856 por el ingeniero Clavijo y Plo. Posteriormente, y una vez reformado por el ingeniero Juan León y Castillo, el “Proyecto de un muelle de abrigo y desembarco para el Puerto de La Luz”, sería aprobado por Real Orden de 18 de junio de 1862. Se rescinde la contrata en 1872, y quedan suspendidas las obras sin haberse terminado el proyecto.

-1865. Entra en funcionamiento el Faro de la Isleta.

-1869. Construcción del canal de Suez. Se abre un paso marítimo entre el mediterráneo y oriente.

-La expansión económica europea busca nuevos mercados y fuentes de materias primas. La costa Occidental de África se presenta como un extenso territorio a conquistar y explotar. Las flotas de las potencias europeas necesitan de estaciones atlánticas de carboneo y aguada para hacer frente a esta nueva estrategia de expansión. De entre todos los puertos de las islas atlánticas macaronésicas, el de

La Luz en Gran Canaria y Porto Grande en San Vicente (Cabo Verde) son los dos puertos preferentes para su utilización como puertos de escala y avituallamiento.

-1882 (3 de marzo). Por Real Orden se aprueba el “Proyecto del Puerto de Refugio de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria”. 27 de abril Real Orden por la que se declara "Puerto de Refugio", al Puerto de La Luz.

-26 de febrero de 1883. Acto de inauguración de las obras del Puerto de La Luz. Colocación de la primera piedra. La compañía inglesa Swanston, ganadora de la subasta, es la encargada de ejecutar las obras.

-Terminadas las obras después de 20 años (1883-1902), el Puerto de La Luz dispone de un dique-muelle exterior de 1.247 metros, de un muelle comercial de 774 metros y una lámina de agua abrigada de 60 hectáreas.

-Con la terminación del primer proyecto de puerto construido en la Bahía de La Luz, Las Palmas de Gran Canaria cuenta por primera vez con un puerto construido.

-La construcción del puerto promueve procesos de transformación sociales y territoriales, impulsando la transición de la ciudad histórica a la ciudad moderna.

-Al mismo tiempo que se construye el puerto, surge el barrio de La Isleta, cuyo proceso de poblamiento y crecimiento urbano va a estar asociado al desarrollo portuario.

-1905 (7 de diciembre). Constitución de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas (muelle de San Telmo).

-1897-1916. Primeros proyectos de Avenida Marítima para proporcionar acceso desde Las Palmas al Puerto de La Luz y potenciar la presencia del mar en la ciudad. Proyectos que no se llevarán a cabo hasta mediados de siglo XX.

-El fuerte crecimiento del tráfico comercial hace que las anteriores instalaciones portuarias se vuelvan insuficientes. En 1910 se promueven los primeros estudios para la ampliación del puerto.

-1914. Construcción del canal de Panamá. Se abre un paso entre el Atlántico y el Pacífico.

-1914. Real Orden aprobando la ampliación del puerto. Proyecto que será presentado en 1916 por Jaime Ramonell.

-1916. Ampliación del puerto. En Abril se redacta, por el ingeniero director del puerto Jaime Ramonell, un nuevo proyecto de ampliación del puerto de La Luz que comprendía un *Plan General de los Servicios del Puerto de La Luz, un*

*proyecto de nuevo dique de abrigo y un proyecto de vías de servicios por el litoral.* Posteriormente, los directores Acedo, Rodríguez Roda y Artiles, realizan una serie de modificaciones hasta la propuesta definitiva.

-1927. El 15 de julio se inician las obras del nuevo dique de abrigo (Dique de la COPPA, actual Muelle León y Castillo) que concluyen el 12 de agosto de 1935. Durante este periodo, se ejecutan rellenos para el “ensanche” (explanada para el Muelle General Primo de Ribera) y se ensancha el Muelle de La Luz (hoy Muelle Grande). En estas mismas fechas se lleva a cabo la urbanización y mejora de la antigua carretera al puerto.

-1930. El puerto atrae nueva población hacia los barrios de su entorno. Surge el barrio de Alcaravaneras como consolidación de un pequeño foco poblacional que se había formado a lo largo de la carretera del puerto.

-1932. Se redacta el Proyecto del Muelle de Nuestra Señora del Pino (hoy Base Naval). El proyecto dispone un muelle en forma de "L" invertida que arranca de las proximidades del Castillo de Santa Catalina. Las obras comienzan en septiembre de 1935 y terminan en junio de 1937.

-1940. En diciembre se inicia el proceso mediante el cual el Muelle Virgen del Pino se traspasa a los Ministerios de Marina y Aviación, creándose la Base Naval existente hasta hoy día.

-1941-1945. Segunda Guerra Mundial. El transporte marítimo comercial queda resentido.

-1944. Propuesta de Plan General de Las Palmas de Secundino Zuazo, aunque no será aprobado, servirá de referencia para la apertura de la ciudad al mar en posteriores actuaciones.

### ***Funciones:***

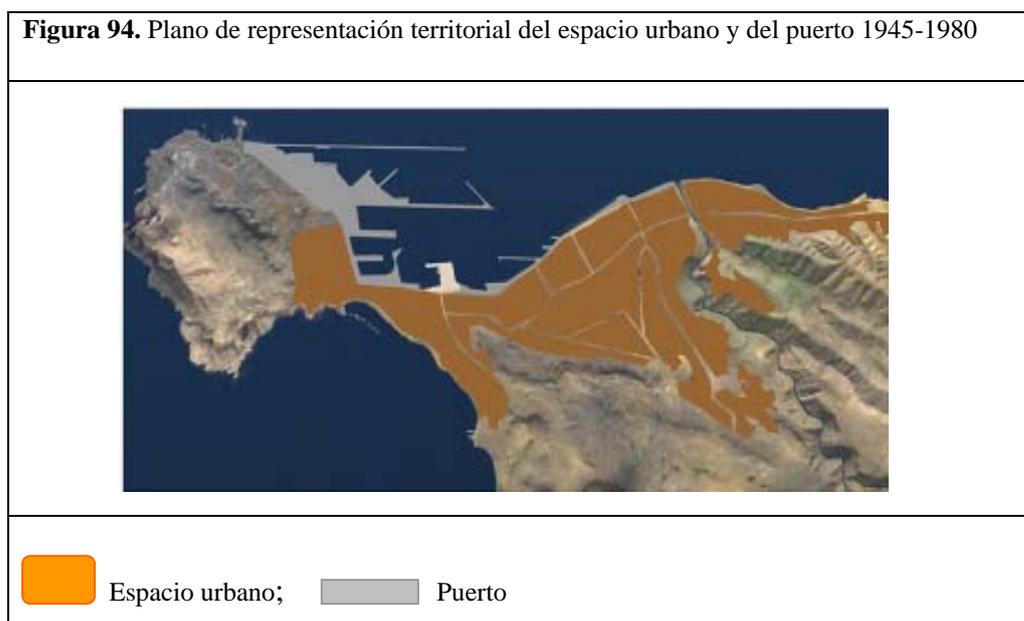
-Base atlántica urbano-portuaria para la prestación de servicios directos e indirectos a la navegación mundial, especialmente de las potencias europeas.

-Estación invernal; con la escala de los buques de vapor europeos destino África, se dan a conocer en Europa las bondades climáticas y los paisajes de Canarias y, en particular, de Gran Canaria. Bondades que atraen población del norte de Europa para pasar largos periodos (meses de invierno) en dicha isla. La ciudad se convierte en estación de turismo invernal.

### ***Fases e identificación en la relación puerto-ciudad:***

Es en este periodo de grandes transformaciones territoriales es cuando la ciudad y el puerto establecen unas relaciones más estrechas. El puerto, por primera vez, cobra la suficiente fuerza para tirar de la ciudad. Las Palmas de Gran Canaria se afianza como ciudad portuaria.

### **1945–1980: periodo de mayor auge**



### ***Acontecimientos:***

-1947. "Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz", de Pedro Morales Pleguezuelo, del que se realiza el ensanche del Muelle de La Luz y el acortamiento de su anterior dique.

-1952. Anteproyecto General de Puerto Pesquero de Rafael Picó Cañeque. Se aprueba la construcción del Muelle Pesquero. En 1954 se realiza el Anteproyecto de Plan de Obras del mismo autor, a realizar en 5 años.

-1956. Botadura del primer barco portacontenedores "*Ideal X*".

-1956 y 1967. Guerras árabe-israelíes. Cierre del Canal de Suez. En estas fechas el Puerto de La Luz incrementa considerablemente el registro de buques, especialmente el de petroleros.

- 1960. Entre el barranco de Guinguada y el muelle de San Telmo se construye la *Ciudad del Mar*, sobre terrenos ganados al mar.
- 1962. Plan General de Obras del Puerto de Manuel de Granda Villar.
- 1963. Se comienza a construir la Avenida Marítima sobre terrenos ganados al mar, formándose una nueva franja litoral que se incorpora a la ciudad. Se amplía el Parque de San Telmo y se crea el Club Metropole.
- 1964. Plan General de Ordenación del Puerto de M. Viguera González, enmarcado dentro del Plan Canarias del I Plan de Desarrollo Económico y Social de España (1964-1967).
- 1966. Inicio de la construcción del dique de abrigo de la Dársena Exterior, Dique Reina Sofía. La ejecución de la 1ª fase finaliza en 1971.
- 1971. Plan de Ordenación y Obras del Puerto y anteproyecto de la nueva Dársena Exterior, de J. Argenti Ulloa, por el que se opta por la ampliación del puerto hacia el exterior, hasta la Península del Nido.
- 1973. Se construye el Dique Este de la Dársena de Embarcaciones Menores. En este mismo año se produce una crisis económica mundial. Nuevo enfrentamiento bélico en Oriente Medio. Nuevamente, el puerto de La Luz incrementa sus tráfico.
- 1977. Se concluye parte del muelle nuevo de transbordadores y finalizan las obras del Dique Reina Sofía, abrigo del puerto exterior.
- A partir de la década de 1960-70, Las Palmas de Gran Canaria experimenta un fuerte desarrollo turístico y comercial.

***Funciones:***

El fuerte desarrollo del puerto, el turismo y el comercio refuerzan el carácter de Las Palmas de Gran Canaria como ciudad marítimo-portuaria. Desempeña al mismo tiempo funciones como ciudad turística, ciudad comercial y ciudad portuaria.

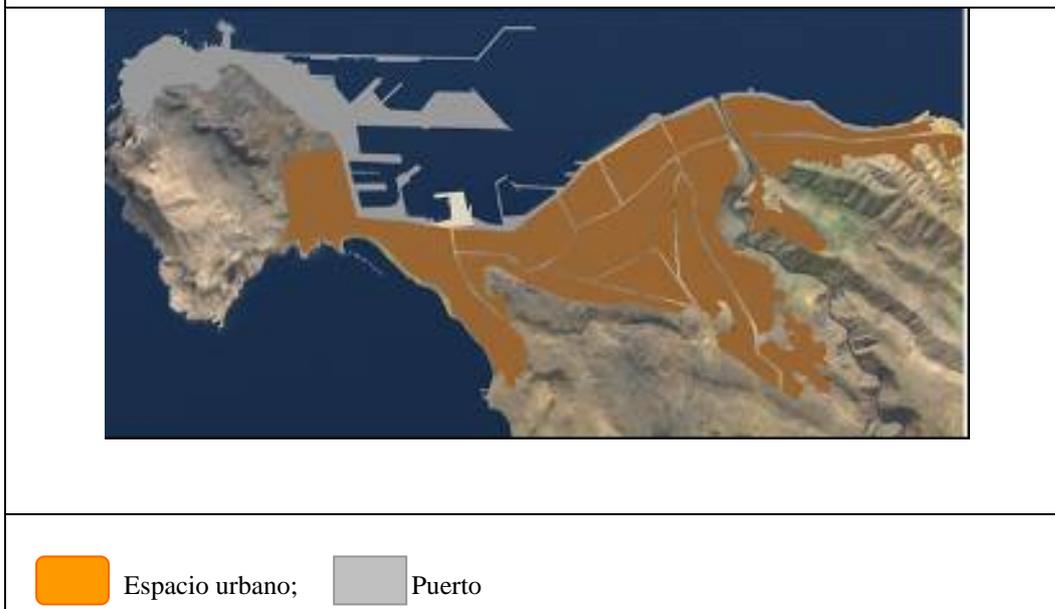
***Fases e identificación en la relación puerto-ciudad:***

El reforzamiento del carácter portuario y la complementariedad de funciones portuarias, comerciales y turísticas conllevan un fuerte vínculo entre lo urbano y

lo portuario. Durante este periodo a Las Palmas de Gran Canaria se le podía considerar como una ciudad-puerto.

### 1980–2002: El Puerto se acondiciona para los contenedores

**Figura 95.** 1980-2002, plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto



#### *Acontecimientos:*

- A partir de estos años el puerto y la ciudad frenan su desarrollo comercial, turístico y portuario, y estos tres sectores decaen en actividad.
- La progresiva urbanización del suelo en torno al puerto, fuerza a éste a afectar terrenos en dirección NE (La Isleta) y Sur (Castillo de San Cristóbal).
- Ampliación Dique Reina Sofía en dirección Sur.
- 1987. Incorporación a la Zona de Servicio del Puerto la Península del Nido por Orden Ministerial de 11 de marzo.
- 1993. Aprobación del Plan Especial del puerto, desde la Península del Nido, hasta el extremo norte del antiguo Muelle de Aviación.
- 1994. Inicio del relleno del lado Este del Muelle León y Castillo para establecer una extensa superficie dedicada a terminal de contenedores. Al mismo tiempo, se inicia la urbanización de los terrenos de la Dársena Exterior y la ejecución de la Avenida de Las Petrolíferas.

- Se desarrolla el tráfico de pasajeros y la actividad náutico-deportiva.
- Se inicia la remodelación para usos terciarios de las áreas portuarias en el entorno del Muelle Santa Catalina, como primer proceso de transformación Puerto-Ciudad: remodelación de la estación marítima (proyecto de WTC no realizado).
- Establecimiento de la Zona Franca y Zona Especial Canaria en el entorno de la Península del Nido.
- 2001. Aprobación del "Plan de Utilización del Puerto de La Luz y Las Palmas" que plantea la ampliación de la zona de servicio del puerto, incluyendo nuevas superficies en La Isleta.
- Se remodela y potencia la Estación de Cruceros en el Muelle Santa Catalina.

### ***Funciones:***

La ciudad no se identifica con ninguna función específica. El puerto se promociona como puerto Hub.

### ***Fases e identificación en la relación puerto-ciudad:***

Durante este periodo, se produce una crisis simultánea en los tres factores o ejes de crecimiento ya mencionados con anterioridad. Un estancamiento socioeconómico que repercute de forma global sobre la población. Una crisis que produce, al mismo tiempo, una pérdida de funciones y de identidad con respecto a la ciudad. Después de más de cien años de acercamiento físico y social entre el puerto y la ciudad, este proceso se reinvierte produciéndose un distanciamiento, enfrentamiento<sup>299</sup> y enfriamiento en sus relaciones. La ciudad, al igual que siglos atrás, no se reconoce como ciudad portuaria. Y en cierta forma potencia su distanciamiento con el puerto. Las Palmas de Gran Canaria, como en sus orígenes, es una ciudad con un puerto. Una ciudad de una gran potencialidad como ciudad portuaria, pero que debido a diversas circunstancias no participa de ese factor de proyección.

---

<sup>299</sup> La propuesta y posterior crecimiento del puerto hacia la Isleta, ocupando parte de suelo del espacio protegido "Paisaje Protegido de La Isleta" ocasionó un enfrentamiento entre el puerto y sectores de la ciudad que se oponían a esta actuación. Enfrentamiento que se repite con la propuesta de ampliación longitudinal hacia el Sur del muelle Reina Sofía.

## 2002-2010: El puerto construye una nueva dársena: la Esfinge

Figura 96. 2002-2010; plano de representación territorial del espacio urbano y del puerto



-  Espacio urbano;  Puerto;
-  Proyecto de ampliación del puerto en ejecución

### *Acontecimientos:*

- Se consolida el crecimiento exterior del puerto. La ciudad queda a la espera de proyectos globales.
- Nuevo proyecto de ampliación del Puerto de Las Palmas: Dársena de la Esfinge.
- Remodelación del puerto deportivo.
- Actuaciones puerto y ciudad: durante este periodo se proponen concursos de ideas para una posible remodelación del frente marítimo-portuario.
- A propuesta del Ayuntamiento de Las Palmas, se lleva a cabo la redacción del proyecto PROA 2020<sup>300</sup>, una iniciativa para la recopilación de ideas sectoriales que puedan conducir a la materialización de un proyecto global de ciudad. Esta iniciativa queda en la práctica sin efecto.

<sup>300</sup> Ver Apéndice V.4.1

***Funciones:***

Si bien el puerto avanza de forma independiente con respecto a la ciudad, en el objetivo de fortalecer su posición como puerto comercial internacional (redistribución de contenedores, avituallamiento y suministro de combustibles, reparaciones navales, pesca congelada), la ciudad permanece sin orientación clara con respecto hacia donde enfocar sus principales líneas de actuación.

***Fases e identificación en la relación puerto-ciudad:***

Se incrementa el distanciamiento entre el puerto y la ciudad. Algunos proyectos urbanísticos (la Gran Marina) se quedan en propuestas e intentos de “maquillaje”.

## V.4 APÉNDICE

### V.4.1 Plan Estratégico PROA 2020

Proa 2020 es una iniciativa promovida por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (en la etapa del gobierno municipal presidido por Jerónimo Saavedra 2007-2011) y la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria con el objeto de formular una estrategia de cooperación entre sectores públicos y privados para cohesionar y vertebrar la ciudad, definiendo una serie de indicadores para que determinados proyectos parciales se puedan realizar.

Esta propuesta parte con la constitución de la Asociación Iniciativa para la Reflexión Estratégica (AIRE), una sociedad compuesta por representantes de todos los sectores de la ciudadanía cuyo principal objetivo sería elaborar el Plan Estratégico de Las Palmas de Gran Canaria, a desarrollar entre 2008 y 2020. Con esta filosofía surge proa2020, como eslogan para definir el proceso de reflexión, elaboración y ejecución del Plan Estratégico en el que inmediatamente se enfrascaría el Equipo Técnico de la institución. Esta estrategia se dividía en varias Fases.

#### Fase I

El objetivo de esta fase era alcanzar el mayor consenso posible sobre las características básicas de *La Ciudad que Tenemos*. Se desarrolló a lo largo del año 2008 y en ella se identificaron los principales Hechos y Retos relevantes para la Ciudad.

La Primera Conferencia Estratégica, celebrada en el mes de junio de 2008, fue el punto de partida de este proceso. En esa conferencia, se presentó por primera vez una propuesta de diagnóstico sobre la Ciudad, identificando diez hechos que definen la capital grancanaria. Ese análisis incluía además varios retos que Las Palmas de Gran Canaria debía afrontar para convertirse en una ciudad mejor.

Con esta propuesta, elaborada por el Equipo Técnico de proa2020, comenzaba entonces un proceso de reflexión. Distintos sectores de la sociedad capitalina formaron grupos de debate, se realizaron estudios sociológicos, más de 500 encuestas y unas 200 entrevistas. De este trabajo surge *La Ciudad que Tenemos*, un documento presentado en diciembre de 2008 en el que se detallan 10 Hechos que definen la realidad actual de Las Palmas de Gran Canaria. Estos Hechos se encuentran articulados en tres Dimensiones fundamentales: Economía y Entorno, Calidad de Vida y Territorio y Convivencia y Desarrollo Personal.

Es a partir de entonces que comienza el trabajo de convertir todos estos Retos en proyectos reales, en líneas de actuación que marquen el camino a seguir por ciudadanos y administraciones en los próximos diez años.

#### Fase II

El objetivo de esta fase, desarrollada a lo largo del año 2009, se centraba en alcanzar el mayor acuerdo posible sobre *La Ciudad que Queremos*, esa ciudad que nos gustaría ver en Las Palmas de Gran Canaria en el año 2020. Para lograrlo, el Equipo organizó varios grupos de trabajo y debate que buscaban alcanzar el mayor consenso posible entre ciudadanos, instituciones, partidos políticos y organizaciones de la capital en torno a la imagen deseada para Las Palmas de Gran Canaria.

El resultado de todo ello fue presentado en noviembre de 2009 durante la Segunda Conferencia Estratégica, un evento en el que se dio a conocer el documento La Ciudad que Queremos.

La Ciudad que Queremos es una propuesta de Estrategia Compartida para Las Palmas de Gran Canaria que señala las líneas básicas de un Modelo de Ciudad a conseguir en los próximos diez años. La estrategia para lograrlo se asienta sobre cuatro pilares básicos que definen, en el más amplio sentido, los rasgos que queremos que predominen en la construcción de nuestra ciudad ideal. Son las líneas que nos indican cómo debe ser ésa Ciudad que Queremos, una ciudad que Respira Cultura, es Ciudad de Mar, es Enclave Estratégico en el Atlántico y es Ciudad Líder en Canarias.

Dentro de estos cuatro dimensiones estratégicos, La Ciudad que Queremos define además una serie de líneas de actuación indispensables para que cada uno de ellos se haga realidad. Epígrafes bajo los que se insertan un sinnúmero de proyectos que Las Palmas de Gran Canaria, bajo la supervisión y el empuje de sus instituciones y sus ciudadanos, debe llevar a cabo en los próximos diez años.

#### Fase III

Es la fase en la que quedó esta iniciativa y que deberá extenderse hasta el año 2020 o hasta que todos los objetivos de La Ciudad que Queremos se hayan cumplido. El fin de la misma era llevar a cabo el proceso de elaboración, ejecución y seguimiento de los proyectos seleccionados. Para ello, se empezó a trabajar con algunos de ellos: definición y desarrollo técnico de los mismos, coste y fuentes de financiación, plazos de ejecución, posibles espacios de intermediación y acuerdo entre los agentes responsables de su ejecución, definición de indicadores que permitan la medida, el seguimiento y evaluación del estado de ejecución de cada proyecto y comunicación a la Ciudad de la marcha y vicisitudes de ellos, entre otros aspectos.

La primera medida que se planteó para llevar a cabo en este ámbito fue la elaboración del I Plan de Acción, a desarrollar entre mayo de 2010 y abril de 2011. También se planteaba el I Encuentro Tricontinental de ciudades y Gobiernos locales que contará con la presencia de municipios de África, América y Europa. Esta idea tiene su desarrollo en la ya comentada constitución de la Red de Ciudades de África Occidental, acto que tuvo lugar en Casa África, Las Palmas de Gran Canaria, en diciembre de 2013.

Todas las demás ideas y propuestas elaboradas conforme a este proyecto han quedado pendiente de un potencial desarrollo. Esta situación de incertidumbre sobre la continuidad de planes estratégicos y proyectos de diversa índole promovidos en primera instancia por administraciones públicas, tienen su causa fundamental en los cambios de gobierno de tales administraciones a consecuencia de procesos electorales, y en la falta de apoyo político por parte del nuevo gobierno a propuestas aprobadas anteriormente. Que en este caso concreto de PROA 2020, puede suponer la inutilidad de la inversión de fondos públicos gastados y el empleo de recursos sociales destinados a dinamizar tal proyecto.

Fuente: *Plan Estratégico de Las Palmas de Gran Canaria PROA 2020* [www.proa2020.org](http://www.proa2020.org) [20 de agosto de 2014].



TERCERA PARTE

EL COMERCIO MARÍTIMO



**CAPÍTULO VI**  
**ESTRUCTURAS Y TENDENCIAS**



## **VI.1 MERCADO Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

Hasta ahora, en este trabajo, se ha ido analizando cómo han influido los avances y los cambios producidos en el sistema de transporte marítimo en los archipiélagos de la Macaronesia y, particularmente, en algunas islas, ciudades y puertos, indicando cómo estos cambios han inducido una diferenciación en los procesos de desarrollo de estos territorios insulares y cómo han influido en la jerarquización de sus puertos y redes de transportes marítimos.

En esta tercera parte (capítulos VI y VII) se hace un análisis crítico de la situación actual y tendencias del sistema de transporte marítimo, así como de las interferencias sobre el Puerto de Las Palmas de este sistema. También se abordará la realidad actual de dicho puerto y sus expectativas de crecimiento. Además se formula una valoración crítica del presente del puerto y de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, reflexionando sobre sus condicionantes y potencialidades.

El mar facilita los desplazamientos, especialmente aquellos a largas distancias y de grandes volúmenes de materiales, mientras que los puertos en esa posición de interconexión mar-tierra juegan un papel fundamental como objetos y sujetos activos en el sistema de transporte marítimo. Los puertos, además, cumplen la función de ser eslabones en la interconexión mundial vía marítima. Y en los territorios insulares, son piezas fundamentales para la conexión e intercambios con el exterior.

Hablar del transporte marítimo es hacer referencia a la historia del comercio y de los intercambios entre distintas sociedades y pueblos. El transporte y el comercio actúan como enlace económico y físico. El transporte marítimo es el de mayor volumen, el de mayor desplazamiento y el de mayor variedad de mercancías: cubre el 80% del total del comercio internacional de mercancías<sup>301</sup>.

De la misma forma que transporte y comercio están interrelacionados, existen otros factores que inciden en el desarrollo de ambos:

---

<sup>301</sup> Rodríguez Dapena, A., 2005.

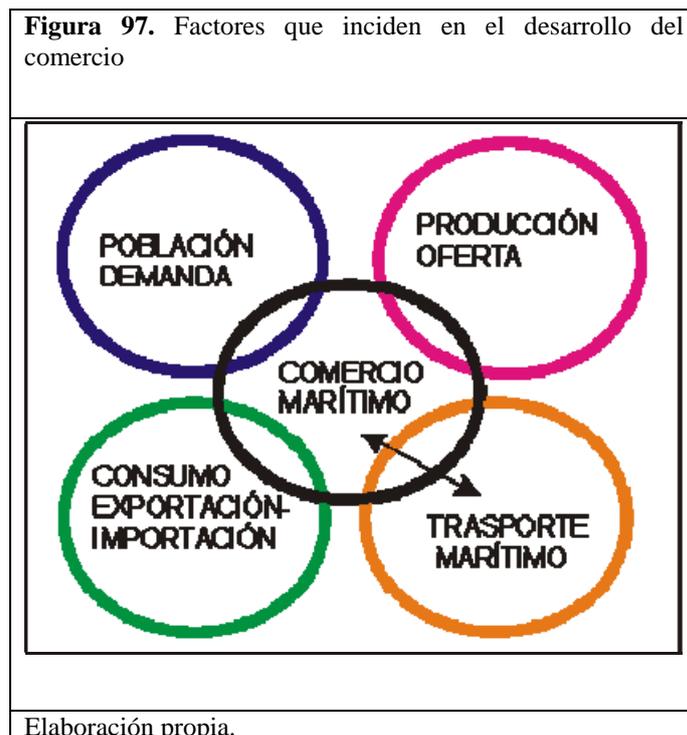
*Población:* a mayor población (en una determinada área geográfica) mayor volumen y variedad de la demanda (mayores exigencias de consumo) y mayor necesidad potencial de importar aquellos bienes materiales no producidos o deficitarios.

*Producción:* sin productos no hay mercado, no se pueden desarrollar intercambios. A mayor producción, mayor oferta (volumen y variedad de mercancías para consumo propio y para exportación).

*Consumo:* el consumo estimula la demanda. A mayor consumo, mayor demanda. Mayor producción y mayor exportación-importación (potencial) de bienes materiales.

*Sistemas de comunicación y transporte marítimo* (barcos, infraestructuras portuarias, servicios, etc.): sin desplazamiento no hay contacto y sin contacto no hay intercambio (comercio).

Conforme a esta interrelación de factores podemos interrelacionar los distintos factores que inciden en el desarrollo del comercio:



De acuerdo a estos presupuestos se establece un determinado mercado y, según sean las interrelaciones y dimensiones de los elementos que lo componen, mayor será el alcance territorial y más efectivo y exitoso será el funcionamiento de ese mercado.

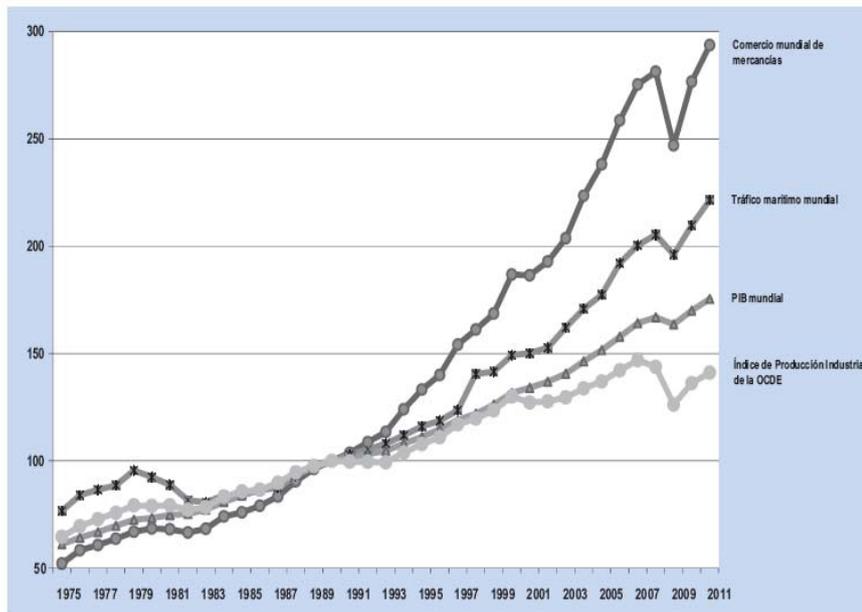
Considerando un mercado internacional que utilice el transporte marítimo como medio principal de grandes desplazamientos, la red de puertos se configurará como articuladora de esos potenciales mercados. Su nivel de desarrollo estará en correspondencia con las dimensiones del mercado, ya que es el comercio -fruto de ese mercado- el que pone en movimiento el intercambio de mercancías y otros bienes materiales. Por tanto, si bien los mercados necesitan de un eficiente sistema de transportes (transporte intermodal mar-tierra con áreas logísticas asociadas), la actividad de los puertos depende en gran medida de la evolución del comercio (intercambios) y de los mercados (estructura).

También existe una correlación de fuerzas entre puertos y mercados. Por un lado, las dimensiones y ámbito del mercado requieren -y por tanto influirán- en una determinada estructura en cuanto a red de puertos: puertos centrales o Hub (concentradores), puertos intermedios o redistribuidores y puertos locales que pueden ser también puertos alimentadores de esa red global<sup>302</sup>. Mientras que, en sentido inverso, los puertos, especialmente los grandes o mejor dotados, pueden tener capacidad de decisión sobre rutas comerciales navales y, por tanto, sobre ese mercado (órganos de decisión). Así pues, los puertos de mayor capacidad de atracción de tráfico pueden convertirse en fuerzas que manipulan la competencia.

---

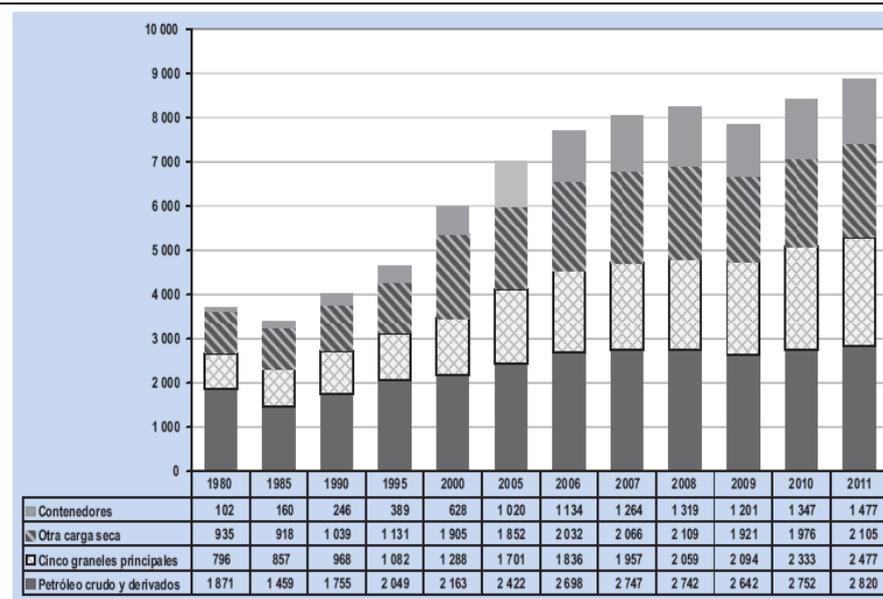
<sup>302</sup> Martner, D., 2009.

**Figura 98.** Evolución de los índices de producción industrial de la OCDE, del PIB, del comercio de mercancías y del tráfico marítimo mundial; años 1975-2011 (1990=100)



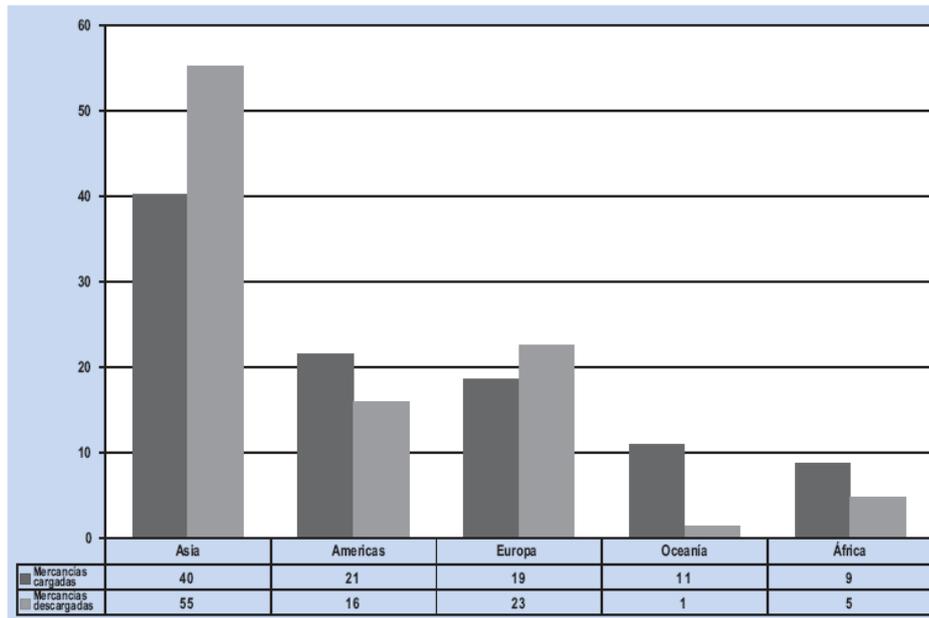
Fuente: UNCTAC, 2011, p. 4.

**Figura 99.** Evolución tráfico marítimo mundial, años 1980-2011 (en millones de toneladas cargadas)



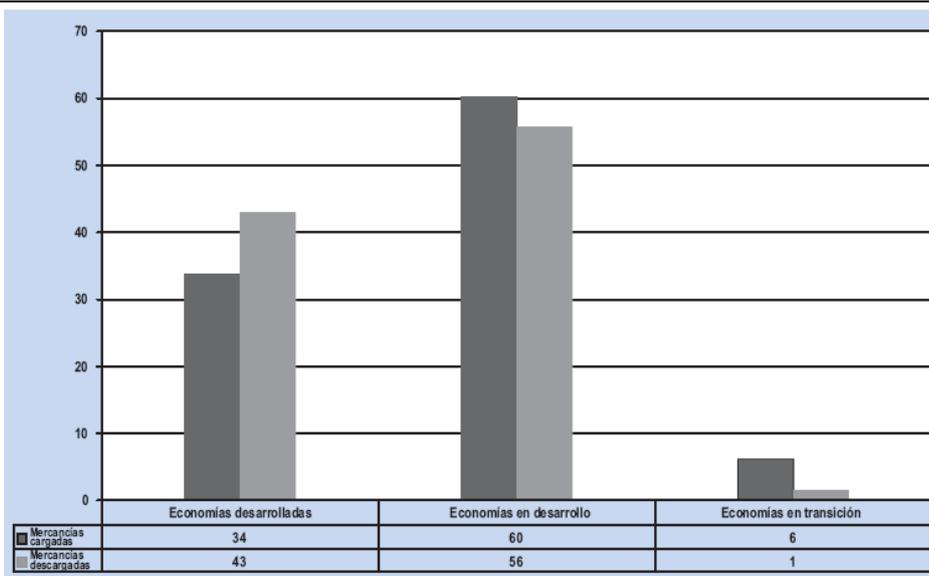
Fuente: UNCTAC, 2011, p. 9.

**Figura 100.** Tráfico marítimo mundial por continentes, 2010 (en porcentaje del tonelaje global )



Fuente: UNCTAD, 2011, p. 9.

**Figura 101.** Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 2010 (en porcentaje del tonelaje global )



Fuente: UNCTAD, 2011, p. 9.

Los gráficos y tablas anteriores muestran la estrecha correlación que existe entre la actividad industrial, el crecimiento del PIB, el comercio de mercancías y el transporte por vía marítima. En las dos últimas figuras (100 y 101) se reconoce el fuerte incremento del tráfico marítimo en las llamadas economías o países emergentes, particularmente de China, India, Brasil, y otros países asiáticos (Filipinas, la República de Corea y la Provincia china de Taiwán), mientras que el continente africano y las llamadas economías en transición mantienen los niveles más bajos.

*“En 2010, las economías desarrolladas registraron un crecimiento positivo y su PIB se incrementó en un 2,5%. Los Estados Unidos y el Japón tuvieron mejor desempeño que la Unión Europea, al crecer respectivamente un 2,9%, 4% y 1,8%. Las economías en desarrollo y las economías en transición continuaron dinamizando la recuperación mundial, encabezadas por las grandes economías emergentes, en particular China (10,3%), la India (8,6%) y el Brasil (7,5%). Casi incólumes ante la crisis financiera y la consiguiente contracción de la economía, China, la India y otros países en desarrollo reanudaron su expansión al generar su propio crecimiento en lugar de depender de las exportaciones a los mercados de las economías desarrolladas. Si bien los Estados Unidos siguen siendo la principal fuente de demanda de importaciones de Asia, China se ha convertido en un motor independiente de crecimiento regional y en una fuente más importante de demanda final para diversas economías en desarrollo emergentes, en particular Filipinas, la República de Corea y la Provincia china de Taiwán”<sup>303</sup>.*

## **VI.2 LOS PUERTOS**

Como hemos visto, dentro del sistema de transporte y comercio marítimo, los puertos son elementos básicos. Son los nodos que articulan la intermodalidad (transporte marítimo-transporte terrestre) y los distintos tráficos marítimos: interinsulares, cabotajes, “feeder”, o de corto recorrido, “short sea shipping” (SSS), y transoceánico o de largo alcance. Así como otros específicos, como los de tráfico de cruceros, y

---

<sup>303</sup> UNCTAD, Informe 2011, p. 2.

ofrecer servicio a la pesca fresca, marina de guerra, náutica deportiva, y otros de carácter científico o de auxilio.

Si hacemos una retrospectiva, debemos distinguir entre puertos naturales y puertos construidos. Los puertos naturales (ensenadas) ya se utilizaban como tales en distintos lugares muchos siglos antes de que la tecnología posibilitara la construcción de diques y muelles para un mejor trasbordo de mercancías y pasaje. Hoy, gracias al avance de las tecnologías, tanto en ingeniería de puertos y costas, como en otras materias relacionadas con el sistema de transporte marítimo, se puede construir un puerto en lugares donde las condiciones naturales no son tan favorables. No obstante, estas condiciones, aún hoy, condicionan e incluso limitan la función y el desarrollo de cualquier puerto. El abrigo, la batimetría (tanto de la bahía como del cauce bajo del río), la disponibilidad de recursos forestales y agua, la disposición de áridos (canteras cercanas), son algunos de los elementos que han condicionado el crecimiento y desarrollo de un puerto y, por tanto, de su función.

Así vemos que, prácticamente, la totalidad de los puertos se localizan en estuarios y bahías abrigadas de las corrientes reinantes. La localización geográfica de los puertos generalmente coincide (o ha coincidido a lo largo de la historia) con rutas marítimas, áreas de alta productividad (áreas agrícolas, minas, factorías, industrias), centros de comercio y consumo (ciudades portuarias históricas), zonas productivas en pesca y enclaves geoestratégicos.

Por otro lado vemos como algunas decisiones de carácter político-administrativas específicas para determinados puertos<sup>304</sup>, y la imbricación e interrelaciones de cada puerto en el desarrollo social y económico global, como en su área de influencia más cercana (*hinterland*), pueden determinar no sólo su función, sino también su crecimiento y nivel de desarrollo.

Bajo estas premisas, se puede entender la configuración de cada puerto: ubicación, función, tipología, magnitud y desarrollo tecnológico.

---

<sup>304</sup> Designaciones como: puerto de refugio, puerto franco, arsenal, puerto base o de escala obligada, etc.

En este sentido A. Guimerá Ravina<sup>305</sup> señala los siguientes factores:

- 1) Factor geográfico: situación, emplazamiento, características náutico-terrestres, vías naturales de comunicación, recursos naturales y humanos.
- 2) Factor institucional: autoridad y administración portuaria, geoestrategia política y militar, élites que controlan la actividad portuaria, régimen de propiedad, servicios portuarios, régimen fiscal, servicios financieros.
- 3) Factor técnico y servicios: infraestructura y equipamientos portuarios, técnicos.
- 4) Factor económico: navegación (tonelaje de registro bruto, tipología, estacionalidad y servicios adscritos), comercio, pesca, industria y modalidades de transporte o comunicación, estacionalidad y costes de la actividad portuaria, clientes y proveedores, empresarios y empleo portuario, mercados interiores y exteriores.
- 5) Sociocultural: urbanismo, patrón residencial, instituciones sociales y culturales ligadas al puerto, criminalidad, cultura y mentalidad marítima, procesos de transculturación.

Hay que entender, según plantea A. Guimerá Ravina<sup>306</sup> que, al igual que todos estos factores inciden en la conformación de un puerto (puerto objeto), la existencia de un puerto (como sujeto activo) y el desarrollo de sus actividades, tiene capacidad para promover actuaciones que inciden directa o indirectamente en el crecimiento y desarrollo de las áreas urbanas que lo circundan. Así como en otros aspectos sociales, económicos, laborales, culturales y tecnológicos.

Buena parte del perímetro del territorio español está bañado por el mar, donde la desembocadura de numerosos ríos, así como de entrantes de mar y bahías abrigadas en costas bajas y arenosas, han configurado multitud de ensenadas. Espacios marítimos y fluviales que fueron usados como puertos naturales. Por otro lado, la localización de la Península Ibérica en el ámbito geográfico del

---

<sup>305</sup> Guimerá Ravina, A, y Romero, D., 1996, pp. 1-15.

<sup>306</sup> Guimerá Ravina, A. y Romero, D., 1996, pp. 1-15.

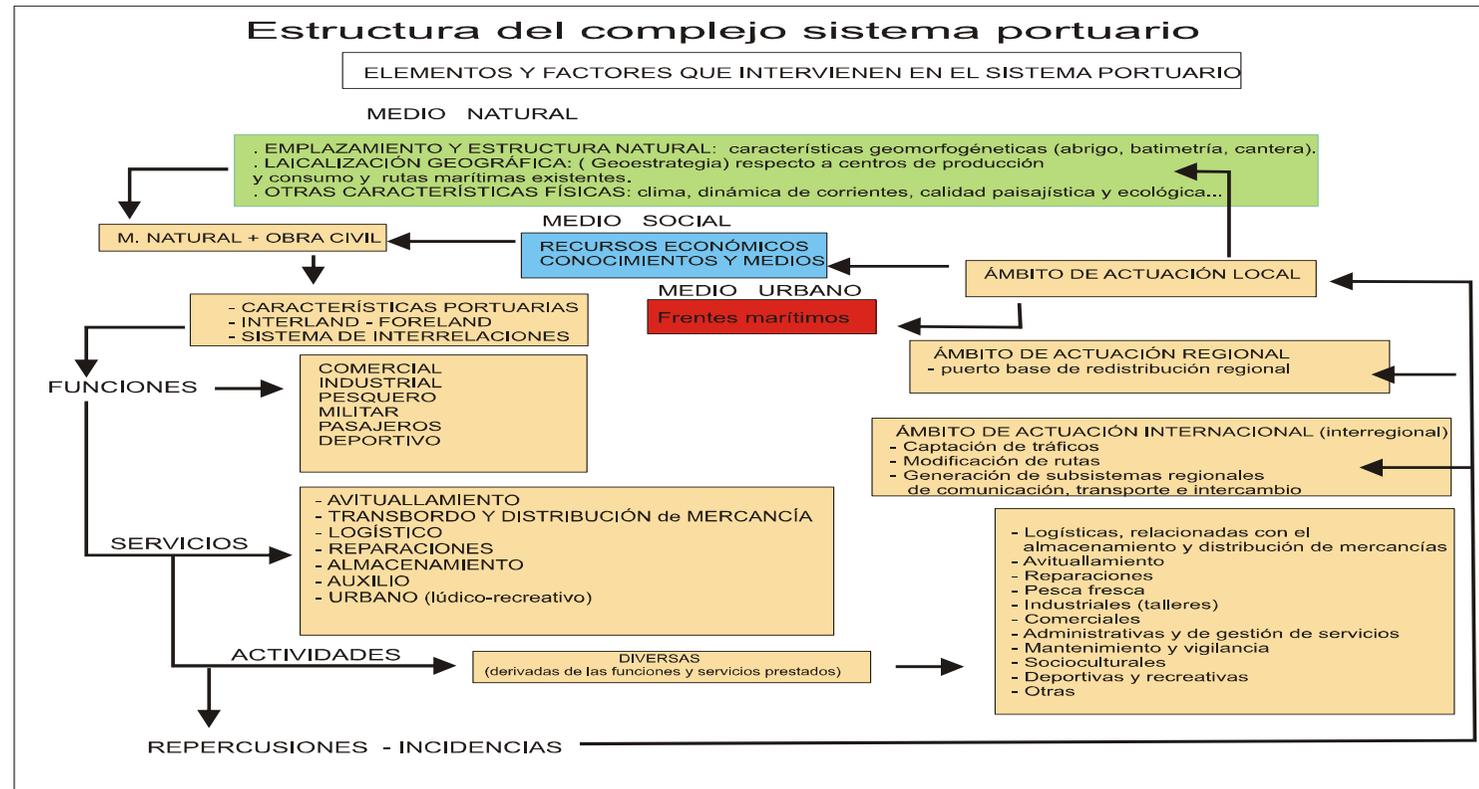
mediterráneo, cuna de la navegación y el comercio occidental, propició una cultura marinera que tiene su expresión física en la construcción de numerosos puertos a lo largo de todo su perímetro costero. Los del levante, los del Estrecho e insulares, asociados a factorías fenopúnicas y romanas, y al comercio marítimo mediterráneo. Estos enclaves marítimos intercambiaban materias primas y productos elaborados. Los del norte, asociados a la pesca, al comercio lanar y a la explotación de recursos minerales (hierro, carbón). Otros puertos, como el de Sevilla (fluvial) tuvieron una función y desarrollo muy ligado a la colonización y el comercio entre España y el Nuevo Continente (siglos XVI-XVIII), especialmente con sus colonias americanas<sup>307</sup>.

Vemos por tanto, que los puertos son lugares para las conexiones e intercambios, por donde transitan personas, mercancías e información. Espacios donde actúan fuerzas económicas, políticas, sociales y culturales. Espacios centrales que desarrollan capacidad para articular un determinado territorio marítimo-terrestre, incluso más allá de su *hinterland* o espacio de influencia circundante.

---

<sup>307</sup>Guimerá Ravina, A., 2006, pp.19-44.

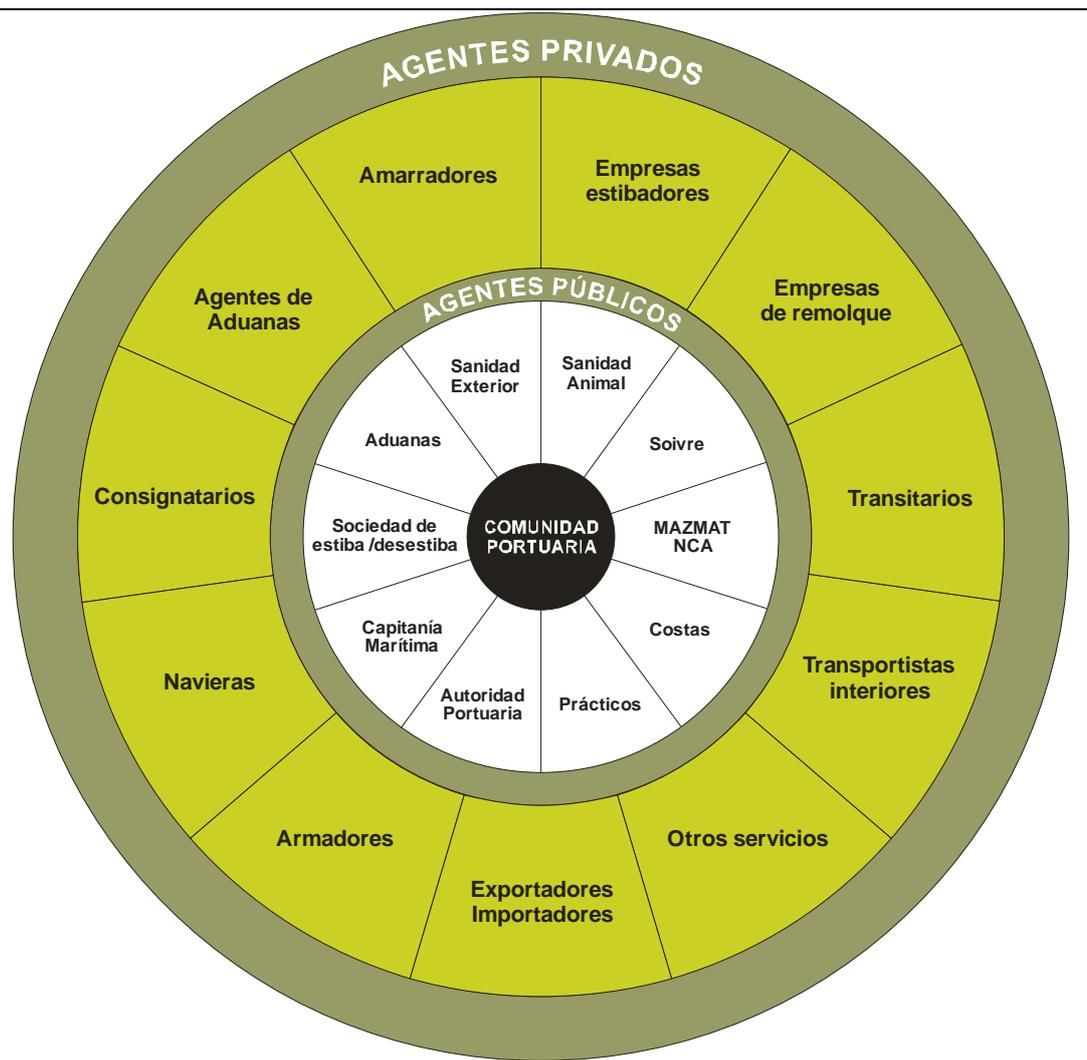
Figura 102. Estructura del complejo sistema portuario



Elaboración propia.

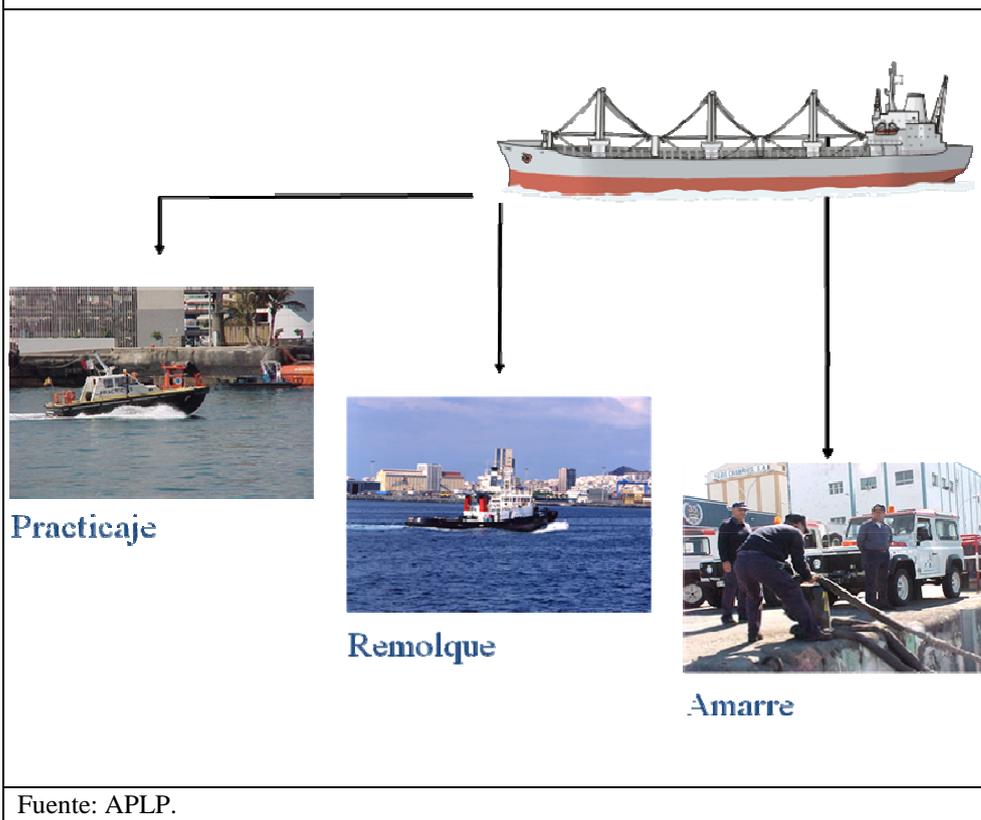
**Comentario:** en la figura anterior (Figura 102) se observa cómo existe un entramado de elementos sociales y naturales que forman la estructura del sistema portuario, incidiendo unos sobre otros y determinando las características del puerto. También se dan interrelaciones de forma integrada: puerto/entorno urbano;/ factor socioeconómico /entorno natural. Además de estas interrelaciones (y de la aportación que cada elemento haga al sistema) la evolución, el crecimiento, e incluso la finalidad del puerto depende de las características del *hinterland* y de las conexiones con ese territorio y espacio socioeconómico con el que mantiene intercambios de mercancías, y también de las conexiones y relaciones con el sistema global de los trasportes y comercio marítimo.

**Figura 103.** Modelo de comunidad portuaria por tipos de agentes

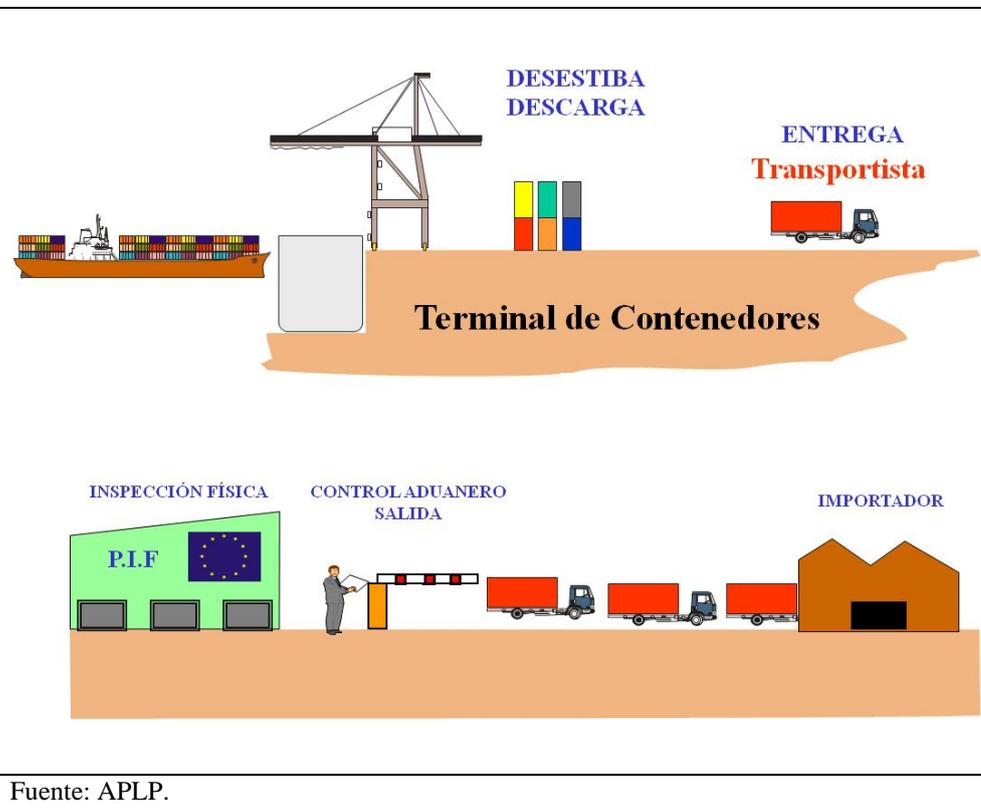


Fuente: APLP.,  
Elaboración propia

**Figura 104.** Prestación de servicios portuarios básicos a la llegada de buque a puerto



**Figura 105.** Movimiento de carga a la entrada y salida del puerto



### VI.3 CAMBIOS Y TRANSFORMACIONES

Con la llegada de la Revolución Industrial (y con ella de los barcos de vapor), los puertos, que hasta entonces no eran más que fondeaderos con pequeños embarcaderos, experimentaron grandes transformaciones físicas y orgánicas. Se comenzaron a construir muelles, diques de abrigo, explanadas e instalaciones que posibilitaron el atraque de estos nuevos buques y la prestación de los servicios portuarios necesarios. Dentro de estos cambios, hay que señalar que, en España, a finales del siglo XIX, se crean las Juntas de Puertos, organismos públicos dotados de presupuesto y personal facultativo para la dirección y gestión de las nuevas obras, el mantenimiento de las existentes y la garantía de la prestación de los servicios portuarios básicos. Estas transformaciones se producen de forma continuada a medida que cambian la tipología de barcos y todo el sistema del transporte marítimo<sup>308</sup>.

Pero los cambios no son sólo provocados por motivos tecnológicos relacionados con la navegación y el transporte marítimo. Con el declive de la revolución industrial y la reconversión económica llevada a cabo en España a principios del último cuarto del siglo XX, especialmente en el levante y cuenca cantábrica (Altos Hornos y extracción de carbón), algunos puertos cuya principal función era el transporte marítimo vinculado a estas actividades económicas (Gijón, Bilbao, Sagunto) han tenido que reconducir su función y servicios. De igual forma, la conciencia colectiva a favor de una mejora en la calidad ambiental y paisajística, ha promovido cambios sustanciales en la morfología de las áreas portuarias. En este sentido, muchos puertos españoles, apoyándose en la demanda turística y el atractivo de los frentes marítimos y portuarios, han elaborado, a partir de finales de siglo XX, estrategias de reconversión de espacios y usos. Una serie de actuaciones en sintonía con actividades y usos urbanos que se concretan en aquellas zonas del puerto más próximas a áreas urbanas. Por lo general coincidentes con lugares donde se originó el puerto. Ejemplo paradigmático de esta práctica ha sido el puerto de Bilbao y su proyecto “Bilbao Ría 2000”. Un proyecto que cambió la imagen de esta ciudad.

---

<sup>308</sup> Guimerá Ravina, A. y Romero, D., 1996, pp. 1-15.

## VI.4 FENÓMENOS Y TENDENCIAS ACTUALES

Para entender adecuadamente el nuevo mapa de la distribución e importancia del transporte marítimo es necesario explicar algunos fenómenos y tendencias actuales en el transporte y la logística de las mercancías, tomando como base la logística e intermodalidad, y otros aspectos de actualidad como: las reservas de petróleo, la sostenibilidad y cambio climático, responsabilidad social y piratería. Temas a tener en cuenta según plantea el informe sobre el transporte marítimo de la UNCTAC, 2011:

*“La más reciente contracción económica y la recuperación que la siguió pusieron de manifiesto nuevas tendencias que están modificando el panorama del transporte y el comercio marítimo internacional. Aunque no constituyen una lista exhaustiva, las cuestiones clave que se presentan a continuación están adquiriendo una importancia creciente. Se trata, en particular, de: a) un nuevo modelo mundial; b) la seguridad energética, los precios del petróleo y los costos del transporte; c) la reducción de las emisiones de carbono provenientes del transporte marítimo internacional y la adaptación a las repercusiones del cambio climático; d) la sostenibilidad ambiental y la responsabilidad social de las empresas; y e) la piratería marítima y los costos conexos”<sup>309</sup>.*

Dentro de estos fenómenos, hay que destacar la aparición de nuevas áreas geográficas que, mediante un trasvase de capital y conocimientos, se han convertido en zonas con un enorme potencial productivo. Un trasvase que ha alterado el modelo clásico de los flujos comerciales. Hace treinta años, la principal ruta marítima era la que unía América con Europa, cruzando el Atlántico. Esta ruta se ha visto ampliamente superada por los nuevos derroteros mundiales, como son las que unen los distintos países asiáticos entre sí, y el que une Extremo Oriente y el Sudeste Asiático con Europa por el Mediterráneo. Si a principio de los años ochenta del siglo XX Rotterdam y Nueva York lideraban el mundo portuario; desde comienzos del siglo XXI los líderes son puertos asiáticos: Shanghái, Singapur, Hong Kong y Shenzhen (estos cuatro puertos moviendo más de 20 millones de TEU/año).

---

<sup>309</sup> UNCTAD, 2011, p. 28

Otro fenómeno que ha entrado en escena es la globalización de la economía (“Globalismo capitalista”) que fomenta la liberalización de los mercados (desregulación del comercio y normas laborales) y genera un nuevo mapa de distribución de los mayores centros de producción. Estando situados muchos de estos centros en la India y el sudeste asiático.

*“Frente a las grandes economías emergentes como las del grupo BRIC (Brasil, Rusia, India y China) que son el principal motor del crecimiento y el desarrollo del comercio, la importancia relativa de las economías adelantadas como la Unión Europea y los Estados Unidos parece estar en declive. Esta inflexión ha dado impulso a una pérdida de la influencia económica del Norte y el Oeste en favor del Sur y el Este. Es evidente que este fenómeno está provocando cambios en el contexto operativo del sector del transporte marítimo, y puede preverse que seguirá haciéndolo dado que las cargas, los mercados y las características del tráfico también cambian para responder al nuevo modelo mundial*

*Esta nueva situación que se desarrolla en el marco de las nuevas estrategias de las grandes multinacionales afecta a todos los aspectos de la gestión empresarial: producción, finanzas, marketing y sobre todo, a la distribución y la logística”<sup>310</sup>.*

Esta nueva situación que se desarrolla en el marco de las nuevas estrategias de las grandes multinacionales afecta a todos los aspectos de la gestión empresarial: producción, finanzas, marketing y, sobre todo, a la distribución y la logística. Las empresas tienen que crear, atender y mantener un mercado cada vez mayor, pero también más diversificado y exigente que se caracteriza por los rasgos siguientes:

- Reducción del ciclo de vida de los productos.
- Aumento de los modelos y los surtidos, lo que da lugar a la disminución de los pedidos o lotes promedio y, consecuentemente, al incremento de la frecuencia de los envíos.

Por otra parte, las empresas también tienen que reducir sus costes de producción y distribución, lo cual consiguen con:

---

<sup>310</sup> UNCTAD, 2011, p. 28.

- La concentración y especialización de los centros de producción allí donde les sea más beneficioso, fragmentando y flexibilizando el proceso productivo a escala mundial y buscando ventajas comparativas para cada fase de fabricación en espacios geográficos distantes y diferenciados<sup>311</sup>.
- La subcontratación de parte del proceso productivo y distributivo.
- La inversión en tecnología para reducir los costes de manipulación (informática, maquinaria, etc.) y transporte de carga (buques).
- El desarrollo de centros de producción que permitan racionalizar el almacenaje y la distribución de las mercancías, y reducir los movimientos vacíos al mínimo imprescindible.
- La economía de escala.

Con todos estos cambios, esta nueva situación supone elevar el grado y ámbito territorial de competitividad entre los puertos y, por extensión, entre ciudades portuarias. Los puertos tienen que adecuarse a las necesidades del mercado y competir entre sí por ser puntos de concentración de cargas y nodos de transportes intermodal, zonas de actividades logísticas e industriales y centros de innovación tecnológica permanentes. Destaca también la tendencia a la concentración de todas las empresas que intervienen en el ciclo de producción, distribución y logística, como fórmula para reducir costes basados en los beneficios de la economía de escala. Esto eleva el poder de la inversión, así como el poder sobre el control y definición de las rutas. De este modo, la tendencia es hacia una jerarquización de rutas y puertos. Las transoceánicas o de primer nivel con puertos Hub conectados directamente a la red global; las intermedias con puertos Hub regionales y otras de ámbito local con puertos alimentadores<sup>312</sup>.

Se tiende a una mayor contenerización de la carga y al incremento del comercio internacional, por lo que se aumenta constantemente el tamaño, la capacidad y la velocidad de los buques, pero sin un aumento de la intensidad de la movilidad de la mercancía, pierde efectividad la actual red de distribución mundial de centros productores y estructura jerárquica de puertos Hub. Una estructura que tiende a

---

<sup>311</sup> Martner, D., 2009.

<sup>312</sup> Martner, D., 2009.

excluir a puertos comerciales tradicionales (especialmente aquellos que se localizan en áreas deprimidas) si no encajan con las nuevas estructuras de distribución de centros concentradores-distribuidores y red flujos de mercancías, y que no tengan capacidad para superar los condicionantes que imponen estas estructuras<sup>313</sup>.

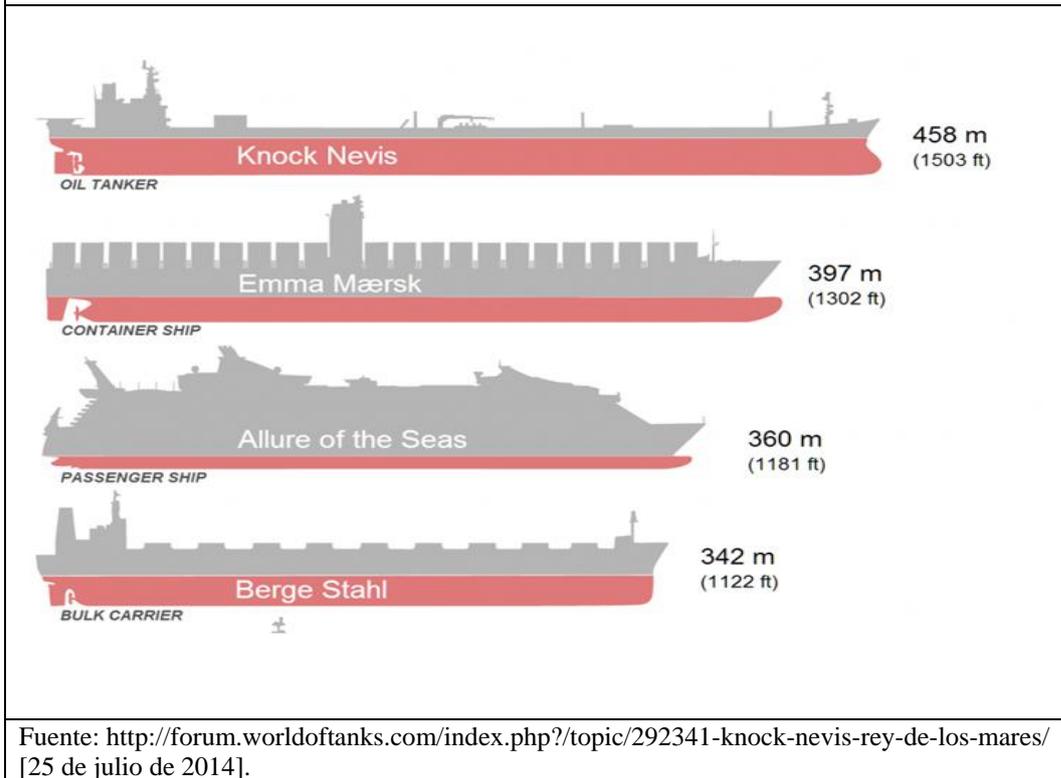
Con barcos cada vez mayores, hay razones económicas que obligan a las navieras a eliminar escalas en aquellos puertos en los que no haya un volumen de carga que lo justifique (“masa crítica”), situación que está provocando un mayor nivel de competencia entre los puertos, y la necesidad de expandir su zona de influencia, para captar así más tráfico y más carga con el objetivo de alcanzar la masa crítica que justifique la escala del barco.

<b>Figura 106.</b> Evolución de las dimensiones de los buques			
<b>Generaciones de buques contenedores</b>	<b>Eslora</b>	<b>Calado</b>	<b>TEUs</b>
<b>Primera generación. 1956-1970.</b> Buques de carga y tanqueros	<i>135 a 200</i>	<i>&lt; 9 metros</i>	<i>500 a 800</i>
<b>Segunda generación. 1970-1980.</b> Portacontenedores celular.	<i>215</i>	<i>10 metros</i>	<i>1.000 a 2.500</i>
<b>Tercera generación. 1980-1988.</b> Panamax.	<i>250-280</i>	<i>11-12 metros</i>	<i>3.000 a 4.000</i>
<b>Cuarta generación. 1988-2000.</b> Post-panamax	<i>275-305</i>	<i>11-13 metros</i>	<i>4.000 a 6.000</i>
<b>Quinta generación. 2000-2005.</b> Post-panamax plus	<i>320-380</i>	<i>13-16 metros</i>	<i>6.000 a 12.000</i>
<b>Sexta generación. 2005-2008.</b> Ultra-Container.	<i>380-400</i>	<i>16-19 metros</i>	<i>12.000 a 14.000</i>

Fuente: Escuela superior de líneas regulares y marina civil –Gijón- transporte intermodal.  
<http://dc360.4shared.com/doc/rJskar-L/preview.html> [20 de julio de 2014].

<sup>313</sup> La tendencia a la discriminación de puertos es una norma que se repite y actualiza según la valorización de las variables relacionadas con el comercio y los sistemas de transportes y sus exigencias.

**Figura 107.** Tamaño de de buques en la actualidad según tipología



Un puerto, para incrementar el volumen de movimientos de buques y mercancías y poder ser (en caso que sea su objetivo) un puerto Hub no basta con poseer las condiciones básicas necesarias (localización estratégica, infraestructuras óptimas, calado suficiente, servicios eficientes y tecnología adecuada). Además tiene que agilizar el trámite de datos con buenos servicios telemáticos y tener buenos planes de calidad y servicio al cliente y, sobre todo, tener unas buenas conexiones intermodales para ampliar el *hinterland* del puerto. Por otro lado, debe de impulsar la creación de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), para aprovechar el momento de la ruptura de la cadena de carga y realizar operaciones de valor añadido.

En el siguiente cuadro resumen se exponen, de forma esquemática, las particularidades del transporte y comercio en la época actual.

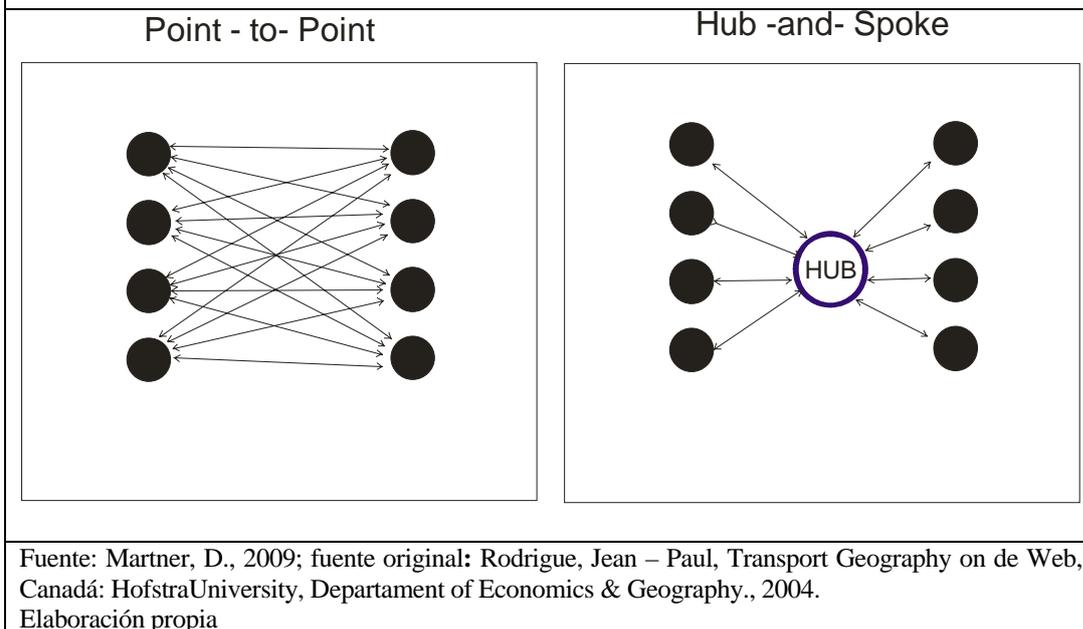
<b>Globalización y estrategia empresarial</b>	<b>Nuevas características del mercado mundial</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Desplazamiento, concentración y especialización de centros de producción.</li> <li>-Alteración de los flujos de comercio clásicos.</li> <li>-Reforzamiento de la jerarquización de las rutas marítimas comerciales (contenedores).</li> <li>-Grandes áreas de libre comercio.</li> <li>-Liberalización de los mercados (desregulación).</li> <li>-Concentración de tráfico.</li> <li>-Reducción de costes en la producción y la distribución de productos.</li> <li>-Unificación de empresas y concentración de capital.</li> <li>-Subcontratación.</li> <li>-Inversión tecnológica en sistemas de transportes.</li> <li>-Selección de puntos multimodales (áreas portuarias) concentradores-distribuidores de mercancía.</li> <li>Construcción de barcos más grandes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Más grande, diversificado y exigente.</li> <li>-Reducción del ciclo de vida de los productos.</li> <li>-Aumento de modelos y surtidos</li> <li>-Disminución del volumen promedio.</li> <li>-Incremento de la frecuencia de envíos.</li> <li>-Incremento general de la producción y el transporte de mercancías.</li> <li>-Nuevas áreas geográficas de potencial productivo y económico (países emergentes) que promueven acuerdos comerciales entre ellos.</li> </ul>
<p>Fuente: Rodríguez Dapena, A. 2005. Elaboración propia</p>	

## **VI.5 ELECCIÓN DE PUERTOS Y ESTRUCTURA JERÁRQUICA DE LOS PUERTOS COMERCIALES (MANIPULACIÓN DE CONTENEDORES). FUNDAMENTOS**

En el transporte marítimo de mercancías contenerizadas existen tres niveles básicos de puertos:<sup>314</sup> Nivel 1, puertos Hub globales; nivel 2, puertos Hub regionales; y nivel 3, puertos alimentadores. Niveles que representan el papel que desempeñan los puertos comerciales en los flujos internacionales de mercancía contenerizada y, por supuesto, en el volumen de contenedores movidos.

<sup>314</sup> Martner, D., 2009, pp. 8-12.

**Figura 108.** Modelos básicos de configuración del sistema de transporte internacional de mercancías



Con el crecimiento y extensión a nivel mundial del transporte de mercancía en contenedores y la implantación del globalismo capitalista, los puertos Hub aparecen como “el nuevo paradigma de desarrollo del transporte y del comercio marítimo internacional... dada sus posibilidades de operar como centros concentradores, procesadores y distribuidores de grandes volúmenes de mercancías movilizadas en contenedores”<sup>315</sup>. La función y el nivel de los puertos Hub responden al modelo actual de desarrollo de producción y expansión capitalista (globalismo capitalista) y, en consecuencia, también son parte de la red global y de la articulación de flujos de mercancías a nivel mundial. Esta estructura y funcionalidad de puertos Hub se explica entendiendo los condicionantes que impone este modelo económico mercantil a los puertos: alta capacidad, gestión eficiente, tasas portuarias de precio bajo y operatividad máxima (rapidez y continuidad temporal) para alcanzar los objetivos de alta rentabilidad económica (costes/beneficios). Además de otros aspectos como la localización estratégica (distancia a rutas principales), la multimodalidad de transportes y el nivel de las redes de conexión terrestres, la naturaleza y características del *hinterland* o espacio de influencias que incide sobre

<sup>315</sup> Martner, D., 2009, p. 1.

el tipo y volumen de la carga manipulada<sup>316</sup>. Esta realidad conduce a los puertos a ser meros “*peones de un juego de comercio global en el que los jugadores principales son corporaciones privadas, cuyos intereses raramente coinciden ni con los de sus administradores portuarios ni con los de su entorno social*”<sup>317</sup>.

De esta forma, cada vez más destaca la escasa capacidad endógena de los puertos para atraer tráfico ante el poder de decisión de las navieras<sup>318</sup>, ya que para estos agentes “*lo verdaderamente relevante no es el puerto en sí mismo, sino la terminal concreta que atiende sus necesidades y sobre la que, en definitiva, se centra el proceso de selección*”<sup>319</sup>. Por ello, en la actualidad, se puede afirmar que son los armadores (que en algunos casos son también operadores portuarios, e incluso empresas que promueven y financian la construcción de la terminal necesaria) los principales agentes en la elección de un determinado puerto para dejar o retirar carga, restando importancia a las propias empresas estibadoras y otros agentes portuarios, tal y como venía siendo lo habitual.

Según D. Martner<sup>320</sup>, los puertos Hub globales (nivel 1), son grandes puertos que funcionan como centros logísticos mundiales; concentran, procesan y distribuyen mercancía e información a nivel multicontinental y son los que conectan, mediante corredores de transporte multimodal, las principales áreas económicas del planeta<sup>321</sup>. En este grupo se dan tres modelos diferentes:

---

<sup>316</sup> “*La fragmentación global de la producción y el desarrollo de sistemas multimodales de transporte internacional están propiciando una reorganización de los puertos a escala mundial, en la que se redefinen sus actividades, atributos y relevancia no sólo en función a su localización dentro del territorio de un Estado nación determinado, sino también con base en los imperativos de cadenas productivas globalizadas que se sustentan físicamente en extensas redes de transporte–distribución de mercancías. En este sentido, los puertos hubs forman parte de la conformación de una red global de puertos y transporte multimodal que se despliega y está condicionada, en buena medida, por la tripolaridad económica y su articulación con los llamados “espacios emergentes” dentro de la economía–mundo capitalista*” (Martner, D., 2009, p. 8).

<sup>317</sup> García Alonso, L., 2005, p. 80.

<sup>318</sup> García Alonso, L., 2005, p. 80.

<sup>319</sup> García Alonso, L., 2005, p. 80.

<sup>320</sup> Martner, D., 2009.

<sup>321</sup> La práctica totalidad de estos puertos Hub se encuentran en el hemisferio norte, entrelazando los principales polos económicos mediante el más importante corredor (horizontal) Este-Oeste.

- a) *Puertos con un hinterland amplio y claramente multimodal.* Funcionan como centros donde convergen importantes rutas marítimas y terrestres, y en algunos casos también fluviales. Un buen ejemplo es el puerto de Rotterdam.
- b) *Puertos con un hinterland (terrestre) poderoso.* La mayor parte de los flujos proceden del interior continental mediante líneas de ferrocarriles (puertos de Long Beach y Los Ángeles).
- c) *Puertos de valor geoestratégico.* Puertos redistribuidores de contenedores localizados en el corredor principal. En este caso los flujos de forma mayoritaria son mar-mar, siendo de poca influencia o importancia la carga local. El puerto más representativo de este modelo es Singapur. El 82% del total de la carga contenerizada que manipula este puerto es fruto de las conexiones y trasbordo entre rutas alimentadoras del sureste asiático y rutas principales de Norteamérica y Europa.

En un segundo nivel se encuentran los puertos Hub regionales (nivel 2) que, además de ser también puertos concentradores y distribuidores, cumplen la función de conectar áreas subcontinentales. Son puertos que su principal actividad es la del trasbordo de contenedores que es originada por su localización geoestratégica: en la intersección de las rutas Este-Oeste con las rutas Norte-Sur: Canal de Panamá y el Caribe; canal de Suez y estrecho de Malaca; y estrecho de Gibraltar y puntos del Mediterráneo. El nivel de desarrollo e importancia de la mayoría los puertos localizados en estos lugares no corresponde con el grado de desarrollo del país donde se encuentran, no cumpliendo estos espacios geográficos ningún papel destacado en la producción mundial y comercio internacional<sup>322</sup>. En el grupo de estos puertos está el de la Bahía de Algeciras y, desde 2010, el puerto de Tánger-Med (Marruecos) situado en el Estrecho; un puerto con un importante aumento de volumen de contenedores manipulados en los últimos 5 años.

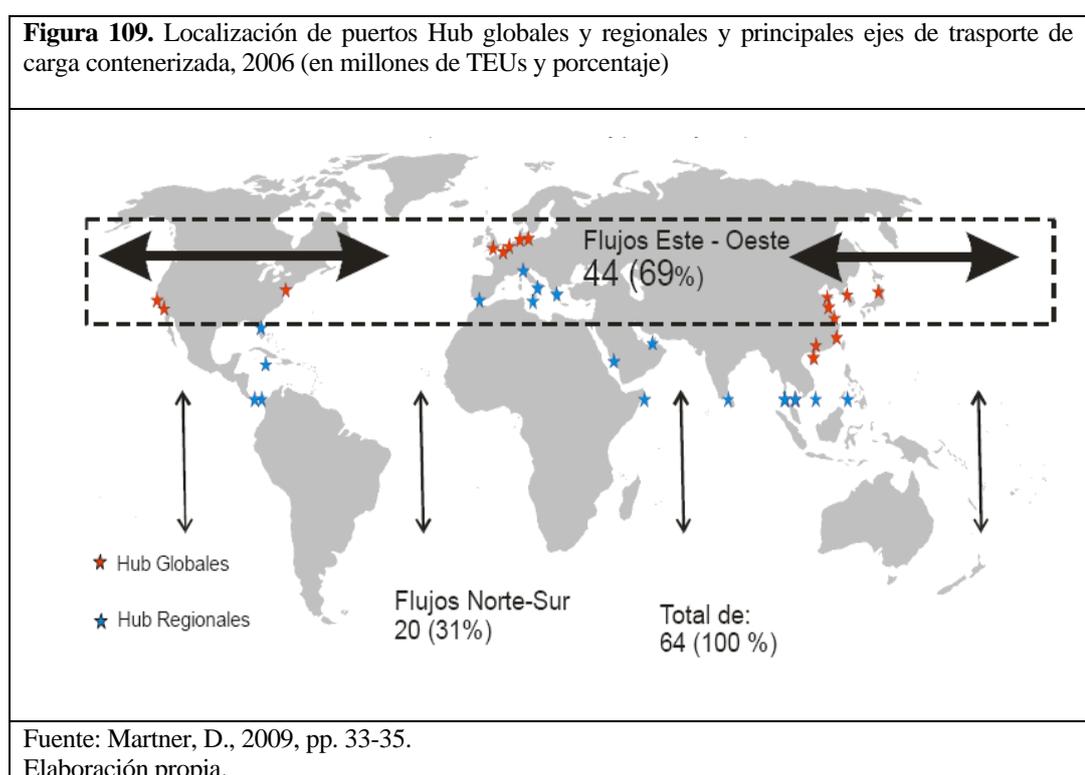
Y ocupando el tercer lugar de esta estructura mundial de puertos Hub, están los puertos alimentadores (nivel 3), integrados por puertos comerciales que, supuestamente, han alcanzado un nivel de desarrollo mínimo por estar ubicados y relacionados con espacios productivos a escala local (país). No manipulan

---

<sup>322</sup> Martner, D., 2009.

volúmenes importantes de mercancías y, por tanto, juegan un papel poco destacado: suministrar mediante buques de tamaño reducido o mediano a puertos regionales, e incluso, según su localización, a puertos Hub globales.

Esta escala de niveles de puertos está referida al tráfico de contenedores<sup>323</sup>, un tipo de movimiento de carga que responden a un modelo estructural jerárquico, pero que no siempre es piramidal, y permite movimientos horizontales a distintos niveles. Todo ello para articular las redes del transporte y comercio internacional.



El sistema se refuerza con alianzas estratégicas entre navieras, estibadoras, operadores logísticos, consignatarias, y otras empresas dedicadas al transporte, derivando en acuerdos para cooperar en inversiones y compartir medios de transporte e infraestructuras (buques, terminales y redes de transporte); una estrategia tendente a reforzar el papel de los Hub globales y que, por tanto, excluye de la red global a los puertos que no alcanzan el nivel de capacidad y eficacia necesario y exigido.

<sup>323</sup> Martner, D., 2009.

Esta situación genera mayor competencia entre los puertos comerciales que opten por entrar en esta red global, aunque, como se ha indicado anteriormente, las decisiones más influyentes sobre rutas y escalas en realidad “*la toman los responsables de los flujos de mercancías y no los gestores de los puertos*”<sup>324</sup>. De este modo, la elección o captación de un puerto por las estructuras empresariales dominantes dependerá de la potencialidad de ese determinado puerto para sus intereses, por lo que para establecer sus potencialidades será necesario analizar tanto las características (capacidad y operatividad) como sus formas de articulación espacial dentro del contexto de la red global de puertos y transporte multimodal. A esta interpretación hay que añadir que esas formas de articulación dependerán a su vez de su localización y de la capacidad de expansión espacial de su *hinterland*. De este modo se puede afirmar que existe una relación directa entre la presencia de navieras y el *hinterland* de un puerto: “*En efecto, las navieras y los operadores multimodales determinan la importancia de un puerto en dos sentidos. Por una parte, evidencian sus conexiones a nivel global y, por otra, posibilitan la diversificación de los vínculos del puerto con las regiones del interior del país. Existe una relación directa entre la presencia de líneas navieras regulares de contenedores y el hinterland del puerto. La presencia o ausencia del primer elemento determina la expansión o contracción de la zona de influencia territorial de los puertos*”<sup>325</sup>.

## VI.6 TÁNGER-MED, UN EJEMPLO PARADIGMÁTICO

La verificación de lo anteriormente expuesto se constata en la evolución reciente del puerto de Tánger-Med (Marruecos). Hasta que se construyó este puerto, la ciudad de Tánger contaba tan sólo con un puerto local poco representativo, sin infraestructuras, instalaciones, tecnología, etc. que le permitieran dedicarse a la manipulación de contenedores a nivel internacional y, en tal sentido, ser puerto opcional para el tráfico internacional de contenedores. Tampoco tenía condiciones para asistir a cualquier tipo de tráfico marítimo pesado. Además contaba, y cuenta, con la

---

<sup>324</sup> García Alonso, L. 2005, p. 73.

<sup>325</sup> Martner, D., 2009, p. 17.

competencia del puerto de la Bahía de Algeciras. Una competencia que modelan a su conveniencia las navieras, y es conforme a estrategias mundiales y locales<sup>326</sup>.

Pero la elección de Tánger-Med por las grandes navieras (Maersk y MSC) para el desarrollo de un gran puerto comercial internacional, y su redefinición como puerto Hub para el tránsito de contenedores transformó esa realidad. Las terminales de contenedores de Tánger-Med empezaron a funcionar en este puerto a mediados de la primera década del siglo XXI, poco tiempo después de empezar las obras (2003). En el año 2008, este puerto se inscribe ya en el ranking de los 100 primeros puertos del mundo en tráfico de contenedores, colocándose en el puesto n° 85, con un volumen de contenedores movidos en ese año de 921.000. Al año siguiente tuvo una subida de un 32,7%. En 2011 llegó a los 2.185.000 contenedores y en 2012, después de un fuerte descenso (13%), movió 1.900.000<sup>327</sup>.

Esta intervención no sólo ha cambiado la realidad local portuaria de esta zona del norte de Marruecos, sino que también transformará la modalidad de las conexiones de transportes y el espacio de influencias, que se irá expandiendo conforme sea su vinculación con la estructura mundial del transporte y el comercio. Y con los objetivos que las grandes empresas relacionadas con el comercio y los transportes marquen en cada momento para esa área, y para ese puerto. Así lo explica D. Martner refiriéndose a puertos mejicanos localizados en zonas estratégicas desde el punto de vista del transporte marítimo mundial; en la intersección de los ejes Este-Oeste y Norte-Sur, al igual que Tánger-Med:

*“En espacios periféricos es notable la transformación territorial a partir de la concentración de flujos y redes en determinados puertos, tal como sucede en el caso mexicano expuesto en este trabajo. La construcción de autopistas, redes de ferrocarril de doble estiba de contenedores, terminales multimodales, centros de*

---

<sup>326</sup> “La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) y la Agencia Especial Tánger Mediterráneo (TMSA) han estado manteniendo encuentros de trabajo durante el año 2008 enmarcados en el Acuerdo de Colaboración formado por ambas partes en septiembre de 2005, todo ello para mejorar y garantizar el buen funcionamiento de los dos puertos y de sus tráficos comunes y configurar el Estrecho de Gibraltar como un nodo logístico y portuario global.” Fuente Fundación Puertos de Las Palmas, 2010 (Versión oficial).

<sup>327</sup> Cargo System; [www.containersipping.com](http://www.containersipping.com) [12 de marzo de 2014].

*distribución y zonas de actividades logísticas, así como la introducción de modernos sistemas de comunicación e información son obras de infraestructura que, por su propia envergadura, implican modificaciones territoriales de determinados fragmentos espaciales y refuerzan los vínculos de puertos dinámicos (como Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira) con regiones interiores que muestran flexibilidad y adaptabilidad para insertarse en los procesos productivos globales, como el Bajío, el altiplano central, el centro-norte y la frontera norte del país”<sup>328</sup>.*

Las fuentes consultadas<sup>329</sup> hablan que la aspiración de la Agencia Especial Tánger Mediterráneo (en adelante TMSA) es que Tánger-Med (I y II) se convierta, a su culminación prevista en 2014, en el primer puerto del Mediterráneo y figurar entre los diez mayores del mundo. Las inversiones previstas por TMSA, una vez finalizadas las obras de la primera fase del proyecto Tánger-Med II, estarán dedicadas a mejorar los sistemas de información, a la expropiación y al acondicionamiento de terrenos para ampliación de las zonas de actividades logísticas.

Asociado a este desarrollo local de Tánger-Med, está el programa nacional para la creación de zonas francas, que alcanzará en medio plazo (2020) más de 5.000 hectáreas. Más de 5 veces la superficie inicialmente prevista en el lanzamiento de este programa. Uno de los objetivos de este programa es el de poder desarrollar la implantación de industrias, posiblemente para la exportación a Europa<sup>330</sup>.

---

<sup>328</sup> Martner, D., 2009, pp. 18-19.

<sup>329</sup> Estrategia nacional de desarrollo de la competitividad logística. Síntesis de la estrategia y del contrato programa 2010–2015. Ministerio de los equipamientos y de los transportes del reino de marruecos, 2010. Documentos cedidos por la Fundación Puertos de Las Palmas.

<sup>330</sup> web de los proyectos ReTSE, de la agencia IDEA, 31 de octubre de 2013: “*El Gobierno de Marruecos invierte en logística 5.300 millones de euros, hasta 2015, ya que considera que la actividad es fundamental para el desarrollo de las relaciones comerciales del país con el exterior. (...) Dentro de la estrategia nacional se prevé la creación de plataformas logísticas multimodales, que se ejecutarán con la colaboración de empresas privadas. Este plan supone una inversión de unos 10.300 millones de euros, hasta 2030. El proyecto programa la construcción de 70 instalaciones en 18 ciudades, próximas a de las costas mediterráneas y atlánticas, sobre una superficie de 3.300 hectáreas. Estos centros logísticos serán de distintos tipos: de contenedores, de distribución, de cereales y productos agrícolas, y de materiales de construcción*” (web de África Infomarket; <http://www.africainfomarket.org/> [28 de marzo de 2014]).

La TMSA cuenta con la colaboración de importantes socios, públicos y privados. Destacan el Fondo para la Economía y el Desarrollo Hassan II, y el Fondo para el Desarrollo Abu Dhabi, mediante acuerdos entre el gobierno marroquí y el de los Emiratos Árabes Unidos, que aportará 307 millones de euros para la realización del proyecto. Además, cuenta con la participación de la consultora tecnológica británica Halcrow-Ingema y del consorcio Bouygues-Bymaro-Saipem, multinacional francesa encargada de la construcción del puerto.

La antesala de este proyecto está en el acuerdo de libre comercio entre Marruecos y la UE, que entró en vigor el 1 de marzo de 2000, con la finalidad de crear una zona de libre comercio de bienes, servicios y capitales, a través de un proceso de desarme arancelario que ofrece a Marruecos atractivos incentivos de tipo fiscal y total libertad de repatriación de los dividendos y del producto para el inversor extranjero, y un código de comercio muy cercano al de la UE. Marruecos se presentaba para la UE como un país con gran potencial para el capitalismo y el comercio global. De esta forma nace el proyecto “Zona de desarrollo especial Tánger-Mediterráneo” para facilitar el tráfico de mercancías y capitales entre África y Europa. Faltaba la construcción de un puerto con las instalaciones y conexiones necesarias para realizar este proyecto de acercamiento comercial entre África y Europa.

La empresa TMSA, ideada para llevar a cabo este proyecto, fue creada mediante ley que le otorga una serie de beneficios y todas las competencias públicas necesarias para la gestión del proyecto. Es la única responsable de la coordinación y la gestión del proyecto, y la única entidad encargada del dialogo con los socios tanto privados como públicos.

Este proyecto puede responder a una potenciación del estrecho como centro mundial de conexiones multimodales, ya que su localización en la convergencia de rutas Este-Oeste con rutas Norte-Sur, le ofrece a este espacio la oportunidad de convertirse en eje de uno de los principales corredores multimodales. Hay que tener en cuenta que, al interés y facilidades para las relaciones e intercambios comerciales con Marruecos que ofrece la UE, hay que sumar la intensificación de las intervenciones exteriores en África, especialmente la China. Todo ello puede incrementar el nivel

de flujos comerciales Norte y Sur, y por tanto, potenciar el Estrecho como eje articulador de esos flujos.

## **VI.7 COMPETITIVIDAD PORTUARIA. DE LO GENERAL A LA PARTICULARIDAD DEL ÁFRICA ATLÁNTICA**

Para entrar a valorar factores de competitividad es necesario aclarar algunos aspectos relacionados con la economía y competencia entre puertos. En primer lugar hay que indicar que la finalidad básica de las autoridades portuarias es la de coordinar la gestión de una serie de servicios a la navegación y la de garantizar, en parte, el abastecimiento de la población, una función de especial importancia en territorios insulares. Dentro de la relación de funciones u objetivos no está la de hacer un negocio de los servicios que presta el puerto. Por tanto, en su estrategia de desarrollo, la competencia por captar tráficos portuarios debe corresponder a las expectativas de crecimiento razonable, conforme a sus capacidades de ampliación física y rentabilidad social y económica de la inversión realizada, mientras que la competitividad la deben ejercer en primer plano las empresas estibadoras, concesionarias de terminales para la manipulación de contenedores. Por tanto deben ser estas empresas los principales promotores de los proyectos de ampliación, concretamente en lo concerniente a la construcción de nuevas terminales o ampliación de las existentes. Y de la misma forma promover acuerdos tripartitos (navieras- autoridades portuarias y empresas estibadoras) para la cofinanciación de la inversión destinada a la construcción de las infraestructuras portuarias necesarias, especialmente de las partidas destinadas a la construcción de las terminales para contenedores. De esta forma, al incluir a las navieras se garantiza la permanencia de éstas en el puerto objeto de ese acuerdo. Al menos hasta la amortización de la inversión particular efectuada.

Por otro lado hay que aclarar que la manipulación de contenedores es de las actividades portuarias que mayor volumen de negocio genera, no sólo para las

empresas estibadoras, sino también para la Autoridad Portuaria<sup>331</sup>, ya que el valor de la suma del conjunto de tasas que se le aplican suponen el 86% del ingreso global por tasas portuarias (capítulo VII, Figura 130 Evolución de inversiones y volumen de negocio de la APLP, 2003-2012, y Tabla 20, aplicación de tasas; apéndice VI.8.1). Es por eso que es esta actividad la que mayor competitividad genera.

En el resto de actividades portuarias, con requerimientos distintos, la competencia por captar tráfico es menor, y no requieren grandes inversiones. La clientela es más amplia y está más repartida. Los beneficios económicos también son menores y están más fraccionados. En este escenario de competencias por tráfico portuario (reparaciones, avituallamientos, pesca, etc.) la disponibilidad de instalaciones y la eficiencia y diversidad de los servicios, juegan un papel preponderante<sup>332</sup>.

Con respecto a la competencia por captar tráfico de contenedores hay que señalar que es más fuerte y más reducida. En la actualidad, y conforme a esta estructura global del transporte internacional de mercancías que está controlada por las grandes navieras y multinacionales de los transportes y el comercio, la competitividad entre puertos se ha visto notablemente reducida. Factores como la potencialidad y naturaleza del *hinterland*, que incide sobre el volumen de carga a transportar (exportación e importación) tanto de mercancías en contenedores como carga general; la localización geográfica respecto a corredores mundiales de transporte; y el nivel, o posibilidades de desarrollo de conexiones multimodales, son los principales elementos discriminatorios para la elección de un puerto comercial para su proyección como puerto Hub. Por tanto, cualquier otro parámetro como capacidad,

---

<sup>331</sup> Aclaramos que son beneficios económicos y que son mayoritariamente para estas empresas. Esta actividad no genera empleo ni valor añadido en comparación con el volumen de inversión, de costes y de negocio económico que produce.

<sup>332</sup> Por ejemplo en cuanto a reparaciones navales, en esta zona de la costa atlántica africana no existe puerto tan equipado como el puerto de Las Palmas, no solamente en cuanto al servicio de reparaciones en sí mismo, además en servicios complementarios o auxiliares. Razón fundamental para que la competencia con este puerto sea prácticamente nula para el ofrecimiento y prestación de esta actividad portuaria. Para los buques que entran en puerto solamente para hacer suministro (carga o descarga) la rapidez del servicio es fundamental, ya que repercute en el tiempo de atraque o fondeo. A mayor estancia mayor es el pago por las tasas aplicables. En cuanto a la pesca (pesca congelada) la proximidad e instalaciones es importante. No obstante también puede interferir factores externos. En el caso del puerto de Las Palmas acuerdos entre Marruecos y la UE desvían barcos arrastreros congeladores (cefalopoderos) españoles que faenan en aguas del banco pesquero canario-saharai, a puertos de ese país africano para descarga y actividades complementarias.

eficiencia y operatividad, quedan relegados a un segundo plano y supeditados a estos factores citados. Un puerto comercial que no cuente con alguno de esos factores, quedará fuera de esa posible candidatura para puerto Hub, reduciendo su competitividad a otros tráficos y cargas: cabotaje, graneles, etc.

Otro aspecto a señalar en la competitividad interportuaria, especialmente la de tráfico de contenedores, es que ésta no sólo es entre puertos, que ahora cobra mayor peso la competencia entre las cadenas de transporte y operadores portuarios, ya que a fin de cuentas son ellos los que diseñan las rutas y eligen las escalas. En este sentido L. García Alonso afirma “*que ya no son los puertos los que compiten entre sí para atraer el tráfico hacia sus muelles, sino que ahora son las cadenas de transporte las que lo hace, de manera que los gestores portuarios únicamente han de preocuparse por captar la atención de los operadores logísticos para que incluyan sus instalaciones en su recorrido*”<sup>333</sup>.

Conforme a estos criterios, en nuestro ámbito territorial de referencia, es poco probable que, a lo largo de toda la costa occidental africana y archipiélagos atlánticos macaronésicos, se pueda constituir un puerto como gran plataforma de transporte intermodal enganchado a los grandes corredores mundiales de transporte, aun existiendo áreas densas en población y ricas en recursos naturales, como lo es la zona del golfo de Guinea. Al día de hoy, ninguno de los puertos de esta zona alcanza el millón de contenedores manipulados al año, excepto el Puerto de Las Palmas<sup>334</sup>. Para que produjera tal situación tendría que fraguarse en esa área uno de los factores antes citados. Por ejemplo el de configurarse un *hinterland* potente con capacidad para concentrar una gran carga de mercancías. Algo bastante poco probable.

No obstante, hay que tener en cuenta la fuerte proyección de China en esta área geográfica y, también en el Atlántico Sur occidental, concretamente en Brasil. Una serie de actuaciones económicas y comerciales que pueden modificar rutas navales y densidad de tráficos Este-Oeste y Norte-Sur (ver apéndice VI.8.4).

---

<sup>333</sup> García Alonso, L., 2005, p. 71.

<sup>334</sup> En 2012, el puerto de Las Palmas manipuló 1.253.205.

A finales del siglo XX (1980-2002), el Puerto de Las Palmas apostó por constituirse como puerto Hub para el trasbordo de contenedores, utilizando como basa principal, el factor geoestratégico (rutas atlánticas). Gracias a sus características técnicas y sociales alcanzó un nivel destacado conforme a esta finalidad y respecto a la zona geográfica donde se ubica y actúa, teniendo en cuenta que contaba con una fuerte limitación: el factor insular. Pero debido precisamente a este factor territorial, que condiciona y limita considerablemente las dimensiones espaciales, la naturaleza de su *hinterland* (capacidad de producción, concentración y exportación de mercancías) y las conexiones multimodales, ha quedado discriminado negativamente en esta selección de puertos Hub.

Es por esa razón que actualmente el puerto reorienta su futuro crecimiento en otras direcciones, siendo una de las principales basas y líneas de actuación la captación de un mayor volumen de tráfico de graneles, avituallamiento y reparaciones navales; y otras actividades relacionadas con la logística portuaria. Actuaciones de acuerdo a las expectativas relacionadas con el aumento de la explotación y comercialización de combustibles fósiles extraídos de la costa occidental africana y de un esperado y deseado crecimiento general del comercio exterior africano. Tema que se analizará con más detalle en el capítulo siguiente.

Es difícil evaluar las afecciones positivas sobre el Puerto de Las Palmas que estas expectativas de desarrollo socioeconómico y comercial en estas áreas geográficas como de aumento de tráficos portuarios por el Atlántico puedan promover. Descartando el tráfico de contenedores y de graneles sólidos sobre el resto de tráficos y actividades portuarias, el Puerto de Las Palmas puede llegar a ser escala factible en otras actividades.

## VI.8 APÉNDICES

### VI.8.1 Tasas portuarias

**Tabla 20.** Aplicación de tasas en los puertos de interés general adscritos a la APLP, año 2012

<b>CUENTAS ANUALES PROVISIONALES APLP 2012</b>		% s/CN	% s/Tasas utiliz.
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>60.831.650,00 €</b>		
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>58.227.028,99 €</b>		
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	21.514.125,16 €	35,4%	
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	28.085.384,77 €	46,2%	
1. Tasa del buque	16.021.651,01 €	26,3%	57,0%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo	1.179.292,58 €	1,9%	4,2%
3. Tasa del pasaje	3.272.130,77 €	5,4%	11,7%
4. Tasa de la mercancía	7.553.565,83 €	12,4%	26,9%
5. Tasa de la pesca fresca	15.973,40 €	0,0%	0,1%
6. Tasa por utilización especial zona de tránsito	42.771,18 €	0,1%	0,2%
c) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario	7.172.046,74 €	11,8%	
d) Tasas por servicios no comerciales	1.455.472,32 €	2,4%	
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>2.604.621,01 €</b>	4,3%	
a) Importes adicionales a las tasas	60.019,91 €	0,1%	
b) Tarifas y otros	2.544.601,10 €	4,2%	

Fuente: Memoria anual 2012, APLP.

## VI.8.2 Localización principales puertos comerciales

Figura 110. Localización de los 120 primeros puertos en tráfico de contenedores, 2012



Fuente: CM Container management; Cargo System; [www.containersipping.com](http://www.containersipping.com) [12 de febrero de 2014].

### VI.8.3 Relación de tablas sobre clasificación de puertos en tráfico de contenedores

**Tabla 21.** Clasificación TOP 100 puertos en tráfico de contenedores (2011-2012)

2011	2012	PUERTOS	PAÍSES
1	1	SHANGHAI	CHINA
2	2	SINGAPURE	SINGAPURE
3	3	HONG KONG	CHINA
4	4	SHENZHEN	CHINA
5	5	BUSAN	COREA DEL SUR
6	6	NINGBO	CHINA
7	7	GUANGZHOU	CHINA
8	8	QINGDAO	CHINA
9	9	DUBAI	UAE
10	11	TIANJIN	CHINA
11	10	ROTTERDAN	HOLANDA
12	11	PORT KLAN	MALASIA
13	12	KAOHSIUN	CHINA
14	14	HAMBURG	ALEMANIA
15	15	ANTWERP (AMBERES)	BÉLGICA
16	16	LOS ÁNGELES	US
17	19	DAILAN	CHINA
18	17	PORT TANJUNG PELEPAS	MALASIA
19	18	XIAMEN	CHINA
20	23	TANJUNG PRIOK	INDONESIA
21	21	BREMEN/BREMERHAVEN	ALEMANIA
22	20	LONG BEACH	US
23	22	LAEN CHABANG	TAILANDIA
24	24	NEW YORK/NEW JERSEY	US
25	26	HO CHI MING CITY	VIETNAM
26	25	LIANYUNGAN	CHINA
27	32	YINGLOU	CHINA
28	27	TOKYO	JAPÓN
29	33	JEDDAH	ARABIA SAUDÍ
30	28	VALENCIA	ESPAÑA
31	31	JAWAHARLAL NERU PORT	INDIA
32	30	COLOMBO	SRI LANKA
33	34	ALGECIRAS	ESPAÑA
34	41	TAICAN	CHINA
35	38	SHARJAH/KNOR FAKKAN	UAE
36	35	MANILA	FILIPINAS
37	36	FELIXSTOWE	UK
38	29	PORT SAID	EGIPTO
39	39	SALALAH	OMAN
40	37	BALBOA	PANAMÁ
41	42	SANTOS	BRASIL
42	46	AMBARTI (ISTANBUL)	TURQUÍA
43	40	YOKOHAMA	JAPÓN
44	43	SAVANNAH	US
4	47	TANJUNG PERAK	INDONESIA
46	77	PIRAEUS	GRECIA
47	58	GIOGIA TAURO	ITALIA

48	50	VANCOUVER	CANADÁ
49	54	KEELUNG	TAIWAN
50	49	NAGOYA	JAPÓN
51	52	DUISBURG	ALEMANIA
52	48	KOBE	JAPÓN
53	51	MELBOURNE	AUSTRALIA
54	56	MAARSAXLOKK	MALTA
55	45	DURBAN	SADÁFRICA
56	55	ST.PETERSBURG	RUSIA
57	53	OSAKA	JAPÓN
58	57	OAKLAND	US
59	44	SHAHID RAJAEI	IRAN
60	59	LE HAVRE	FRANCIA
61	73	NANJING	CHINA
62	71	CARTAGENA	COLOMBIA
63	62	YEOSU CWANGYANG	COREA DEL SUR
64	67	VIRGINIA (HAMPTON ROADS)	US
65	65	SYDNEY	AUSTRALIA
66	72	GENOVA	ITALIA
67	68	MANZANILLO MIT	PANAMÁ
68	74	MANZANILLO	MÉXICO
69	66	INCHEON	COREA DEL SUR
70	60	ZEEBRUGGE	BELGICA
71	69	HOUSTON	US
72	61	TÁNGER MED	MARRUECOS
73	63	SEATTLE	US
74	76	YANTAI	CHINA
75	78	FUZHOU	CHINA
76	79	CALLAO	PERÚ
77	64	BARCELONA	ESPAÑA
78	85	TACOMA	US
79	70	BUENOS AIRES	ARGENTINA
80	80	DAMMAN	ARABIA SAUDÍ
81	81	CHENNAI	INDIA
82	75	KINGSTON	JAMAICA
83	94	MUNDRA	INDIA
84	91	CHARLESTON	US
85	83	ALEXANDRÍA	EGIPTO
86	88	KARACHI	PAQUISTÁN
87	82	SOUTHAMPTON	UK
88	87	GUAYAQUIL	ECUADOR
89	84	SAN JUAN	PUERTO RICO
90	89	CHITTAGONG	BANGLADESH
91	90	TAICHUNG	TAIWAN
92	92	MONTREAL	CANADÁ
93	97	HAIFA	ISRAEL
94	86	BANGKOK	THAILANDIA
95	101	MERSIN	TURQUÍA
96	93	LAS PALMAS	ESPAÑA
97	95	LA SPEZIA	ITALIA
98	107	LÁZARO CÁRDENAS	MÉXICO
99	96	ZHONGSHAN	CHINA
100	102	FREPORT	BAHAMAS

Puertos (Europa); puertos (América central y Sur) puertos (América del Norte); puertos (África) puertos (resto). Fuentes: Cargo System; www.containersipping.com [12 de febrero de 2014].

**Tabla 22.** Evolución de la clasificación de puertos y número de contenedores manipulados (años 1970, 1980 y 1990)

1970	Puerto	País	TEUs	1980	Puerto	País	TEUs	1990	Puerto	País	Total TEUs
1	NY/NJ	USA	930.000	1	NY/NJ	USA	1.947.000	1	Singapur	Singapur	5.223.500
2	Oakland	USA	339.364	2	Rotterdam	Holanda	1.900.707	2	Hong Kong	China	5.100.639
3	Rotterdam	Holanda	242.328	3	Hong Kong	China	1.464.961	3	Rotterdam	Holanda	3.666.666
4	Seattle	USA	223.740	4	Kaohsiung	Taiwan	979.015	4	Kaohsiung	Taiwan	3.494.631
5	Amberes	Bélgica	215.256	5	Singapur	Singapur	916.989	5	Kobe	Japón	2.595.940
6	Belfast	Irlanda del Norte (RU)	210.000	6	Hamburgo	Alemania	783.323	6	Los Ángeles	USA	2.587.435
7	Bremen	Alemania	194.812	7	Oakland	USA	782.175	7	Busan	Corea del Norte	2.348.475
8	Los Ángeles	USA	165.000	8	Seattle	USA	781.563	8	Hamburgo	Alemania	1.968.986
9	Melbourne	Australia	158.127	9	Kobe	Japón	727.313	9	NY/NJ	USA	1.871.859
10	Tibury	Inglaterra (RU)	155.082	10	Amberes	Bélgica	724.247	10	Keelung	Taiwan	1.828.143

Fuente: Escuela superior de líneas regulares y marina civil –Gijón- transporte intermodal <http://dc360.4shared.com/doc/rJskar-L/preview.html>  
Cargo System; [www.containersipping.com](http://www.containersipping.com) [12 de febrero de 2014].

**Tabla 23.** Evolución de la clasificación de puertos y número de contenedores manipulados (años 2006 y 2011)

<b>006</b>	<b>Puerto</b>	<b>País</b>	<b>TEUs</b>	<b>2011</b>	<b>Puerto</b>	<b>País</b>	<b>TEUs</b>
<b>1</b>	Singapur	Singapur	24.792.400	<b>1</b>	Shanghai	China	31.700.000
<b>2</b>	Hong Kong	China	23.230.000	<b>2</b>	Singapur	Singapur	29.937.700
<b>3</b>	Shanghai	China	21.710.000	<b>3</b>	Hong Kong	China	24.384.000
<b>4</b>	Shenzhen	China	18.468.900	<b>4</b>	Shenzhen	China	22.569.800
<b>5</b>	Busan	Corea del Norte	12.030.000	<b>5</b>	Busan	Corea del Norte	16.184.706
<b>6</b>	Kaohsiung	Taiwan	9.774.670	<b>6</b>	Ningbo	China	14.686.200
<b>7</b>	Rotterdam	Holanda	9.690.052	<b>7</b>	Guangzhou	China	14.400.000
<b>8</b>	Dubai	EAU	8.923.465	<b>8</b>	Quingdao	China	13.020.000
<b>9</b>	Hamburgo	Alemania	8.861.545	<b>9</b>	Dubai	EAU	13.000.000
<b>10</b>	Los Ángeles	USA	8.469.853	<b>10</b>	Rotterdam	Holanda	11.876.921

Fuente: Escuela superior de líneas regulares y marina civil –Gijón- transporte intermodal <http://dc360.4shared.com/doc/rJskAR-L/preview.html>  
Cargo System; [www.containersipping.com](http://www.containersipping.com) [12 de febrero de 2014].

## VI.8.4 Acontecimientos y flujos recientes

### Acontecimientos

Sobre este asunto reproducimos información extraída del informe de la UNCTAD sobre el transporte marítimo (2011), en el que se menciona un estudio reciente que aborda temas relacionados con el comercio y los transportes. En dicho estudio se afirma que a consecuencia de una serie de acontecimientos promovidos principalmente por la expansión comercial de China se producirá una transición comercial a nivel mundial. En esa nueva configuración inminente de las relaciones comerciales internacionales y los transportes, las rutas marítimas por el Cabo de Buena Esperanza, se posicionarán como alternativa a las del Canal de Suez. Reproducimos también aspectos relacionados con Brasil.

### China

#### *Expansión China*

*“Un estudio reciente ha llegado a la conclusión de que China, superará a los Estados Unidos y dominará el comercio mundial en 2030. Aparecerá en 17 de las principales 25 rutas comerciales bilaterales de fletes marítimos y aéreos. En el estudio también se presentan cuatro esferas clave que podrían representar oportunidades importantes para las empresas de transporte y logística; en particular:*

- a) El aumento del comercio dentro de Asia y el Pacífico, y el comercio entre regiones desarrolladas y en desarrollo (por ejemplo, China y Alemania);*
- b) El comercio entre las economías emergentes;*
- c) El comercio entre China y África.*

*En conjunto, se prevé que estos acontecimientos provocarán una transición del comercio mundial, que se alejará de las economías adelantadas y se dirigirá hacia los países en desarrollo emergentes a medida que estos últimos continúen por el camino de la urbanización, el aumento de la demanda de consumo y la reubicación de manufacturas de menor valor (por ejemplo, de China a Indonesia).*

*Estas novedades probablemente afectarán de manera diferente a los segmentos del mercado y darán como resultado modificaciones de las características del transporte internacional, que crecerá con mayor rapidez en algunas rutas que en otras; pero también brindan la oportunidad de abrir nuevos mercados.*

*Al respecto, un estudio que evalúa la flexibilidad en la dirección del transporte marítimo de contenedores constata que la ruta del Cabo de Buena Esperanza cuenta con el potencial para surgir como alternativa viable a la ruta del Canal de Suez para 11 rutas comerciales Sur-Sur, en particular las de África*

*Occidental-Oceanía, África Occidental-África Oriental, costa oriental de América del Sur-Oceanía y costa oriental de América del Sur-África Oriental. Sin embargo, desde la perspectiva del transporte marítimo estas tendencias plantean cuestiones e incertidumbres críticas. Por ejemplo, existen dudas con respecto al futuro y el modelo de la globalización debido a:*

- a) El posible crecimiento de la regionalización;*
- b) La Ronda de Doha de negociaciones comerciales multilaterales;*
- c) La proliferación de acuerdos comerciales;*
- d) El posible crecimiento del proteccionismo mercantil;*
- e) Los esfuerzos por equilibrar el crecimiento económico y las corrientes comerciales mundiales;*
- f) El complejo vínculo existente entre la seguridad energética, los precios del petróleo, los costos del transporte, el cambio climático y la sostenibilidad ambiental general.*

*Es necesario comprender mejor estas cuestiones; sus consecuencias deberán considerarse y evaluarse debidamente y, en la medida posible, incorporarse en el proceso de adopción de decisiones relativas al transporte marítimo (por ejemplo, la planificación, la inversión, el diseño de los buques, el crecimiento, la ubicación de los mercados.”*

(UNCTAD, 2011, p. 28).

## **Brasil**

En Occidente, el desarrollo socioeconómico de Brasil y sus relaciones comerciales con el resto de países que forma el grupo BRICS<sup>335</sup> está influyendo en ese proceso de transición del comercio mundial, que implica un aumento de los tráficos navales Sur-Sur. Un indicador que refuerza esta tendencia es el aumento espectacular de las exportaciones e importaciones en ese país y la construcción de un nuevo puerto con proyección a convertirse en el mayor puerto industrial del Atlántico, con la finalidad de dar salida a productos derivados elaborados en Brasil. Son promotores de este puerto la inversión privada y acuerdos entre el estado brasileño y China.

### ***Movimientos recientes de importaciones y exportaciones en Brasil***

*“En Brasil, el aumento de la demanda externa de azúcar, soja y mineral de hierro incrementó las exportaciones en un 32% hasta alcanzar 201.900 millones de dólares. Las importaciones también crecieron, en un 42% hasta la suma de 181.600 millones de dólares, debido a la mayor demanda de los consumidores que se registró en los últimos dos decenios. En la parte meridional del país, los puertos de*

---

<sup>335</sup> Término que aparece a partir del año 2000 para referirse al grupo de países de los llamados emergentes por la fuerte proyección de de sus economías en los últimos años: Brasil, Rusia, India, y China, incorporándose a partir de 2011 Sudáfrica.

*Antonina y Paranagua comunicaron exportaciones de grano de soja, maíz y azúcar en considerable aumento.*

*Pese a la continua inversión portuaria del Brasil, de aproximadamente 1.000 millones de dólares desde 1995, el aumento del tráfico causó una congestión portuaria que obligó a muchos armadores a cancelar la escala de buques. Para hacer frente a esa congestión, el Gobierno de Brasil anunció varios proyectos importantes de desarrollo portuario cuya terminación está prevista para los próximos años. En el puerto de Santos, por ejemplo, se obtuvo una inversión internacional de 679 millones de dólares para mejorar sus instalaciones de manipulación de contenedores y carga líquida. Además, se están construyendo instalaciones que pueden manipular 1,2 millones de toneladas de carga líquida por año, principalmente exportaciones de etanol.*

*Las instalaciones de manipulación de contenedores casi se duplicarán con el agregado en 2010 de una capacidad de movimiento de 2,2 millones de TEU a los 2,7 millones de TEU ya existentes. En otras partes del país, la mayor empresa brasileña de puertos y logística, Wilson Sons, anunció planes de inversión de 1.800 millones de dólares en sus instalaciones, en particular 247 millones de dólares para ampliar la terminal de contenedores Tecon Salvador en el puerto del Salvador y de Tecon Río Grande en el puerto de Río Grande. La gigantesca empresa minera del Brasil, Vale, anunció planes para invertir 2.900 millones de dólares en la ampliación de las instalaciones portuarias en Ponta da Madeira para alcanzar los 150 millones de toneladas. Ponta da Madeira acomodó en 2011 el buque más grande del mundo para el transporte de minerales, el Vale Brasil, de 402.347 TPM, con mineral de hierro destinado a Dalian, China.”*

(UNCTAD, 2011, pp. 99-100).

### ***Proyecto de superpuerto en Brasil: “Superpuerto Açú. Buena inversión”***

*“Eike Batista, el hombre más rico de Brasil, es una de las fuerzas impulsoras de la construcción de lo que será el puerto más grande de las Américas.*

*El superpuerto Açú, se construirá a 400 kilómetros al norte de Río de Janeiro. Cuando esté terminado, el complejo portuario e industrial será 2,5 veces el tamaño de la isla de Manhattan.*

*Este gran puerto en instalaciones, infraestructuras y calado tiene sentido, teniendo en cuenta que va a servir a numerosas empresas mineras, como **Anglo American AD**. Empresa minera que tiene previsto trasladar el mineral de hierro de sus minas del interior a este superpuerto a través de un oleoducto de 5.250 kilómetros.*

*Su ubicación está cerca de los grandes campos de petróleo “pre-sal” offshore de Brasil, siendo uno de los objetivos de este proyecto generar un parque industrial.*

*En general, la instalación busca atraer 40 mil millones de dólares en inversiones. Se espera que provenga de plantas siderúrgicas, cementeras, fabricantes de automóviles y similares.*

*Muchas grandes empresas ya se han comprometido a invertir en el puerto. Eso incluye a Royal Dutch Shell y Hyundai Heavy Industries de Corea del Sur. Pero la demanda china de materias primas brasileñas es el verdadero motivo de la construcción del Superpuerto Açú. Estando Brasil de acuerdo en atender a su*

nación compañera de la BRIC. Que instalará en ese puerto a la tercera empresa fabricante de acero de China, que proyecta invertir 5 mil millones de dólares para construir una de las dos fábricas de acero a instalar allí.

(...)

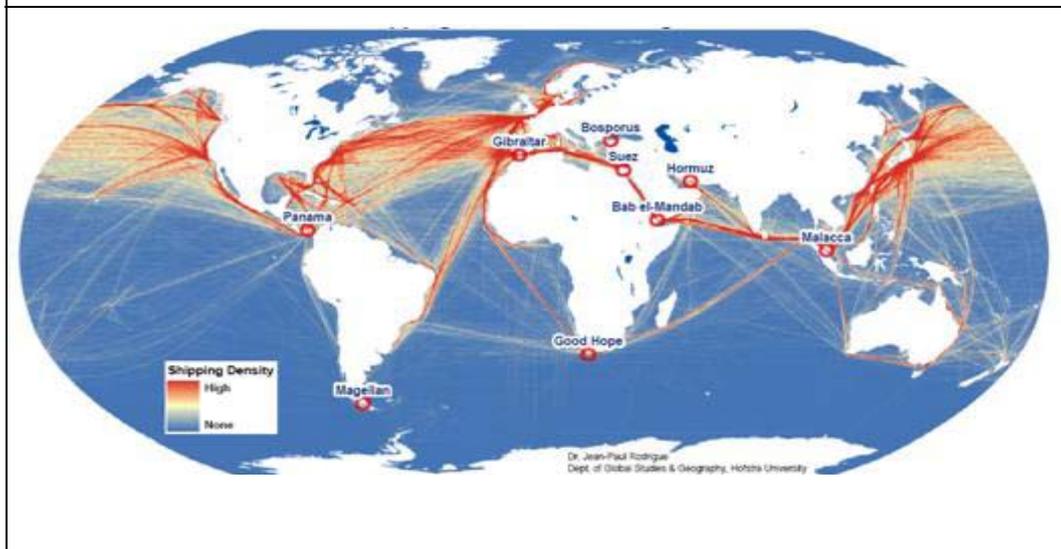
Jiang Yaoping, viceministro de negociado de China que visitó Açu en abril, reconoció que la construcción de este puerto es uno de los principales proyectos de infraestructura en Brasil. Describió el complejo portuario industrial como "una autopista de China." Y eso es exactamente lo que es: un ejemplo más de la creciente relación económica de estos países.

China ya se convertido en el principal inversor extranjero en Brasil. La inversión china en Brasil se está acelerando; pasó de 386 millones de dólares en 2009, a 20 mil millones en 2010. Con expectativas que predicen que las inversiones chinas en Brasil podrían alcanzar cerca de 40 mil millones de dólares de aquí a 2014. Una inversión distribuida en diversos sectores: telecomunicaciones, infraestructuras, agricultura, petróleo y gas, biocombustibles, minería y manufactura de acero.”

(Extracto de un artículo de Tony D’Altorio; publicado el martes, 31 de mayo de 2011. En <http://www.investimentu.com/2011/May/acu-superport.html> [3 de abril de 2014]).

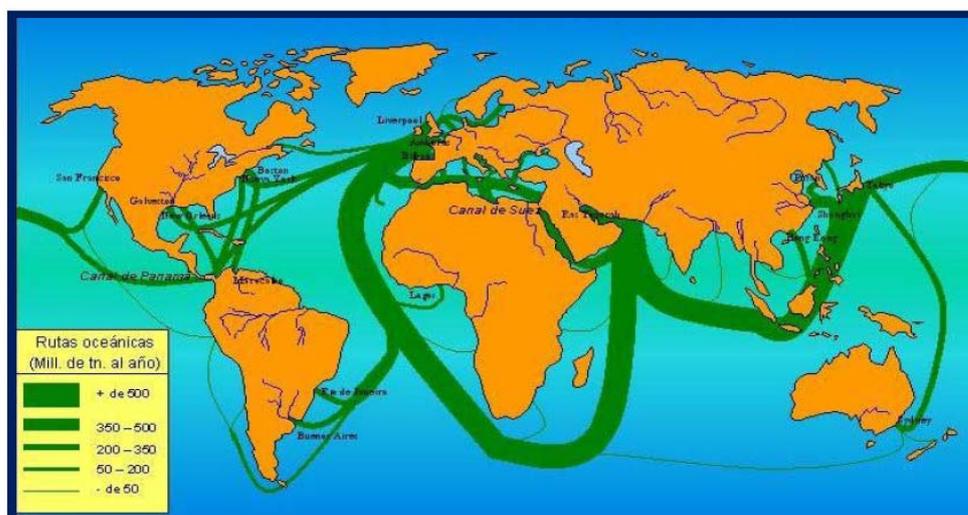
## Flujos

**Figura 111.** Mapa mundial de densidad de tráfico marítimo



Fuente: Notteboom, T. et al. (2010). IAME 2010 Conference, Lisbon, Portugal.  
En “Análisis de la viabilidad de las autopistas marítimas en los archipiélagos atlánticos de España y Portugal. (Archipiélago Canario e Islas Madeira) López Carballo, 2011, p. 46.

**Figura 112.** Mapa de representación volumen de carga (tm) trasportado en rutas oceánicas, 2012



Fuente: APLP.

**Tabla 24.** Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenerizado Este – Oeste. 1995-2009 (en millones de TEU)

	Transpacífico		Europa-Asia		Transatlántico	
	Lejano Oriente-América del Norte	América del Norte-Lejano Oriente	Lejano Oriente-Europa	Europa-Lejano Oriente	Europa-América del Norte	América del Norte-Europa
1995	3 974 425	3 535 987	2 400 969	2 021 712	1 678 568	1 691 510
1996	3 989 883	3 649 871	2 607 106	2 206 730	1 705 173	1 603 221
1997	4 564 690	3 454 598	2 959 388	2 323 256	2 055 017	1 719 398
1998	5 386 786	2 857 440	3 577 468	2 097 209	2 348 393	1 662 908
1999	6 108 613	2 922 739	3 898 005	2 341 763	2 423 198	1 502 996
2000	7 308 906	3 525 749	4 650 835	2 461 840	2 694 908	1 707 050
2001	7 428 887	3 396 470	4 707 700	2 465 431	2 577 412	1 553 558
2002	8 353 789	3 369 647	5 104 887	2 638 843	2 633 842	1 431 648
2003	8 997 873	3 607 982	6 869 337	3 763 237	3 028 691	1 635 703
2004	10 579 566	4 086 148	8 166 652	4 301 884	3 525 417	1 883 402
2005	11 893 872	4 479 117	9 326 103	4 417 349	3 719 518	1 986 296
2006	13 164 051	4 708 322	11 214 582	4 457 183	3 735 139	2 053 710
2007	13 540 168	5 300 220	12 982 677	4 969 433	3 510 123	2 414 288
2008	12 896 623	6 375 417	13 311 677	5 234 850	3 393 751	2 618 246
2009	10 621 000	6 116 697	11 361 971	5 458 530	2 738 054	2 046 653

Fuente: UNCTAD 2011, p. 24.

**Comentario extraído del informe UNCTAD, 2011, referente a la tabla 24. Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenerizado Este-Oeste. 1995-2009 (en millones de TEU)**

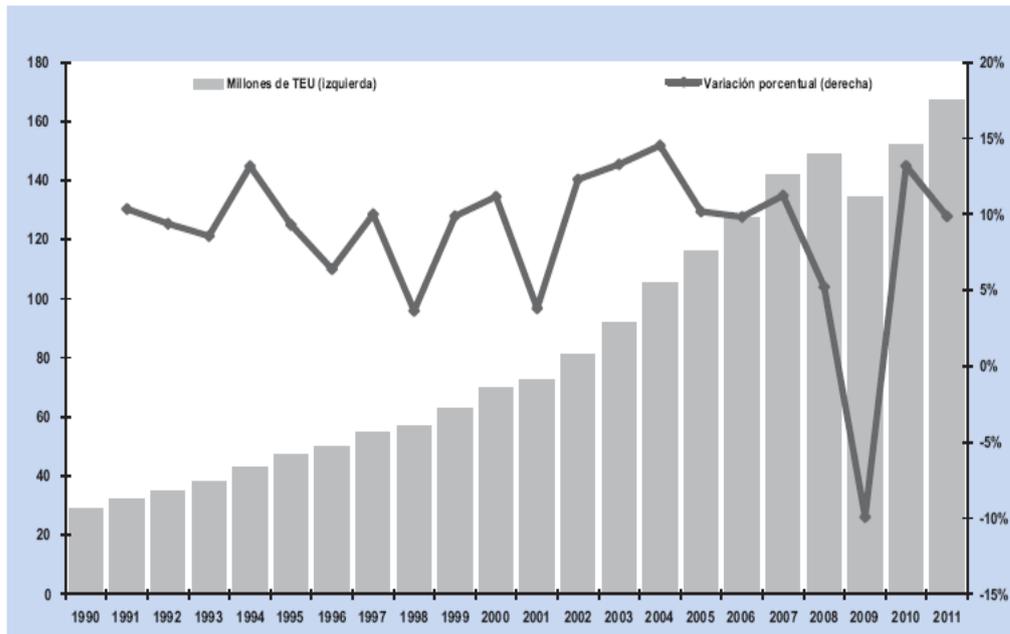
“En el cuadro 1.7 aparecen los volúmenes del tráfico contenedorizado en las tres grandes rutas de contenedores Este-Oeste entre 1995 y 2009. Durante este período, el continuo aumento del volumen del tráfico contenedorizado fue elocuente, como también lo fue la profunda caída registrada en 2009. Según datos de Clarkson Research Services, el volumen del comercio contenedorizado alcanzó 140 millones de unidades equivalentes de 20 pies (TEU) en 2010, o sea más de 1.300 millones de toneladas.

El crecimiento del volumen del tráfico de contenedores fue estimulado por las tasas de dos dígitos registradas en Asia (es decir, Lejano Oriente-América del Norte y Asia-Europa) (cuadro 1.8). Se prevé que los volúmenes en estas dos rutas comerciales, que son las más importantes entre el Este y el Oeste, excederán los niveles de 2008. Sin embargo, se prevé que los volúmenes en la ruta transatlántica, que registraron una caída del 19% en 2009, seguirán por debajo de los niveles anteriores a este descenso. En tanto que la ruta transatlántica disminuye paulatinamente en importancia mundial, el tráfico de Asia Occidental con las economías en desarrollo del subcontinente indio está creciendo rápidamente. Cabe observar que, aunque las condiciones han mejorado, los operadores de portacontenedores continúan aplicando la navegación lenta como recurso para reducir los costos del combustible y absorber capacidad, así como medio para cumplir otros objetivos estratégicos como la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental, en particular mediante la reducción de las emisiones de carbono (véase la sección C y el capítulo 2).

Se calcula que en 2010 el crecimiento fue más sólido en las rutas Norte-Sur (14,1%) y en el comercio Este-Oeste llevado a cabo por rutas no principales (18,7%). Ello ha quedado demostrado por el tráfico de Europa a América del Sur/América Central, que se incrementó un 20,1% en el primer trimestre de 2011, y de Europa al África Subsahariana, que creció un 27,5% anual en el mismo período. Al mismo tiempo, el comercio intrarregional aumentó en aproximadamente el 11,6% en 2010, impulsado por el comercio intraasiático, que continúa estimulado por el crecimiento de las economías en desarrollo como China. Sumadas a un comercio intrarregional en rápido crecimiento, estas rutas emergentes proporcionaron un mercado para la utilización de buques en cascada (buques grandes que desplazan a los pequeños).”

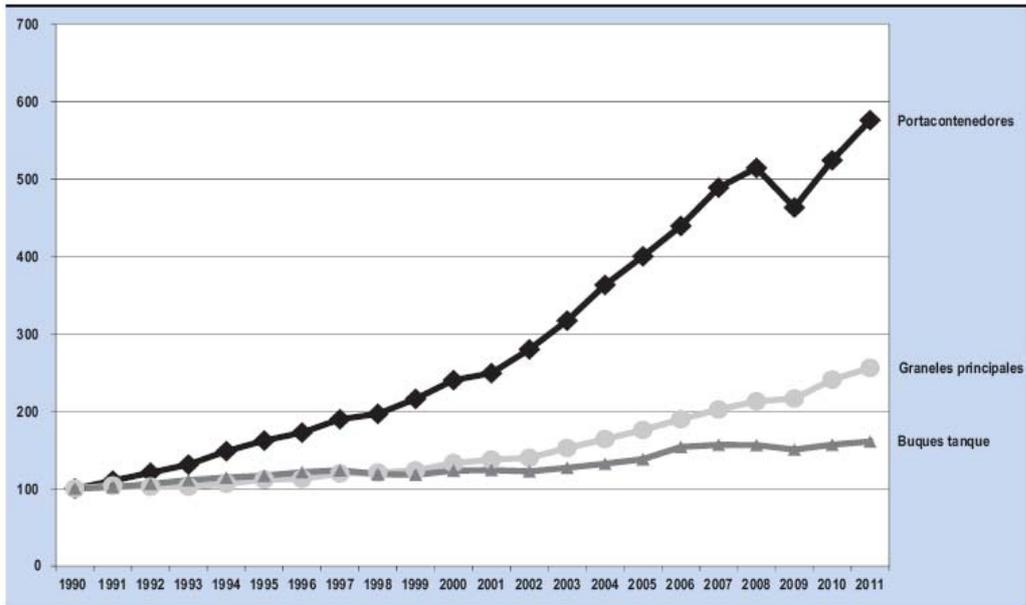
(UNCTAD, 2011, pp. 24-25).

**Figura 113.** Comercio contenerizado mundial, 1990 – 2011 (en millones de TEU) y variación anual en porcentaje



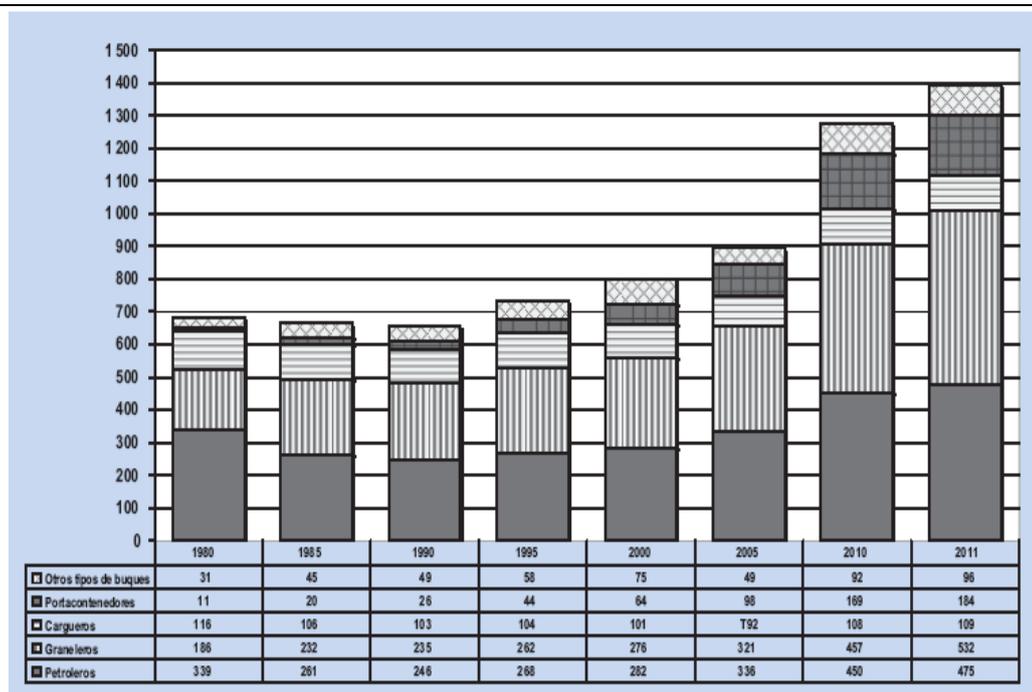
Fuente: UNCTAD, 2011, p. 26.

**Figura 114.** Índices mundiales del volumen transportado en portacontenedores, buques tanques y buques de transporte principales, 1990-2011 (1990 = 100)



Fuente: UNCTAD, 2011, p. 26.

**Figura 115.** Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buques, 1980-2011 (cifras al comienzo de cada año en millones de TPM)



Fuente: UNCTAD, 2011, p. 26.

**Tabla 25.** Evolución de la flota de portacontenedores celulares

Total mundial	1987	1997	2007	2008	2009	2010	2011	Crecimiento porcentual 2011/2010
Número de buques	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	4 677	4 868	4,08
Capacidad en TEU	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12 824 648	14 081 957	9,80
Tamaño medio de los buques (TEU)	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	2 742	2 893	5,50

Fuente: UNCTAD, 2011, p. 42.

**Tabla 26.** Principales operadores (enero 2011) número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU

Orden	Operador	País/Territorio	Número de buques	Tamaño medio de los buques	TEU	Proporción del total mundial, TEU	Proporción acumulada, TEU	Crecimiento porcentual en TEU con respecto a 2010
1	Maersk Line	Dinamarca	414	4 398	1 820 816	11,2%	11,2%	4,2
2	MSC	Suiza	422	4 176	1 762 169	10,8%	22,0%	16,9
3	Grupo CMA CGM	Francia	288	3 715	1 069 847	6,6%	28,6%	13,2
4	Evergreen Line	Provincia china de Taiwán	162	3 666	593 829	3,7%	32,3%	0,2
5	APL	Singapur	141	4 197	591 736	3,6%	35,9%	12,8
6	COSCON	China	147	3 848	565 728	3,5%	39,4%	14,1
7	Grupo Hapag-Lloyd	Alemania	126	4 446	560 197	3,4%	42,8%	19,1
8	CSCL	China	120	3 841	460 906	2,8%	45,7%	0,8
9	Hanjin	República de Corea	98	4 565	447 332	2,8%	48,4%	11,8
10	CSAV	Chile	119	3 217	382 786	2,4%	50,8%	95,4
11	OOCL	RAE de Hong Kong (China)	85	4 408	374 714	2,3%	53,1%	29,1
12	MOL	Japón	91	3 989	362 998	2,2%	55,3%	4,2
13	NYK	Japón	85	4 152	352 915	2,2%	57,5%	-1,9
14	K Line	Japón	84	4 143	347 989	2,1%	59,6%	7,0
15	Hamburg Süd	Alemania	98	3 423	335 449	2,1%	61,7%	18,2
16	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	78	4 137	322 723	2,0%	63,7%	1,7
17	HMM	República de Corea	60	4 753	285 183	1,8%	65,4%	9,7
18	Zim	Israel	73	3 857	281 532	1,7%	67,2%	30,5
19	PIL	Singapur	111	2 146	238 241	1,5%	68,6%	36,9
20	UASC	Kuwait	47	3 800	178 599	1,1%	69,7%	1,1
<b>Total de los 20 principales porteadores</b>			2 849	3 979	11 335 689	69,7%	69,7%	12,4
<b>Otros</b>			6 839	719	4 918 299	30,3%	30,3%	1,1
<b>Flota mundial de portacontenedores</b>			9 688	1 678	16 253 988	100,0%	100,0%	8,7

Fuente: UNCTAD, 2011, p. 50.

**Tabla 27.** Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, a 1 de enero de 2011

<i>PAÍSES</i>	<i>AÑO 2004</i>	<i>AÑO 2010</i>	<i>AÑO 2011</i>	<i>POSICIÓN 2004</i>	<i>POSICIÓN 2011</i>
CHINA	100,00	143,57	152,06	1	1
RAE DE HONG KONG (CHINA)	94,42	113,60	115,27	2	2
SINGAPUR	81,87	103,76	105,02	4	3
ALEMANIA	76,59	90,88	93,32	7	4
PAÍSES BAJOS	78,81	89,96	92,10	6	5
REPÚBLICA DE COREA	68,68	82,61	92,02	10	6
MALASIA	62,83	88,14	90,96	12	7
BÉLGICA	73,16	84,00	88,47	8	8
REINO UNIDO	81,69	87,53	87,46	5	9
ESTADOS UNIDOS	83,30	83,80	81,63	3	10
ESPAÑA	54,44	74,32	76,58	15	11
JAPÓN	69,15	67,43	67,81	9	14
PROVINCIA CHINA DE TAIWÁN	59,56	64,37	66,69	13	15
<b>MARRUECOS</b>	<b>9,39</b>	<b>49,36</b>	<b>55,13</b>	<b>78</b>	<b>18</b>
MALTA	27,53	37,53	40,95	25	24
SUDÁFRICA	23,13	32,49	35,67	32	30

Fuente: UNCTAD, 2011, p. 222.

**Comentario:** en la tabla anterior se observa el fuerte aumento de Marruecos. Consideramos que el desarrollo del proyecto de Tánger-Med, ha sido un factor fundamental en esta alza.

### VI.8.5 Información proyecto Tánger-Med

#### Información cronológica:

- El 30 de julio de 2002, se puso en movimiento Tánger-Med con la proclamación de un discurso por parte del Rey Mohammed VI, donde anuncia su decisión de construir el proyecto que consistía en un puerto comercial e industrial sobre los bancos del Estrecho para el desarrollo integral de la región.
- En septiembre de 2005, La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) y la Agencia Especial Tánger Mediterráneo (TMSA) llegaron a un primer acuerdo para mejorar y garantizar el buen funcionamiento de los dos puertos y de sus tráficos comunes y configurar el Estrecho de Gibraltar como un nodo logístico y portuario global (Versión oficial). Acuerdo que se desarrolló en encuentros de trabajo que mantuvieron durante el año 2008.
- En mayo de 2007, se constituye Fundación Tánger-Med: Fundación para el Desarrollo Humano.
- En marzo de 2008, se realiza la apertura oficial de la Terminal APM, gestionada por la multinacional Maersk, para la actividad de importación y exportación de los contenedores.

- A mediados de 2008 entró en funcionamiento la segunda Terminal, adjudicada al consorcio europeo Eurogate-Contship, formado por la francesa CMA-CGM, la suiza MSC y la marroquí Comanav (adquirida por CMA- CGM).
- La aspiración de TMSA, es que Tánger-Med se convierta, a su culminación en 2014, en el primer puerto del mediterráneo, y figurar entre los diez mayores del mundo.
- La actividad de importación y exportación será gestionada por un sistema informatizado cuyo principal fin es administrar las escalas de los buques, los trasbordos y los trámites de importación/exportación de una manera eficaz y acelerada. Este sistema ha supuesto una inversión de más de 5 millones de euros. De esta manera los avances tecnológicos intentan contrarrestar la escasa experiencia del personal del muelle marroquí que supone el principal problema de esta Terminal.

### **Estructura portuaria:**

Terminales de contenedores: TC1 + TC2 (Tánger-Med I) ofrece una capacidad total de 3.5 millones Teus, ampliable a 5 millones.

Terminal Ro-Ro y Pasajeros: 7 millones de pasajeros y 700.000 camiones.

Terminal transporte de coches: exclusiva de vehículos con capacidad de 1 millón.

Terminal general: principalmente se utiliza para grano/cereal.

Bunkering: proveedor de fuel a los buques y al interior del país.

Tánger-Med II: proyecto de extensión del puerto con un objetivo de capacidad entre 8 y 10 Millones Teus con dos terminales más de contenedores (longitud 2800 m)

Zona franca: la gestiona una empresa particular filial de la propia Tánger-Med y abarca una superficie de 345 hectáreas.

### **Infraestructuras:**

Para conectar el Puerto con las Zonas Francas y conectar la Zona de Desarrollo Especial con las principales ciudades marroquíes y otros importantes centros económicos, el Estado Marroquí ha invertido en infraestructuras de conexiones de alta calidad:

- 61 Km. nuevos de la autopista que conecta la Autopista Norte (Tánger-Casablanca) con la Zona de desarrollo Especial.
- Conexiones de la autopista con el borde de la zona comercial del Puerto.
- Vías rápidas que conectan el Puerto con la ciudad de Fnideq.
- Un ferrocarril de 45 Km. que une la Zona especial de Desarrollo con la red nacional de ferrocarril.

Todas estas infraestructuras de conexión son financiadas por el Estado Marroquí.

Están proyectados nuevos canales de comunicación que serán implementados en la región del norte de Marruecos para conectar esta región con otros centros económicos importantes mediante la autopista que conectará Tánger con Asilah (35 Km.). Por otro lado, también está previsto que la carretera Tánger-Tetouan se convierta en una vía carpida, e igualmente la vía rápida que conecta Tetouan y Fnideq (de 38 Km.).

**Tabla 28.** Concesiones en Tánger-Med

Empresa concesionaria	Grupo/consorcio	Terminal/servicio	Fecha concesión	Comienzo explotación	Tiempo de concesión de
APM/TERMINAL	Grupo Maersk	TC 1	2004	Julio 2007	30 años
EUROGATE	MSC-CMA/CGM-Comanav	TC 2	DIC. 2005	Junio 2008	30 años
HORIZON-TERMINALS	Consorcio HTL (ENOC)-IPG-Afriquia	TERMINAL HIDROCARBUROS	MAYO 2006	Diciembre 2008	25 años
EBELLES TAMGER MED	Grupo Bourbon	SERVICIO ARRASTRE	OCT 2005	Marzo 2007	25 años

Fuente: Estrategia nacional de desarrollo de la competitividad logística. Síntesis de la estrategia y del contrato programa 2010–2015. Ministerio de los equipamientos y de los transportes del reino de Marruecos, 2010.

### Filiales:

-TÁNGER FREE ZONE: es una empresa particular, cuyo negocio esencial es el desarrollo, control de comercialización y control de la Zona Franca que cubre una superficie de 345 hectáreas.

-MEDHUB SA: es 100% filial de TMSA. Su línea de negocios es principalmente la dirección de Zonas Francas logísticas. Está adyacente al puerto y cubre una superficie total de 136 hectáreas. Su área de aduana está unificada con el puerto y se dedica exclusivamente a añadir valor a las actividades logísticas y a los procesos de post-transformación.

-CIRES TELECOMUNICACIÓN: está formada por TMSA (51%) y HUB Telecom (la subsidiaria de aeropuertos de París). Constituida en 2006 y especializada en servicios de telecomunicaciones para negocios localizados en el Puerto y en las Zonas Francas, tanto para cuestiones operativas como de seguridad.

-FONDATION TÁNGER MED: La Fundación Tánger-Med para el Desarrollo Humano fue creada en mayo de 2007 con el fin de permitirle a TMSA consolidar su misión de desarrollo social en la Zona Especial de Desarrollo con un enfoque principal de desarrollo sostenible. Esta Fundación se dotó de un presupuesto inicial de 100 millones de dirhams (9 millones de euros) con el objetivo de inversión en acciones locales para un periodo de 5 años.

### Financiación e inversiones públicas y privadas:

Una primera distribución de las inversiones públicas necesarias para la financiación de Tánger-Med estableció que el proyecto requería un total de 1.400 millones de euros, repartidos de la siguiente forma:

-Infraestructuras Puerto Tánger-Med: 450 millones de euros

-Infraestructuras Zonas Francas: 250 millones de euros

-Infraestructuras de Conexión: 600 millones de euros.

-Otros (energía, agua...): 100 millones de euros

Las principales fuentes de financiación quedaron determinadas por:

-Fondos Hassan II, 180 millones de euros

-Fondos Abu Dhabi para las infraestructuras del Puerto Tánger-Med, 270 millones de euros.

-FADES, 153 millones de euros.

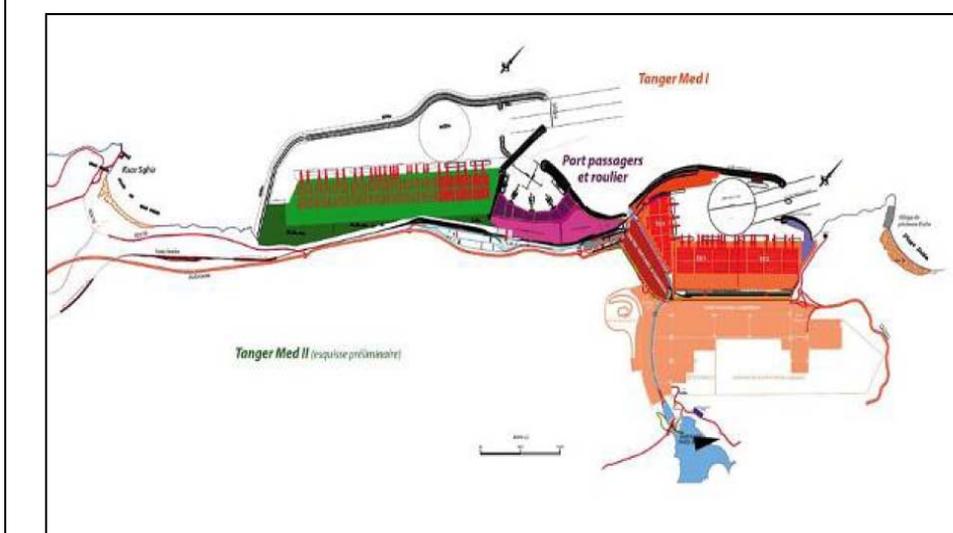
-FKDEA, 80 millones de euros. para las infraestructuras de conexiones terrestres.

-Otros fondos de BID, AFD y Bancos marroquíes para las conexiones ferroviarias.

Por lo que respecta a la iniciativa privada, se determinó que ésta debe realizar inversiones por valor de 1.300 millones de euros, repartidos en 300 millones de euros para el nuevo Puerto (Tánger med 2) y 1.000 millones de euros en las Zona Francas.

Fuente: Fundación Puertos de Las Palmas. Estrategia nacional de desarrollo de la competitividad logística. Síntesis de la estrategia y del contrato programa 2010–2015. Ministerio de los equipamientos y de los trasportes del reino de marruecos, 2010.

**Figura 116.** Estructura portuaria de Tánger-Med



Fuente: Fundación Puertos de Las Palmas

**Figura 117.** Localización geográfica Tánger-Med



Fuente: Google Earth

### **VI.8.6 Estrategia nacional de desarrollo de la competitividad logística (2010)**

Esquema de desarrollo

Flujos de graneles líquidos: representan una parte importante de las importaciones marroquíes con una dominancia de los productos petroleros (95 %).

Explotación de la capacidad de los contenedores vacíos: esta actuación constituye una oportunidad para la explotación de los contenedores vacíos para la exportación de los productos graneleros o los productos agrícolas. Las medidas previstas son la exploración de las posibilidades de utilización de los flujos de contenedores vacíos para exportar hacia Europa los abonos fosfatados y los productos agrícolas en colaboración con los armadores.

Plan de acción de la nueva estrategia logística: consistente en la instalación de una red de plataformas de servicios logísticos (movimiento de contenedores) y la optimización del punto focal (central) del flujo de contenedores, que se proyecta en Tánger-Med.

(Fuente: <http://www.map.ma/es> [10 de abril de 2014])

**Tabla 29.** Movimiento portuario de contenedores en países africanos, más China, Singapur y España, 2008 y 2009 (en TEU)

Países	Total contenedores 2008	Total contenedores 2009
Benin	300 000	267.000
Camerún	270 000	240.00
China	115 060 978	107.492.861
Congo	321 000	285.690
Costa de Marfil	713 625	677.029
España	13 461 302	11.803.192
Gabón	158 884	130.758
Marruecos	919 360	1.222.000
Mauritania	57 478	62.269
Namibia	183 605	265.663
Nigeria	72 500	87.000
Senegal	347 483	331.076
Singapur	30 891 200	26.592.800
Sudáfrica	3 875 952	3.726.313

Fuente: UNCTAD, 2011, pp. 95,96.

**Comentario:** son pocos los países que aumentan el número de contenedores entre los años expuestos (a consecuencia del receso del consumo a nivel mundial provocado por la crisis del sistema capitalista actual), entre ellos destaca Marruecos. Al igual que comentábamos en la tabla sobre índice de conectividad (Tabla 27) que este aumento se debe al desarrollo del puerto de Tánger-Med, a pesar de la crisis comentada.

## VI.8.7 Transporte y comercio marítimo en África

**Tabla 30.** Crecimiento del comercio de mercancías por región geográfica 2008-2010 (variación anual en porcentaje)

Exportaciones			Países/regiones	Importaciones		
2008	2009	2010		2008	2009	2010
2,6	-13,6	16,2	<b>MUNDO</b>	2,9	-13,6	15,2
11,3	-22,4	16,5	<b>Países desarrollados</b>	11,6	-24,9	16,5
			<i>de los cuales:</i>			
2,3	-24,9	27,9	Japón	-0,6	-12,4	10,3
5,5	-14,9	15,3	Estados Unidos	-3,7	-16,4	14,7
2,9	-14,7	18,2	Unión Europea	1,4	-14,8	14,1
0,4	-13,8	12,0	<b>Economías en transición</b>	18,2	-28,8	17,8
3,2	-10,6	16,6	<b>Países en desarrollo</b>	6,7	-10,0	18,7
			<i>de los cuales:</i>			
-2,0	-11,2	8,6	África	10,3	-2,7	1,4
3,0	-15,7	13,7	América Latina y el Caribe	-2,8	-16,2	13,8
7,2	-10,5	23,5	<b>Asia Oriental</b>	0,4	-5,3	23,1
10,5	-13,6	28,3	<i>de los cuales:</i> China	2,3	-1,7	27,1
7,7	-6,2	15,3	<b>Asia Meridional</b>	20,5	-3,0	12,0
16,8	-6,6	22,4	<i>de los cuales:</i> India	29,7	-0,8	11,5
1,5	-10,7	18,3	<b>Asia Sudoriental</b>	8,2	-16,6	22,0
4,0	-6,0	6,5	<b>Asia Occidental</b>	13,4	-14,2	10,1

Fuente: UNCTAD, 2011, p. 13.

*“El crecimiento de la proporción de mercancías descargadas también refleja la aparición de los países en desarrollo como una fuente importante de demanda de importaciones, que puede atribuirse en gran medida a una clase media en rápido crecimiento y el aumento de la demanda de bienes de consumo más refinados y de productos importados diversificados. La ampliación del comercio Sur-Sur, habilitado por mayores inversiones Sur-Sur, también ha contribuido a robustecer la demanda de importaciones de los países en desarrollo a medida que resultan accesibles nuevos mercados que ofrecen mercancías a precios más competitivos (verbigracia, el crecimiento del comercio contenedorizado de China a África Occidental, en perjuicio de Europa). Es probable que esta tendencia continúe y varíe en función de la modificación de las características de las ventajas comparativas (por ejemplo, mayores costos de la mano de obra en China en comparación con otras economías emergentes de Asia y África).”*

(Fuente: UNCTAD 2011, p. 13)

<b>Tabla 31.</b> Movimiento portuario de contenedores en países africanos, China, Singapur y España, 2008 y 2009 (en TEU)		
<b>País o territorio de propiedad</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Benin	300 000	267 000
Camerún	270 000	240 300
China	115 060 978	107 492 861
Congo	321 000	285 690
Côte d'Ivoire	713 625	677 029
España	13 461 302	11 803 192
Gabón	158 884	130 758
Marruecos	919 360	1 222 000
Mauritania	57 478	62 269
Namibia	183 605	265 663
Nigeria	72 500	87 000
Senegal	347 483	331 076
Singapur	30 891 200	26 592 800
Sudáfrica	3 875 952	3 726 313

Fuente: UNCTAD, 2011, pp. 95 y 96.

**Comentario:** Marruecos es el país que experimenta una mayor progresión interanual. Consideramos que se debe al bajo volumen global de movimientos de contenedores anterior a esos años y al factor decisivo que representa la construcción del puerto de Tánger-Med promovido por la red mundial de transporte.

### ***Estrategias y expectativas de negocio portuario en África occidental***

*“En África existe todavía una gran participación estatal en los puertos. Por ejemplo, aproximadamente el 50% el mayor porcentaje de todas las regiones del movimiento de contenedores del continente pasa a través de puertos en los que el Estado posee parte de la operación. Muchos puertos en el sector de graneleros, que se dedican a la exportación de materias primas, son empresas mixtas de los gobiernos y las empresas extranjeras que desean comprar un solo producto básico. Los proyectos de desarrollo portuario en África avanzan, como lo demuestra el número de proyectos anunciados o en curso en varios países. Por ejemplo, en Guinea, uno de los mayores exportadores mundiales de bauxita y alúmina y donde se encuentran algunos de los depósitos de mineral de hierro de calidad superior, un cambio en el liderazgo político introdujo también cambios en el puerto de contenedores de Conakry. En abril de 2011, una concesión anterior por 25 años adjudicada en 2008 a Getma International fue cancelada y otorgada a Bolloré Africa Logistics, que había resultado perdedora en el proceso de licitación inicial. Esta compañía ha de invertir 500 millones de euros (640 millones de dólares) en el puerto, con lo que se duplicará la longitud actual de los muelles, se triplicará la superficie de los almacenes y se creará una conexión ferroviaria. En una transacción distinta, el Grupo Bolloré también anunció planes para construir un puerto eco por 150 millones de dólares para ayudar a aliviar la congestión que se*

produce en el país. En 2011, se firmó además un acuerdo entre el Gobierno de Guinea y la gigantesca empresa minera Río Tinto para desarrollar un nuevo puerto en el país a más tardar en 2015. El puerto ha de manipular exportaciones del proyecto de mineral de hierro de Simandou, que se prevé producirá 95 millones de toneladas del mineral. La ruta de la mina a la costa contará con un ferrocarril exclusivo de 650 km, incluidos 21 km de túneles, para llegar hasta un atracadero ubicado a 11 km frente a las costas de la isla Matakang.

En Togo, Bolloré Africa Logistics anunció planes para construir un tercer muelle en el puerto de Lomé, a un costo de 640 millones de dólares, con el fin de duplicar el tráfico de contenedores hasta aproximadamente 800.000 TEU en un plazo de cinco años. El muelle tendrá 450 m de longitud, 15 m de profundidad y podrá manipular buques de hasta 7.000 TEU.

En el Camerún comenzaron los trabajos a cargo de la empresa constructora francesa Razel para preparar la construcción de un puerto de aguas profundas en Kribi, a unos 300 km al sur de Yaundé. Una vez terminado, este proyecto de un valor de 1.000 millones de dólares proporcionará un valioso acceso a los mercados internacionales para el Chad y la República Centroafricana, que son países vecinos.

En Kenya se están estudiando las ofertas para la construcción de una segunda terminal de contenedores de 1,2 millones de TEU en Mombasa. En 2010 el puerto manejó 695.000 TEU, lo cual representó un aumento del 12% con respecto al año anterior. El puerto fue originalmente diseñado para manipular 250.000 TEU, por lo que se producía una gran congestión. Sin embargo, los sindicatos locales están preocupados ante la perspectiva de que haya una reducción importante entre las 7.000 personas actualmente empleadas por la administración portuaria de Kenya en caso de que el puerto sea privatizado.

En Mozambique están en marcha varios planes de desarrollo portuario. En Maputo se está modernizando la terminal de carbón para que pueda manipular 25 millones de toneladas a más tardar en 2014, y casi han finalizado los trabajos en la terminal de contenedores. A comienzos de 2011 se dio fin al dragado del puerto, que llevó su profundidad de 9,4 m a 11 m. El puerto de Nacala, en el norte del país, ha de beneficiarse con el aumento de las exportaciones de carbón procedente de la mina de Moatize. Se había planeado que las exportaciones del mineral procedente de esta mina fueran transportadas por la línea ferroviaria de Sena hasta el puerto de Beira, pero las demoras en su construcción han provocado que se desviara el producto a Nacala. Se prevé que la mina de Moatize producirá anualmente 8 millones de toneladas de carbón coqueable duro y 4 millones de toneladas de carbón térmico a más tardar en 2013. En el puerto de Beira se está llevando a cabo actualmente un programa de dragado de 18 meses de duración con un costo de 52 millones de dólares para poder recibir a buques de 60.000 TPM.

En la República Unida de Tanzania, la construcción de dos nuevas terminales de contenedores en el puerto de Dar es Salaam quedará concluida a fines de 2012, con lo que la capacidad del puerto se duplicará con el agregado de otros 500.000 TEU. Se trata del principal puerto del país, que ostenta una capacidad de manipulación de 4,1 millones de toneladas de carga seca y de 6 millones de toneladas de carga líquida a granel. El puerto también presta servicios a los países sin litoral de Malawi, Zambia, Burundi, Rwanda y Uganda, así como a la parte oriental de la República Democrática del Congo. Actualmente el puerto opera a su capacidad máxima de manipulación de contenedores, y se ha comunicado que la congestión portuaria aumentó de 11 días en 2010 a aproximadamente 19 días en 2011.

*Sudáfrica se han propuesto planes para desarrollar el puerto más activo del país, Durban, mediante el incremento de su capacidad de manipulación de contenedores de 2,5 millones a 6 millones de TEU. Se prevé que los trabajos no comenzarán hasta 2015 y su finalización insumirá cuatro años, tras lo cual participará una SPP. Para hacer frente a la congestión en este puerto, a fines de 2009 inició sus actividades un nuevo puerto en Ngqura, que se ha convertido en el tercer puerto más profundo de Sudáfrica y puede realizar 28 movimientos de contenedores por hora. En Ciudad del Cabo se completaron las labores de dragado de dos de las cuatro terminales. Al terminar la fase de desarrollo planeada, la capacidad de contenedores se duplicará para llegar a 1,4 millones de TEU.”*

(Fuente: UNCTAD, 2011, pp.101-102)

## **VI.8.8 Conexiones puertos y redes ferroviarias en África**

### ***El reciente auge de los minerales y su efecto en el desarrollo ferroviario en África***

*“Desde fines de 2009, el sector minero ha cobrado impulso y el aumento de la demanda ha estimulado un gran desarrollo ferroviario en muchos países productores de productos básicos, particularmente en África.*

*China Railway Construction Corporation (CRCC), que es la segunda más grande empresa de construcción de propiedad estatal; Vale S.A., una compañía minera brasileña, que ocupa el segundo lugar después de BHP Billton (Australia); y otras empresas invertirán por lo menos 35.000 millones de dólares en proyectos ferroviarios a lo largo de los próximos cinco años para transportar el cobre y el carbón de África a las plantas energéticas de China y la India.*

*Sinohydro Corporation, la empresa de energía hidroeléctrica y de construcción de propiedad del Estado chino, está reconstruyendo el ferrocarril de Benguela, de 1.344 km de extensión, que une las reservas de cobalto en el sur de la República Democrática del Congo y las minas de cobre de Zambia con el puerto de Lobito (Angola), 243 millas al sur de Luanda, capital del país.*

*Sundance Resources, una empresa australiana de exploración, ha firmado un memorando de entendimiento con CRCC Africa Construction (CAC) para desarrollar una línea ferroviaria y construir el material rodante necesario en apoyo del proyecto Mbalam de Sundance en el Camerún y el Congo, en África Occidental. En dicho memorando las partes se comprometen a trabajar conjuntamente para establecer el alcance, el costo y el programa para la entrega de rieles y material rodante ferroviarios en cantidad suficiente para lograr una producción planeada de 35 millones de toneladas por año de mineral de hierro en las minas propuestas por Sundance en el Camerún y el Congo, y se fijan las condiciones para la ejecución por CAC del proyecto del ferrocarril minero.*

*La empresa minera brasileña Vale firmó un memorando de entendimiento para la construcción de un nuevo ferrocarril a través de la parte meridional de Malawi para transportar el carbón desde su concesión minera en la cuenca carbonífera (occidental) de Moatize (Mozambique) hasta el puerto septentrional de Nacala. Este ferrocarril resulta necesario porque la línea actual de Sena, que va de Moatize al puerto central de Beira, no podrá transportar las enormes cantidades de*

carbón para la exportación planeadas por Vale y las otras compañías mineras que explotan la cuenca carbonífera de Moatize. La distancia total desde esta localidad hasta Nacala es de aproximadamente 900 km; no toda la línea será enteramente nueva, puesto que después de pasar por Malawi se unirá con el ferrocarril septentrional existente que va a Nacala.

Es posible que Freeport-McMoRan Copper and Gold Inc., una prominente firma minera internacional con sede en Fenix, Arizona, construya líneas ferroviarias para transportar mineral a partir de su proyecto de 2.000 millones de dólares en Tenke (República Democrática del Congo), conectándolas posiblemente con la línea de Benguela.

La Trans-Kalahari Rail Line, que unirá los depósitos de carbón de Botswana (país sin litoral) con la bahía de Walvis en Namibia a un costo estimado en 9.000 millones de dólares, ha suscitado gran interés entre los licitadores tales como Anglo American, CIC Energy Corporation del Canadá y Exxaro Resources, Ltd., de Sudáfrica”.

(Fuente: UNCTAD, 2011, p.106)

### ***Formulación y ejecución de los proyectos de redes para la interconexión de los ferrocarriles de África aprobados por el PDIA***

En este apartado se describe el desarrollo y la ejecución de los proyectos aprobados para la infraestructura del transporte con el fin de promover la interconexión de las redes ferroviarias africanas entre 2010 y 2015.

*África Oriental. Un proyecto que abarca la República Unida de Tanzania, Rwanda y Burundi, supone la prolongación de la línea ferroviaria (691 km) de Isaka (República Unida de Tanzania) a Kigali (Rwanda) y Bujumbura (Burundi), tiene un costo estimado de 4.000 millones de dólares (que incluye un estudio de viabilidad en curso por 1,5 millones de dólares) y cuenta con el apoyo del Banco Africano de Desarrollo. Este proyecto forma parte del corredor central de transporte Dar-es-Salaam-Kigali-Bujumbura. La nueva línea brindaría a Rwanda y Burundi, que son países sin litoral, una ruta alternativa al puerto marítimo de Dar-es-Salaam, con lo que se fomentaría el comercio y la integración entre esos Estados*

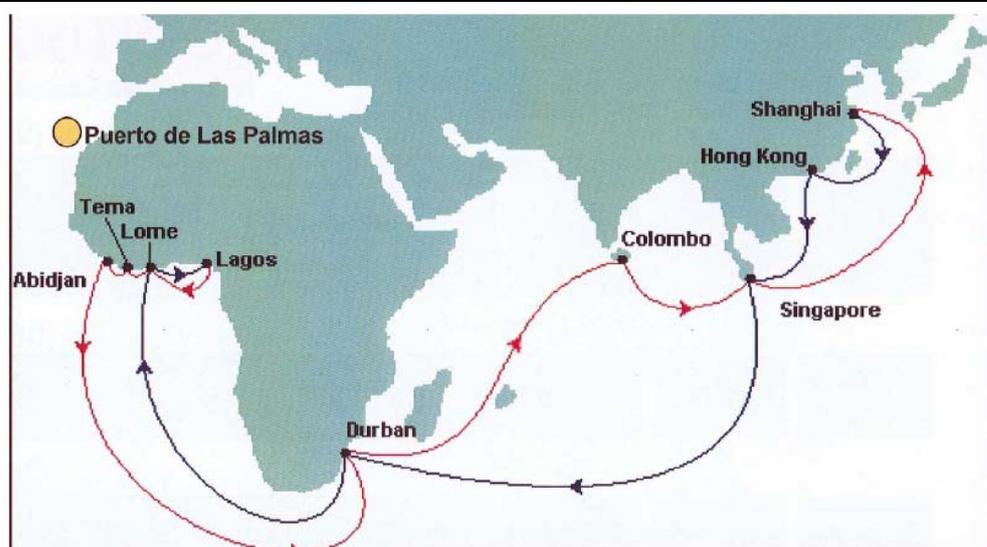
*África Occidental. El proyecto AfricaRail en África Occidental conecta a Benin, Togo, Burkina Faso, Níger y Chad. Este proyecto, que cuenta con el apoyo de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental, ha sido elaborado en función de una SPP (2.000 km). Se calculó su costo en una suma de entre 1.000 millones y 1.500 millones de dólares (para la fase 1, Cotonú-Parakou-Dosso-Niamey) y de 4 millones de dólares para la realización de estudios detallados. AfricaRail es un proyecto que tiene como objetivo construir y rehabilitar 2.000 km de vías férreas para unir los sistemas ferroviarios de Côte d'Ivoire, Burkina Faso, el Níger, Benin y el Togo (en todos los casos, de trocha angosta de 1.000 mm), con inclusión de un servicio que unirá los puertos de Lomé y Cotonú. Específicamente, el proyecto abarca las siguientes secciones: Benin al Níger, Burkina Faso al Níger, Dori-Tambao (90 km), el Togo a Benin y Burkina Faso al Togo. En una etapa futura, el proyecto uniría Malí, Nigeria (trocha de 1.067 mm que cambia a una trocha de 1.435 mm) y Ghana.*

*África Central. Puente ferroviario y de carretera Brazzaville-Kinshasa y prolongación ferroviaria Kinshasa-Ilebo Central. Este puente de ferrocarril y carretera unirá las ciudades capitales de Brazzaville (Congo) y Kinshasa (República Democrática del Congo) a través del río Congo. Será el eslabón que completará la carretera transafricana 3, proveniente de Trípoli-Windhoek-Ciudad del Cabo, y junto con la prolongación ferroviaria llenará una laguna importante de 700 km en la red ferroviaria Point Noire-África Sudoriental. El puente y la prolongación promoverán la integración regional y el desarrollo económico en ambos países y servirán también como vínculos interestatales y subregionales transafricanos. Se está llevando a cabo un estudio de viabilidad con financiación del Banco Africano de Desarrollo por un monto de 7,7 millones de dólares.*

*Cuerno de África. Se están planificando mejoras de la red de transporte regional, en particular mediante estudios a un costo de 500.000 dólares para determinar la construcción de una carretera de circunvalación y de conexiones a puertos marítimos, con el fin de vincular entre sí a los países del Cuerno de África, en particular mediante los enlaces Sudán-Kenya, Kenya-Etiopía, Sudán-Uganda y Corredor de Berbera con Somalia-Etiopía. Se han propuesto dos conexiones ferroviarias (Uganda-Sudán y Djibouti-Etiopía) y un programa de facilitación del comercio y el transporte para fomentar la integración.*

(Fuente: UNCTAD, 2011, p.114)

**Figura 118.** Corredores logístico entre China y África occidental



Fuente: APLP; Fundación Puertos de Las Palmas.

## **CAPITULO VII**

# **EL PUERTO DE LAS PALMAS REALIDAD, TENDENCIAS Y PROSPECTIVA**



## VII.1 LA REALIDAD DEL PUERTO DE LAS PALMAS

Como se ha venido indicando, una serie de factores han ido revolucionado el mundo del transporte marítimo, donde barcos y puertos se adecúan a las exigencias de los nuevos sistemas de transporte. El crecimiento del volumen y red de intercambios comerciales y transporte marítimo, a pesar del enfriamiento de la economía mundial en los últimos años, es un hecho innegable. Paralelamente a esta expansión se han producido avances tecnológicos en la industria marítima, tanto en lo referido a la manipulación de la mercancía (grúas y contenerización de la mercancía) como en la tipología de los buques (aumento del tamaño de buques y su capacidad de carga). Debido al aumento del tamaño y calado de los buques, en los últimos años, los puertos han necesitado actualizar sus infraestructuras. El Puerto de Las Palmas ha sido uno de ellos.

Estas circunstancias originan el fenómeno siguiente: aumento del volumen de mercancía transportada mientras que se mantiene (no aumenta o disminuye en relación a años anteriores) el número de barcos que visitan los puertos. Esta tendencia ha marcado también la trayectoria del conjunto de puertos de La Autoridad Portuaria de Las Palmas (en adelante APLP)<sup>336</sup> como puede observarse en la Tabla 32, en la que se aprecia claramente cómo el arqueado o tamaño del buque (TRB) se ha duplicado en la década expuesta mientras el número total de buques ha disminuido.

En el año 2012, el Puerto de Las Palmas registró un movimiento de 8.294 buques con una tipología variada según el tamaño, tipo de tráfico y carga. Aspecto generalizado en puertos comerciales donde operan y se asiste a una gama muy diversa de barcos vinculados al transporte comercial. Como se observa en la tabla anterior los rangos de buques con mayor porcentaje son los intermedios (entre 5.001 y 25.000 toneladas de arqueado bruto).

---

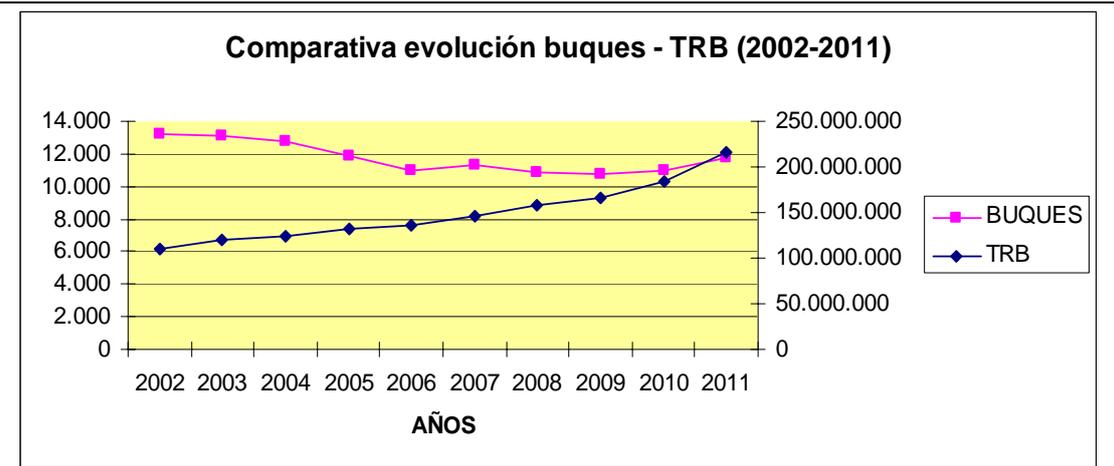
<sup>336</sup> Los puertos que están adscritos a la Autoridad Portuaria de Las Palmas son: el Puerto de Las Palmas, Salinetas, y Arinaga en Gran Canaria; el Puerto de Arrecife en Lanzarote y el Puerto de Puerto del Rosario en Fuerteventura.

**Tabla 32.** Evolución de buques en los puertos de la APLP, 2002-2012

años	Nº de Buques	Buques (TRB)*
2011	11.788	216.799.000
2010	10.998	183.644.301
2009	10.787	165.577.410
2008	10.843	157.629.823
2007	11.262	145.660.880
2006	10.937	136.113.732
2005	11.868	131.204.000
2004	12.719	123.101.000
2003	13.071	119.686.951
2002	13.173	110.383.000

\*TRB, o arqueo bruto que se mide en GT unidad resultante de multiplicara la eslora por la manga y por el puntal del buque o plataforma. Fuente: APLP

**Figura 119.** Comparativa de la evolución del número de buques y tamaño en el Puerto de Las Palmas, años 2002-2011



Fuente: APLP.

**Tabla 33.** Número de buques\* y arqueo bruto (GT)\*\* por grupos de tamaño y en %, en el puerto de Las Palmas, año 2012

Nº total de buques	Hasta 3.000 G.T.	De 3.001 a 5.000 G.T.	De 5.001 a 10.000 G.T.	De 10.001 a 25.000 G.T.	De 25.001 a 50.000 G.T.	Más de 50.000 G.T.
8.294	9%	6%	22%	35%	19%	9%

Fuente: APLP.

\*Excluidos buques de pesca fresca, remolcadores, oceanográficos, de guerra, buques escuela, o que realicen operaciones de tráfico interior o local.

\*\*GT: unidad de medida de utilización fiscal referente al arqueo bruto o tamaño de un buque.

**TABLA 34.** Número de buques (escalas) agrupados según tipología, en el Puerto de Las Palmas, 2007 – 2011

TIPO BUQUE	2007	2008	2009	2010	2011	
<b>CARGA GENERAL</b>	3.369	3.048	3.026	2.951	3.190	(-)
CARGO / FERRY	1.392	1.383	1.309	1.289	1.498	(+)
MERCANTE CONVENC. REFRIGERADO	-	-	-	-	-	
MERCANTE CONVENC.SIN REFRIG.	1.162	999	1.141	1.094	1.210	(+)
MERCANTES ESPECIALIZADOS	815	666	576	568	482	(-)
<b>PORTACONTENEDORES</b>	1.477	1.328	1.282	1.349	1.428	
<b>RO – RO</b>	727	1.083	1.157	1.227	1.259	(+)
RO-RO PURO	343	355	411	429	306	
RO-RO VEHÍCULOS	357	715	722	789	943	(+)
OTROS RO-RO	27	13	24	9	10	(-)
<b>PESQUEROS</b>	762	706	638	468	430	(-)
ARRASTREROS (pesca congelada)	605	585	495	345	288	(-)
FACTORÍA	91	76	78	102	117	(+)
ARTESANALES (pesca fresca)	328	239	288	239	157	(-)
<b>GRANELES LÍQUIDOS</b>	408	453	427	515	536	(+)
Crudo (Tanker)	226	227	221	246	303	(+)
L.P.G.	53	71	70	127	101	(+)
O/B/O (ORE-BULK-OIL CARRIER)	129	155	136	142	132	(+)
<b>GRANELES SÓLIDOS</b>	654	647	598	699	877	(+)
GRANELERO (BULK CARRIER)	653	647	596	695	874	(+)
MINERALERO (ORE CARRIER)	1	-	2	4	3	
<b>PASAJEROS</b>	145	148	144	173	219	(+)
PASAJEROS PUROS	143	143	140	167	201	(+)
PASAJEROS CARGA GRAL. RO/RO	2	5	4	6	18	(+)
<b>INVESTIGACIÓN</b>	41	67	66	65	66	(+)
<b>BUQUES DE GUERRA</b>	12	7	3	9	2	(-)
<b>DEPORTIVOS (gran tamaño)</b>	24	14	3	10	7	(-)
<b>REMOLCADORES</b>	86	66	77	70	67	(-)
<b>OTRO TIPO DE BUQUES</b>	685	699	863	833	864	(+)
<b>TOTALES</b>	8.652	8.460	8.447	8.502	9.077	

Fuente: APLP

En la tabla anterior (Tabla 34) destaca que entre los buques agrupados según tipología los que alcanzan un mayor número de movimientos en puerto (entrada y salida) son los de carga general (mayoritariamente pesca congelada) y portacontenedores. En el quinquenio 2007–2011 se aprecia una ligera recuperación del tráfico global, siendo los tráficos de pasajeros, graneles y, sobre todo, mercancía rodante (RO–RO) los promotores de esta recuperación general. Por el contrario, el número de buques pesqueros -a excepción de buques factorías- mantiene la línea descendiente. La carga general se recupera algo en 2011, y destaca la subida de los buques dedicados a la investigación. Es necesario comentar también el ligero aumento del capítulo *Otro tipo de buques*, donde se engloban una gama amplia de buques. Caso aparte también son las plataformas petrolíferas que últimamente visitan con frecuencia al puerto.

**Tabla 35.** Distribución por tipo de buques (agrupados) en el puerto de Las Palmas, año 2013

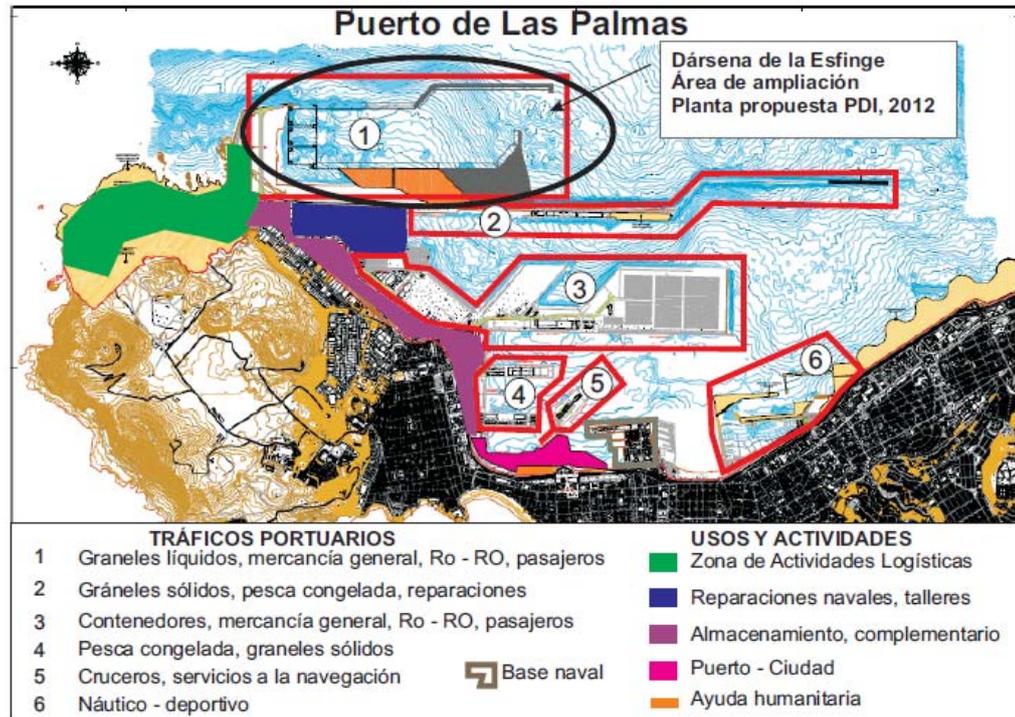
Tipo de buques	Españoles		Extranjeros		Totales		Nº de buques año 2011
	Nº de buques	GT	Nº de buques	GT	Nº de buques	GT	
Tanques	26	657.342	410	20.417.875	436	21.075.217	
Graneleros	1	4.284	1.046	35.755.319	1.047	35.759.603	1.413
Carga general	24	242.802	1.458	10.645.847	1.482	10.888.649	3.190
Ro-Ro	2.911	47.752.098	63	963.229	2.974	48.715.327	1.259
Pasaje	0	0	203	11.167.214	203	11.167.214	219
Portacontenedores	33	242.880	1.088	30.606.136	1.121	30.849.016	1.428
Otros buques mercantes	128	440.403	856	8.947.571	984	9.387.974	
<b>Totales</b>	<b>3.123</b>	<b>49.339.809</b>	<b>5.124</b>	<b>118.503.191</b>	<b>8.247</b>	<b>167.843.000</b>	<b>9.077</b>

Fuente: Memoria anual APLP, año 2013.

En la Tabla 35 se aprecia el descenso del total del número de buques y, especialmente, el del grupo de carga general, que se refiere casi de forma exclusiva al transporte de pesca congelada. Otro dato destacado es el aumento del número de buques de carga rodante (Ro-Ro) asociado al tráfico interinsular (carga y pasajeros entre el puerto de Las Palmas (Gran Canaria) y puertos comerciales de la isla de Fuerteventura y Lanzarote. Este aumento hay que vincularlo al incremento de la oferta realizada por la compañía Fred Olsen entre el Puerto de Las Palmas y los puertos de Fuerteventura y Lanzarote. Un incremento que ha sido motivado, en gran medida, por las afecciones de la crisis economía y del empleo sobre las economías

domésticas. La disminución de ingresos (salarios) influye en la elección del destino vacacional y en el modo de transporte entre islas.

**Figura 120.** Plano de zonificación de tráficos navales, usos y actividades portuarias, Puerto de Las Palmas, 2013



Fuente: APLP, Plan Director de Infraestructuras; Actualización 2012, Puerto de Las Palmas. Elaboración propia.

En el plano anterior se observa cómo el puerto cuenta con una distribución racional y ordenada de sus tráficos y actividades. En la frontera con el entorno urbano se localizan los tráficos y actividades de menor afección negativa, mientras en áreas más distanciadas se desarrollan actividades de mayor impacto.

El Puerto de Las Palmas es un puerto insular, por tanto, uno de los motivos por los que los barcos utilizan este puerto es la exportación e importación de mercancías. Una actividad estrechamente ligada a las necesidades de materias primas, productos intermedios y finales de las islas y también para dar salida a la producción insular que se vende en el exterior. Sin embargo, no es la única razón que explica los tráficos navales en este puerto. Su situación geográfica (rutas atlánticas), su proximidad al continente africano y su posicionamiento como

centro redistribuidor de mercancías en el contexto archipelágico, son factores que inciden en los tráficos, funciones y actividades portuarias que se desarrollan en este puerto. Estos factores se concretan en cuanto a tipología mayoritaria en el tránsito naval en: el avituallamiento a buques, especialmente el de combustible; el transporte de pesca congelada, el trasbordo de contenedores en tránsito; y la redistribución de mercancías vinculadas al tráfico interinsular. Otros elementos y factores que favorecen el negocio portuario son la disponibilidad de contar con buenas instalaciones para reparaciones navales y unas buenas condiciones climáticas y marinas para la práctica y estancia de embarcaciones deportivas y de recreo. Además de una moderna oferta de servicios portuarios.

#### Servicios portuarios que ofrece el Puerto de Las Palmas

##### Remolque de buques:

-Remolque de potencia superior a 1000 h.p, 3 en servicio las 24 horas del día más un remolcador en stand-by.

-Remolque de potencia inferior a 600 h.p, 3 en servicio más un remolcador en stand-by.

##### Amare y desamare de buques:

-En servicio las 24 horas del día. Empresa SEPCAN

##### Practicaje de buques:

-3 prácticos de guardia las 24 horas del día. Corporación de Prácticos del Puerto de Las Palmas.

##### Recepción desechos generados por buques:

-Servicio de recepción de residuos sólidos MARPOL I, IV y V.

Emplazamiento	Propietario	Nº de rampas iguales	Longitud de rampas (m)	Anchura (m)	Pendiente (%)	Calado en el extremo (m)	Máximo TM Buque admisible
Arranque Muelle R. Sofía	REPNAVAL	1	353	20	4	7	1.000
Arranque Muelle R. Sofía	REPNAVAL	2	360	22	4	7	3.000
Arranque Muelle R. Sofía	REPNAVAL	1	350	16	4	7	2.500
Arranque Muelle R. Sofía	REPNAVAL	1	350	20	4	7	2.500

Fuente: APLP

<b>Tabla 37. Instalaciones Astilleros (reparación naval)</b>				
Emplazamiento	Propietario	Nº de GRADAS	Longitud de gradas (m)	Anchura (m)
Dársena exterior	ASTICAN	7 Espacios de varada	2 de 217	30
			2 de 182	30
			3 de 167	30

Fuente: APLP

<b>Tabla 38. Volumen de mercancías movidas en el puerto de Las Palmas, año 2012, según su presentación, movimiento de carga y tipo de tráfico (en toneladas)</b>						
MERCANCÍAS	CABOTAJE			EXTERIOR* /		
	EMBARCADAS	DESEMBARCADAS	TOTAL	EMBARCADAS	DESEMBARCADAS	TOTAL
GRANELES LÍQUIDOS	21.293	1.208.682	1.229.975	443.684	1.497.239	1.940.922
GRANELES SÓLIDOS POR INSTALACIÓN ESPECIAL		31.871	31.871		90.904	90.904
GRANELES SÓLIDOS SIN INSTALACIÓN ESPECIAL		20.373	20.373		104.506	104.506
MERCANCÍA GENERAL	1.790.915	2.464.326	4.255.241	4.320.091	4.498.303	8.818.395
TOTAL	1.812.208	3.725.251	5.537.459	4.763.775	6.190.952	10.954.727

Fuente: Memoria APLP, año 2012. \*No se incluye trasbordo.

<b>Tabla 39. Volumen de mercancías movidas en el puerto de Las Palmas, año 2012, según su presentación y movimiento de carga; totales (en Toneladas)</b>			
MERCANCÍAS	EMBARCADAS	DESEMBARCADAS	TOTAL
GRANELES LÍQUIDOS	464.977	2.705.921	3.170.897
GRANELES SÓLIDOS POR INSTALACIÓN ESPECIAL		122.775	122.775
GRANELES SÓLIDOS SIN INSTALACIÓN ESPECIAL		124.879	124.879
MERCANCÍA GENERAL	6.111.006	6.962.629	13.073.635
TOTAL /	6.575.983	9.916.203	16.492.186

Fuente: Memoria año 2012, APLP.No se incluye trasbordo

El Puerto de Las Palmas cumple con la regla general (aplicable a los movimientos de mercancías en los puertos comerciales) de que en estos puertos el movimiento de mercancía general (en su mayoría contenerizada) es el grupo de mayor volumen. Por

otro lado, al ser éste un puerto de tráfico internacional, los movimientos de carga con el exterior son igualmente los más destacados. En cuanto a graneles sólidos (cereales, materiales para la construcción y otros) el movimiento es sólo de descarga, ya que en estas islas no se produce este tipo de productos para exportar.

### Comparativa con otros puertos

**Tabla 40.** Datos de tráficos portuarios, año 2012 (Autoridades portuarias de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona Bilbao, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas)

Autoridad portuaria	nº de buques	graneles líquidos (tn)	graneles sólidos (tn)	mercancía general (tn)	avituallamiento (combustible) tn	mercancía general en contenedores	total mercancías según su presentación (tn)
Bahía de Algeciras	25.957	22.699.793	1.955.220	58.613.820	3.063.901	53.179.759	83.268.833
Valencia	6.935	3.663.636	2.177.058	59.822.151	528.255	52.038.492	65.662.845
Barcelona	7.768	10.431.485	4.685.744	26.370.194	1.080.220	17.401.082	41.487.423
Bilbao	2.808	15.060.947	4.261.691	9.630.089	121.877	6.392.125	28.952.727
Santa Cruz de Tenerife	12.734	7.507.378	567.440	5.608.100	948.665	2.515.222	13.682.918
Las Palmas	11.040	4.517.990	375.490	17.494.423	2.444.129	14.228.522	22.387.903

Fuente: Puertos del Estado; [http://www.puertos.es/estadisticas/memorias\\_anuales.html](http://www.puertos.es/estadisticas/memorias_anuales.html) [22 de marzo de 2013].

Los datos reflejados en la tabla anterior corresponden a las autoridades portuarias, o sea, a los tráficos del conjunto de puertos que están inscritos a cada autoridad portuaria de las que se citan. Los datos de la autoridad portuaria de Valencia incluyen los del puerto de Gandía y Sagunto. En el caso de las autoridades portuarias de Santa Cruz y Las Palmas cuentan los puertos de interés general de cada provincia. En la de Santa Cruz: los puertos de San Sebastián (isla de La Gomera), de Santa Cruz de La Palma (isla de La Palma), La Estaca (isla de El Hierro) y los Cristianos en el sur de Tenerife, además del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Y en la de Las Palmas: los puertos de Salinetas y Arinaga (en la isla de Gran Canaria), Puerto del Rosario (en Fuerteventura) y Puerto de Arrecife (en Lanzarote) además del Puerto de Las Palmas.

El puerto de Sagunto incrementa significativamente el volumen total de los graneles registrados en la autoridad portuaria de Valencia, tanto líquidos (gas natural licuado, GNL) como sólidos (siderometalúrgica, cemento y cereales). En lo concerniente a

las autoridades portuarias canarias el tráfico interinsular entre puertos de interés general y el de cruceros son tráficos que incrementan sensiblemente el movimiento total de buques y pasajeros.

Como se aprecia en la Tabla 40 el Puerto de la Bahía de Algeciras es el puerto que mejores datos ofrece. Su localización geográfica de valor geoestratégico (rutas Este-Oeste y Norte-Sur) es el principal factor que origina el volumen destacado de los tráficos portuarios indicados en la tabla. En cuanto a la autoridad portuaria de Las Palmas, podemos destacar el volumen de avituallamiento (referido en su mayoría al suministro de combustible que se despacha en el Puerto de Las Palmas) con respecto al conjunto de datos de todas las autoridades portuarias. La cifra que aporta es el segundo valor de esa columna, sólo superado por el Puerto de la Bahía de Algeciras. El suministro de agua y combustible a buques ha sido la principal actividad o servicio portuario que ha venido desarrollando este puerto. De forma destacada desde mediados de siglo XIX cuando empiezan a utilizar el puerto de La Luz los buques de vapor. También ha sido el más regular. No todos los barcos que entran a puerto cargan o descargan mercancías, no obstante la inmensa mayoría de los buques que hacen escala en este puerto solicitan avituallamiento de combustible y en menor medida de agua.

### ***Comparativa con el Puerto de Bilbao***

El Puerto de Bilbao ha experimentado una reconversión y traslado; de ser un puerto industrial instalado en los márgenes de la Ría de Bilbao a pasado a ser un puerto comercial en la costa del Cantábrico, al Oeste de la ría. En la actualidad el tráfico de graneles es su principal actividad.

La composición del tráfico de mercancías en el puerto de Bilbao es de un 52% de graneles líquidos, un 23% de mercancía general en contenedores, un 11% de mercancía general en convencional y un 14% de graneles sólidos. Dentro de la mercancía general convencional destacan los productos siderúrgicos y el papel y la pasta y en contenedor se produce un equilibrio entre los productos siderúrgicos, mercancía variada, vinos, bebidas y alcoholes y materiales de construcción. En

cuanto a los graneles sólidos, los principales son carbón, chatarra y las habas y harinas de soja<sup>337</sup>.

**Figura 121.** Vista del puerto de Bilbao



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao

**Tabla 41.** Comparativa datos características técnicas puertos de Bilbao y Las Palmas, año 2013

	<b>Puerto de Bilbao</b>	<b>Puerto de Las Palmas</b>	
Superficie terrestre	400 hectáreas	178,50 hectáreas	
Superficie de flotación	1.920 hectáreas	536,79 hectáreas	
Calado	Hasta 32m	5-22m	
Kilómetros de muelle	20	16,395	
Superficie de almacenamiento	250 hectáreas	178,50 hectáreas (almacenamiento descubierto)	
Superficie almacenamiento cubierto	480.000 m2	446.594m2	
Capacidad almacenes frigoríficos	23.800 m3	158.544m3	
Superficie concesionable		246, 85 hectáreas	
Grúas portacontenedores de 32 a 65 toneladas	10	Grúas móviles	65
Grúas trastainer de 32 a 40 toneladas	19	Grúas de muelle	15
Grúas de pórtico de 6 a 35 toneladas	34		
Grúas puente de 28 a 35 toneladas	5		
Grúas automóviles de 100 a 140 toneladas	17		
Rampas ro-ro	5	14	
Fuente: APLP			

Los puertos de Bilbao y Las Palmas son puertos de características diferentes. La localización geográfica, emplazamiento y características de su entorno (fuente de recursos y desarrollo socioeconómico) han ido definiendo su estructura, funciones y servicios. El Puerto de Bilbao es de mayores dimensiones que el de Las Palmas y aunque ha ejecutado cambios importantes y una fuerte reconversión, convirtiéndole

<sup>337</sup> Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

en un puerto nuevo, mantiene una componente industrial bastante destacada. El Puerto de Las Palmas sigue caracterizándose por ser un puerto de escala y de redistribución de carga (internacional y local), razón por la cual es superior al de Bilbao en movimiento de mercancía general, contenedores, en número de buques, en avituallamiento y en rampas (influyendo las navieras que operan en el tráfico interinsular y del número de terminales que soliciten). Otro aspecto a destacar es que el Puerto de Las Palmas, al ser un puerto de almacenamiento y redistribución de pesca congelada, dispone de una capacidad de almacenamiento en frigoríficos muy superior al de Bilbao. Por el contrario, el puerto de Las Palmas es superado por Bilbao en el movimiento de carga de graneles; líquidos y sólidos.

**Figura 122.** Almacenes frigoríficos en el puerto de Las Palmas

Instalaciones de la Federación Provincial de Asociaciones de Exportadores de Productos Hortofrutícolas. de Las Palmas de G.C (FEDEX)



Instalaciones y almacenes frigoríficos para la pesca congelada



Fuente: archivos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (APLP)

### ***El tráfico de contenedores***

Hoy día gran parte de la mercancía que transita por los puertos lo hace a través de buques portacontenedores, siendo la redistribución de contenedores uno de los principales tráfico marítimos y por el que compiten puertos comerciales internacionales. Sobre este particular, indicar que en la actualidad los puertos específicos (industriales, pesqueros y otros) han perdido funcionalidad, y por tal motivo orientan su estrategia hacia la diversificación de la oferta y los servicios. La tendencia que se impone en los puertos (a excepción de los arsenales) es la de ser puertos comerciales.

El Puerto de Las Palmas, al igual que otros puertos comerciales, se esfuerza por la captación de tráfico. Para ello emplea buena parte de sus inversiones en crear las condiciones necesarias (infraestructuras portuarias, explanadas, tecnología y servicios logísticos). Además de este equipamiento le favorece, en cierta medida, su posición geográfica, sobre todo para prestar servicios de avituallamiento. También cuanta a su favor las relaciones sociales y comerciales y conexiones marítimas internacionales existentes. Otro aspecto es el de la estructura natural, ya comentada en capítulos anteriores. A destacar con respecto a la competencia particular con puertos africanos, es que estos puertos tienen, en su gran mayoría (exceptuando el puerto de Dakar, en Senegal), el problema de los aterramientos<sup>338</sup>. Un obstáculo que condiciona sus particulares crecimientos.

En cuanto al tráfico de contenedores, en 2013, el número de TEUs (contenedores mayores de 20 pies) manipulados en un año en el Puerto de Las Palmas, no llega al millón (992.531) de un máximo que es difícil estimar.

**Figura 123.** Terminales de contenedores en el Puerto de Las Palmas



Fuente: APLP.

<sup>338</sup> Las aportaciones de arena que se asientan en las dársenas de estos puertos les obliga a estar continuamente dragando el fondo para conseguir un calado mínimo.

En 2011 (Tabla 43), Shanghái, el mayor puerto asiático, manipuló más de treinta millones de contenedores (31.739.000). El principal puerto Europeo, Rotterdam, 11.876.900; y el puerto de Valencia, que en ese año ocupa el primer puesto de España y el 26 en el Top 100 mundial, 4.327.371.

En ese año de 2011, cuatro puertos españoles se situaban entre los veinte más importantes de Europa y entre los cien primeros del mundo en tráfico de contenedores, ocupando el puerto de Valencia la quinta posición de Europa y la vigesimosexta del mundo, lo que le convierte en el puerto español mejor situado en cuanto a volúmenes de tráficos. Bahía de Algeciras ocupaba el puesto 34º en el mundo y el octavo en Europa. Barcelona el 63º y el 12º, respectivamente; y Las Palmas estaba en la posición 95 a nivel mundial y decimoctava en Europa<sup>339</sup>.

Por otro lado, los puertos españoles de Bahía de Algeciras, Valencia, y Barcelona son puertos destacados en el Mediterráneo, junto a Port Said (Egipto), Estambul, Malta y Gioia Tauro (Italia), que está sufriendo descensos en los últimos cuatro años. Las Palmas, que a pesar de perder posiciones, se mantiene en esta clasificación como único puerto comercial internacional del área occidental africana en tráfico de contenedores.

Europa cuenta con 19 puertos en el Top 100, pero su cuota en relación a los cien primeros está en el 14,7%, es decir, con 64,9 millones de TEUs manipulados. Rotterdam (Holanda) es el único que ha logrado situarse entre los 10 primeros del mundo, con más de 11 millones de TEUs anuales y un crecimiento del 14,4%. A poca distancia de Rotterdam aparece entre los quince primeros puestos Amberes (14) y Hamburgo (15) que igualmente descendió posiciones con respecto al año anterior (2010) a favor de los grandes puertos asiáticos, aún registrando incrementos de cerca del 16% y 13%, respectivamente.

Los cien primeros puertos del mundo en contenedores continúan aumentando su crecimiento, con algo más del 14% de incremento medio (2011). De esta lista, los

---

<sup>339</sup> En 2013, el puerto de la Bahía de Algeciras recupera el primer puesto. En el año 2012, el Puerto de Las Palmas desciende al puesto número 96 del Top 100 mundial en tráfico de contenedores, y en 2013, se queda fuera de ese ranking.

puertos asiáticos, sobre todo los chinos, cobran cada vez más fuerza ocupando las primeras posiciones (6 de los 10 primeros).

Los 18 puertos chinos que están en este ranking movieron más de 153 millones de TEUs, con un crecimiento medio del 20%. Esto supone el 35% del total del Top 100 y el 50% del total del conjunto de Asia<sup>340</sup>.

**Figura 124.** Vista actual del puerto de Las Palmas



Fuente: archivos de la Autoridad Portuaria de las Palmas (APLP)

<sup>340</sup> Cargo Systems; [www.containersipping.com](http://www.containersipping.com) [22 de febrero de 2013].

**Tabla 42.** Evolución de la clasificación de puertos en tráfico de contenedores, 1998 -2011

Puertos	Países	Años y puestos en la clasificación mundial de tráfico de contenedores												
		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2009	2010	2011
Singapur	Singapur	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2
Hong Kong	China	2	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3
Kaohsiung	Taiwán	3	3	4	4	5	6	6	6	6	8	6	12	12
Rotterdam	Holanda	4	4	5	6	7	8	7	7	7	6	10	10	10
Busan	Corea Sur	5	5	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5
Long Beach	EEUU	6	6	8	10	12	13	12	11	11		18	18	20
Hamburgo	Alemania	7	9	9	9	9	9	9	8	9	9	15	15	14
Los Angeles	EEUU	8	8	7	7	8	7	8	10	10	13	16	16	16
Amberes	Bélgica	9	10	10	11	10	10	11	12	12	14	14	14	15
Shanghái	China	10	7	6	5	4	3	3	3	3	2	2	1	1
Dubái	E. Arabes	11	12	14	13	13	11	10	9	7	7	9	9	9
Guangzhou	China	56	41		33	27	23	22	18	18	12	6	7	7
N. York/ N. Jersey	EEUU	13	13	15	14	14	15	15	17	18	19	22	20	24
Shenzhen	China	14	11	11	8	6	4	4	4	4	4	4	4	4
Gioia	Italia	15	18	20	20	18	18	23	26	11	28	38	40	59
Tauro	Italia	15	18	20	20	18	18	23	26	11	28	38	40	59
S. Juan	P. Rico	18	17	21	26	50	45	52	55	60	71	65	75	84
<b>B.</b>												<b>35</b>	<b>42</b>	<b>34</b>
Algeciras	España	<b>20</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>63</b>	<b>30</b>			
Klang	Malasia	21	15	13	12	11	12	13					13	13
Bremerhaven	Alemania	22	19	17	15	17	17	21	22	20	20	23	23	21
Tanjung Pri.	Malasia	25	23	12	19	21	22	24					24	23
Tanjung Per.	Malasia		45	19	47	48	48			19			38	47
Tanjung Pele.	Malasia			27	27	23	16	20	19	33	18	17	17	17
Qingdao	China	31	30	26	18	15	15	14	13	56	10	9	8	8
Buenos A.	Argentina	32	49	49	63	77	77	75	80	39	68	71	70	71
Manzanillo	México	38			72	82	82	83	88	67	76	92	77	74
Barcelona	España	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>41</b>	<b>47</b>	<b>46</b>	<b>44</b>	<b>45</b>	<b>37</b>	<b>42</b>	<b>60</b>	<b>63</b>	<b>66</b>
Valencia	España	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>39</b>	<b>36</b>		<b>35</b>	<b>28</b>	26	28
Malta (max.)	Malta	46	55	55	56	57	57	57	68		60	48	53	56
Durban	Sudáfrica	<b>49</b>	<b>44</b>	<b>46</b>	<b>48</b>	<b>56</b>	<b>58</b>	<b>51</b>	<b>53</b>	<b>71</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>45</b>
El Pireo	Grecia	50	55	45	52	49		56	65	22	77		93	76
Santos	Brasil	54	65	62	62	58	58	45	38	46	44	49	45	42
Kingston	Jamaica	65	68	69	66	63	65	65	57	73	56	64	67	72
Xiamen	China	67	60	50	46	36	36	26	23	28	22	19	19	18
Bailan	China	70	69	50	50	53	53	35	30	42	26	21	21	19
Las Palmas	España	<b>76</b>	<b>79</b>	<b>79</b>	<b>77</b>	<b>76</b>	<b>75</b>	<b>70</b>	<b>73</b>		<b>80</b>	<b>97</b>	<b>95</b>	<b>96</b>
Salalah	Omán		71	56	54	59	59	34	33	13	40	30	31	39
Damietta	Egipto				<b>83</b>	<b>79</b>	<b>76</b>	<b>68</b>	<b>71</b>		<b>96</b>	<b>77</b>	<b>94</b>	<b>98</b>
Port Said	Egipto				<b>87</b>	<b>88</b>	<b>89</b>	<b>81</b>	<b>60</b>		<b>38</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>29</b>
Abdijan	C. Marfil				<b>88</b>	<b>86</b>	<b>97</b>	<b>94</b>						
Aleandría											<b>95</b>	<b>76</b>	<b>84</b>	<b>82</b>
Tánger-Med	Marruecos											<b>85</b>	<b>61</b>	<b>63</b>
Bilbao	España	93	99	99										
Ningbo-Zhous.	China	99	74	65	49	32	32	16	15	59	11	8	6	6
Gwangyang	Corea Sur		96	74	71	62	62	62	62	77	67	67	60	60

En naranja puertos españoles; en rojo puertos chinos; en verde puertos africanos y en azul otros puertos insulares.

Fuentes: Cargo Systems, Management, Journal de la Marine Marchande, [http://europe.nextbook.com/nxteu/informa/ci\\_top100ports2012/index.php?startid=1#/0](http://europe.nextbook.com/nxteu/informa/ci_top100ports2012/index.php?startid=1#/0) [22 de febrero de 2013]

Puertos del Estado (Revista Puertos)

Elaboración propia.

<b>Tabla 43.</b> Evolución clasificación de puertos y número de contenedores (TEU) 1998 y 2011 (Tabla resumida; en azul puertos insulares, en naranja puertos españoles)					
PUERTOS	PAISES	CONTENEDORES (TEUs)		CONTENEDORES (TEUs)	
		AÑO	AÑO	1998	2011
Singapur	Singapur	1	15.100.000	2	29.937.700
<b>Hong Kong</b>	China	2	14.582.000	3	24.384.000
<b>Kaohsiung</b>	Taiwán	3	6.271.053	12	9.636.289
Rotterdam	Holanda	4	6.010.000	10	11.876.900
Busan	Corea Sur	5	5.752.955	5	16.184.706
Long Beach	EEUU	6	4.100.000	20	6.061.085
Hamburgo	Alemania	7	3.546.940	14	9.014.165
Los Ángeles	EEUU	8	3.378.218	16	7.940.510
Amberes	Bélgica	9	3.265.000	15	8.664.243
<b>Shanghái</b>	China	10	3.000.000	1	31.739.000
Gioia Tauro	Italia	15	2.100.000	58	2.305.000
<b>S. Juan</b>	P. Rico	18	1.990.272	84	1.484.595
<b>B. Algeciras</b>	España	20	1.825.614	34	3.606.631
Buenos A.	Argentina	32	1.139.730	70	1.865.000
<b>Barcelona</b>	España	40	1.095.113	63	2.034.693
<b>Valencia</b>	España	45	1.005.397	26	4.327.371
<b>Marsaxlokk (Malta)</b>	Malta	46	1.071.669	53	2.360.489
<b>Durban</b>	Sudáfrica	49	955.450	45	2.698.656
<b>Port Said</b>	Egipto			33	4.306.468
<b>Tanger-Med</b>	Marruecos				2.185.000
Santos	Brasil	54	859.500	45	2.985.922
<b>Kingston</b>	Jamaica	65	670.858	67	1.756.832.
<b>Las Palmas</b>	España	76	490.577	95	1.349.968

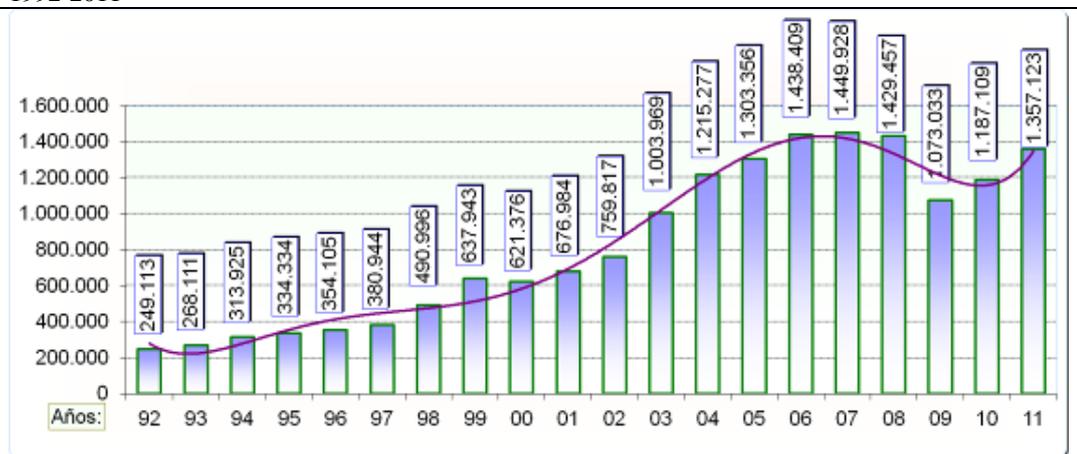
En naranja puertos españoles; en rojo puertos chinos; en verde puertos africanos y en azul otros puertos insulares.

Fuentes: Cargo Systems, Management, Journal de la Marine Marchande, [http://europe.nxtbook.com/nxteu/informa/ci\\_top100ports2012/index.php?startid=1#/0](http://europe.nxtbook.com/nxteu/informa/ci_top100ports2012/index.php?startid=1#/0) [22 de febrero de 2013]. Puertos del Estado (Revista Puertos).  
Elaboración propia.

El primer dato a comentar sobre la Tabla 43 es que de los 10 primeros puertos en 2011, nueve son asiáticos (6 China, 1 Corea del Sur, 1 Singapur y 1 Emiratos Árabes), y tan sólo uno es europeo (Rotterdam). De los 10 primeros puertos en 1998, cinco se mantienen y cinco se salen de ese grupo: Long Beach (20); Los Ángeles (16); Amberes (15); Hamburgo (14) y Kaohsiung (12). Siendo el movimiento más destacado el ascenso del puerto de Ningbo Zhous, del puesto 99 en el año 1998 al 6 en el 2011. Durante este periodo hay tres puertos que mantienen bastante regularidad Singapur (entre 1 y 2), Hong Kong (2-1-3) y Busan (5-3-5). En este periodo se aprecia cómo los puertos asiáticos, mayoritariamente los puertos chinos, progresan. De los puertos insulares inscritos en la tabla, 2 mantienen cierta regularidad (Malta

en el Mediterráneo y Kingston en el Caribe) mientras que el tercero (San Juan, también en el Caribe) desciende notablemente pasando del 18 en 1998 al 84 en 2011. Los puertos localizados en África a excepción de Durban (Sudáfrica) y Las Palmas entran en esta clasificación a partir de 2001, saliéndose el puerto de Abidjan (Costa de Marfil) en 2005. Por último comentar que de los puertos españoles Algeciras y Valencia mantienen trayectorias diferentes; mientras el primero desciende el segundo gana posiciones, y Bilbao se sale de esta clasificación en 2001.

**Figura 125.** Evolución volumen de contenedores (TEU) manipulados en el puerto de Las Palmas; 1992-2011



Fuente: APLP.

### La estrategia actual del puerto de Las Palmas

La Autoridad Portuaria de Las Palmas, con la finalidad de adecuarse a posibles incrementos de tráfico y negocio portuario, así como con la intención de realizar una reordenación más eficiente de sus terminales, promueve un Plan Director que consiste básicamente en la ejecución de obras para la ampliación de la dársena de La Esfinge. Esta actuación está orientada a generar más línea de atraque y superficie para actividades relacionadas con el tráfico de graneles líquidos, reparaciones navales, mercancía rodante (tráfico Ro-Ro) y otras actividades relacionadas con la logística portuaria (almacenamiento y redistribución de mercancías). Una orientación del crecimiento portuario conforme con el aumento de la explotación y comercialización de combustibles fósiles extraídos de la costa

occidental africana y de un esperado crecimiento general del comercio exterior africano. Conforme a estas expectativas de negocio portuario se espera un crecimiento sensible de buques y plataformas asociadas a la explotación de crudos que transitan por esta zona (rutas Mar del Norte-Golfo de Guinea).

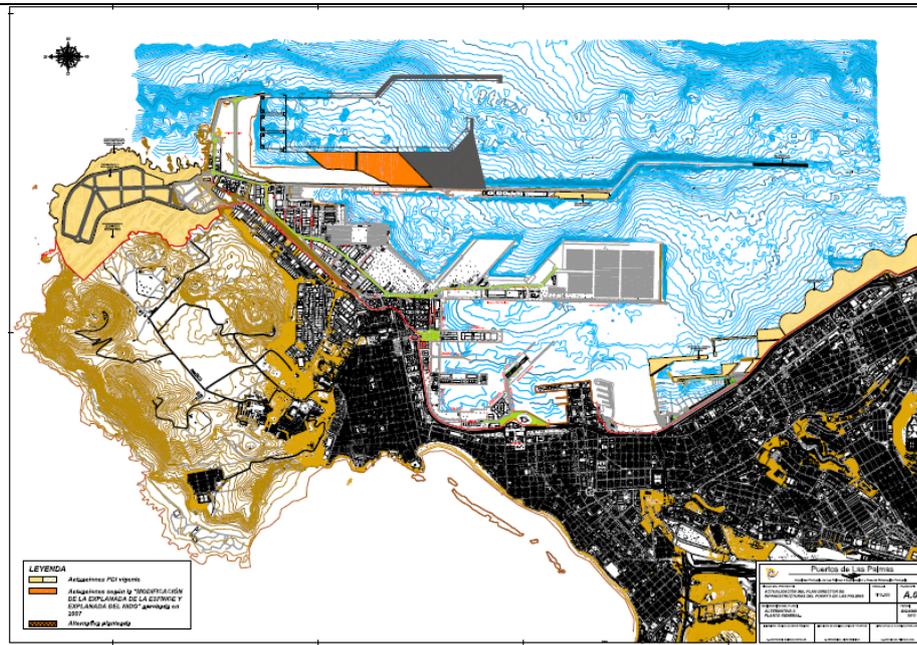
**Tabla 44.** Evolución del tráfico de graneles en el Puerto de Las Palmas

Año	Graneles sólidos	Graneles líquidos
2012	371.183	4.520.062
2011	528.359	4.864.188
2010	753.459	4.558.039
2009	764.074	4.551.869
2008	1.158.608	4.742.065
2007	1.629.288	4.691.131
2006	1.696.602	4.849.912
2005	1.787.242	4.797.146
2004	1.732.975	4.661.144
2003	1.716.601	4.752.450

Fuente: APLP.

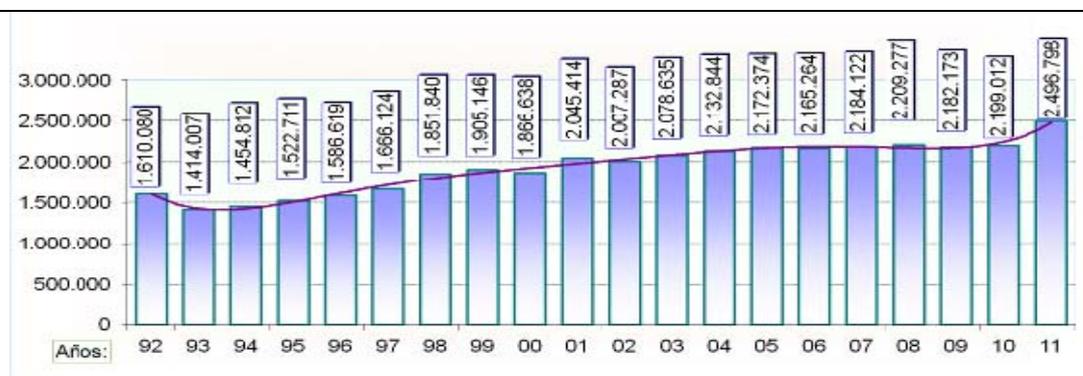
Los tráficos de graneles de la Tabla 44 están referidos (en un gran porcentaje) a la importación de productos (cereales, materiales para la construcción y otros) y al suministro de combustible (*Bunkering*). Este último se mantiene bastante regular mientras que el movimiento de graneles sólidos ha ido descendiendo de forma sensible a partir de 2008. Una baja que se atribuye al descenso de grandes obras (construcción) relacionado con el periodo actual de crisis.

**Figura 126.** Plan Director de Infraestructuras, puerto de Las Palmas, 2012. Plano de alternativa 04



Las obras de ampliación propuestas en la actualización del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Las Palmas se concentran en la Dársena de la Esfinge (puerto exterior) correspondiendo a las zonas coloreadas de gris oscuro (ampliación del dique de La Esfinge) y naranja (explanada de la Esfinge). Ampliación planteada para hacer frente a las expectativas de crecimiento portuario (año horizonte 2030). Expectativas relacionadas fundamentalmente con la demanda de servicios de reparaciones navales, tráfico de graneles líquidos y Ro-Ro (mixto: pasajeros y mercancía rodante). Es un plan Director a desarrollar por fases según el cumplimiento de tales expectativas. Fuentes: APLP.

**Figura 127.** Avituallamiento (agua más combustible) en el Puerto de Las Palmas, 1992-2011 (m<sup>3</sup>)



Avituallamiento Puerto de Las Palmas, año 2012; combustible 2.124.125 (m<sup>3</sup>); agua 278.772 (m<sup>3</sup>). Fuente: APLP.

El avituallamiento, aunque suele clasificarse como tráfico portuario, realmente es un servicio que prestan los puertos a la navegación. Como se comentó anteriormente, en este puerto el avituallamiento tanto de agua como de combustible (primero carbón y luego hidrocarburos) es un servicio bastante regular e importante y, en comparación con otros tráficos y puertos, es destacado. La razón fundamental es que históricamente este puerto ha sido punto de escala en rutas atlánticas e interoceánicas, además de otros derroteros y rutas de cabotaje comercial. Los buques que utilizan este puerto tanto para realizar actividades comerciales (carga o descarga de mercancía) u otro tipo de servicio, aprovechan su estancia para hacer avituallamiento. O puede ser que hagan escala –exclusivamente– para este fin. Sin embargo, la aguada no puede considerarse como un negocio, ya que no ofrece la oportunidad de generar un gran margen de beneficios, además de que en la actualidad algunos barcos están dotados de instalaciones para desalar agua. Hasta hace pocos años este servicio lo hacía de forma directa la autoridad portuaria, ahora lo desempeña la empresa Servicios Portuarios Canarios (SEPCAN), antigua cooperativa de amarradores.

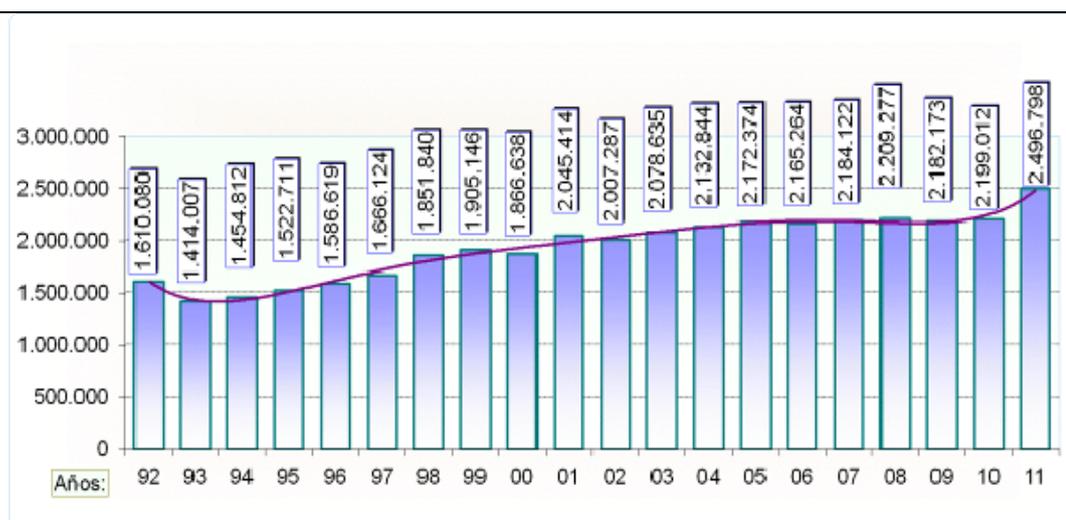
En cuanto al suministro de combustible, este es un servicio (actividad comercial) de mayor volumen de negocio. Su distribución en el puerto siempre ha estado en manos de las diversas compañías dedicadas a la comercialización de hidrocarburos. Para este servicio, importante para el puerto (cobro de tasas<sup>341</sup>) éste debe disponer de los calados, infraestructuras, instalaciones y demás medios mecánicos y humanos suficientes y adecuados.

En la actualidad, no hay puertos en la costa occidental africana, incluyendo los de la Macaronesia, capacitados para dar amarre a estos gigantes de la navegación. Especialmente a los buques más grandes. No obstante el Puerto de Las Palmas es el que cuenta con la mejor oferta de servicios.

---

<sup>341</sup> Según el uso, servicios que solicite y la actividad que desarrolle un determinado buque (tipo, actividad, tamaño, etc.) el puerto aplica una serie de tasas (capítulo III, del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Para el caso de un buque atracado a muelle para suministro, que no realice actividad comercial (por ejemplo de carga o descarga de mercancía) se le aplicaría la T1, Tasa al buque y la T6, Tasa por utilización especial de la zona de tránsito, según arqueo bruto GT (artículo 193 de la Ley citada). También se le podría aplicar la tasa de actividad por la recogida de desechos (artículo 187, de la misma ley).

**Figura 128.** Tráfico rodado (RO-RO) Puerto de Las Palmas, 2001-2011



Fuente: APLP.

El tráfico RO-RO, o tráfico rodado, se refiere al movimiento de carga o descarga (buque- muelle) mediante vehículos (camiones o vehículos articulados). Este tipo de movimiento de carga es el utilizado para la redistribución de mercancía a nivel local. En el caso de Canarias se usa en el tráfico interinsular, generalmente para redistribuir mercancías entre los puertos centrales (Puerto de Las Palmas y Puerto de Santa Cruz de Tenerife) y el resto de puertos, tanto de interés general como puertos de la comunidad autónoma.

**Tabla 45.** Relación de entradas y salidas de plataformas petrolíferas en el puerto de Las Palmas, 2009 – 2012

2009			
NOMBRE	Fecha entrada	Fecha salida	Estadía
Deep Sea Atlantic	05/05/2009	14/05/2009	9
Stena Tay	05/07/2009	15/12/2009	133
Sea Explorer	06/07/2009	07/07/2009	1
Saipen 7000	17/10/2009	18/10/2009	1
2010			
Saipen 7000	06/03/2010	07/03/2010	1
Transocean Rather	28/03/2010	31/03/2010	3
Sedco Express	15/07/2010	21/09/2010	68
Floatel Superior	03/10/2010	06/10/2010	3
Stena Forth	29/10/2010	30/10/2010	3
2011			
Cosl Pioneer	15/03/2011	05/04/2011	21
Sedco energy	09/03/2011	21/08/2011	165
Ocean Rig Corcovado	03/04/2011	06/04/2011	2
Stena Tay	28/07/2011	25/01/2012	181

2012			
ODN Tay IV	25/01/2012	16/02/2012	22
Corcovado	27/01/2012	29/01/2012	2
Maersk Discoverer	26/02/2012	12/03/2012	12
Cols Innovator	26/02/2012	27/02/2012	1
Deepwater Champion	06/06/2012	07/06/2012	1
Cosl Promoter	20/07/2012	21/07/2012	1
Eirik Raude	08/10/2012	19/12/2012	73
West Hercules	22/10/2012	26/10/2012	4
West Aquarius	02/11/2012	20/11/2012	18
GSF Constellation II	10/11/2012	26/12/2012	46
Fuente: APLP. Elaboración propia.			

La estancia de las plataformas petrolíferas en el Puerto de Las Palmas puede ser por escala técnica (por lo general para hacer avituallamiento o cambio de tripulación) que puede durar 1 día, o para complementar dicha escala con otros servicios (reparaciones), siendo esta estancia de mayor prolongación temporal (hasta seis meses). Su estancia en puerto no produce un gran beneficio directo a la autoridad portuaria en la medida que no se le cobran tasas por ocupación de suelo y actividad comercial (carga o descarga de mercancías) y porque su arqueo bruto, a pesar de su apariencia, es reducido (unidad GT). Sin embargo en la medida que se prolonga su estancia y solicite servicios portuarios y otros de carácter urbano estas estructuras navales originan beneficios para la comunidad portuaria, e indirectamente, también a la ciudad (gastos diversos).

Se aprecia claramente cómo a partir de 2012 (Tabla 46) se ha incrementado la llegada a este puerto de plataformas petrolíferas. Un aumento motivado por la explotación y comercialización de las bolsas de petróleo existente en la costa occidental africana, en mayor medida, en el área del golfo de Guinea, Marruecos y Sáhara Occidental.

La mayor parte de las plataformas señaladas en las tablas están consignadas por la compañía Hamilton<sup>342</sup>, consignataria histórica en los puertos canarios.

<sup>342</sup> Hamilton y CIA, compañía de origen escocés dedicada al comercio marítimo con más de 160 años de historia. A mediados de siglo XIX se instala en Tenerife y desde 1957 opera en el puerto de Las Palmas.

Generalmente las plataformas que hacen escala en el Puerto de Las Palmas hacen la ruta Mar del Norte-Golfo de Guinea.

**Tabla 46.** Relación de entradas y salidas de plataformas petrolíferas en el puerto de Las Palmas, 2013

Consignataria	Nombre	GT	Operaciones	Llegada Real	Salida Real	Estadía
Viking Star	Island Innovator	29349	Combustible	16/01/2013	20/01/2013	5 días
Hamilton	Leiv Eirikson	36768	Combustible	16/01/2013	17/01/2013	3 días
Hamilton	Sedco Express	24175	Combustible	19/01/2013	25/01/2013	5 días
Hamilton	Stena Drillmax	58294	Reparaciones	25/02/2013	13/5/013	45 días
Hamilton	GSF Artic I	12072	Reparaciones	14/03/2013		1 año
Hamilton	Eirik Raude	36898	Combustible	18/03/2013	31/03/2013	4 días
Hamilton	Noble Globetroters II	35676	Reparaciones	23/07/2013	29/07/2013	8 días
Hamilton	Stena Drillmax	58294	Reparaciones	24/07/2013	16/08/2013	30 días
Hamilton	Cajun Express	23997	Reparaciones	09/08/2013	21/10/2013	60 días
Hamilton	Deepwater Discovery	59632	Reparaciones	16/09/2013	19/12/2013	60 días
Hamilton	Ocean Valiant	27149	Reparaciones	20/10/2013		90 días
Viking Star	Blackford Dolphin	19442	Avituallar	05/11/2013	08/11/2013	1 días

Fuente: APLP

Elaboración propia

**Figura 129.** Maniobra de atraque en el muelle Reina Sofía de plataformas para la extracción de petróleo

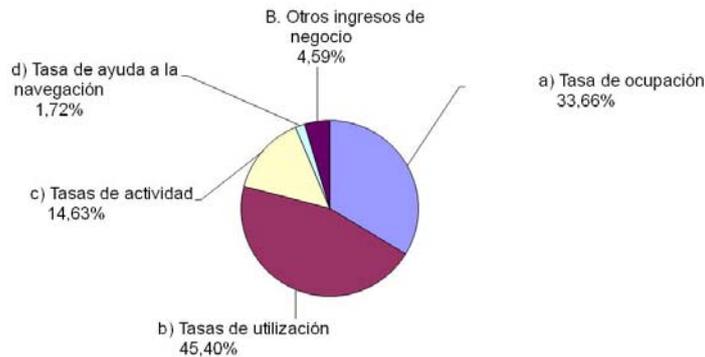


Fuente: APLP.

**Figura 130. Evolución volumen de negocio de la APLP, 2009-2013**

CONCEPTO	AÑO 2009 (en miles de euros)	AÑO 2010 (en miles de euros)	AÑO 2011 (en miles de euros)	AÑO 2012 (en miles de euros)	AÑO 2013 (en miles de euros)	PORCENTAJE DIFERENCIA 2013 - 2012
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>57.869,46</b>	<b>58.458,75</b>	<b>55.175,50</b>	<b>61.199,22</b>	<b>68.472,08</b>	<b>11,88%</b>
A. Tasas portuarias	55.948,61	55.890,28	51.403,04	58.586,70	65.332,48	11,51%
a) Tasa de ocupación	19.698,12	19.467,14	19.298,62	21.514,13	23.049,98	7,14%
b) Tasas de utilización	30.778,31	31.133,03	25.000,36	28.451,10	31.083,85	9,25%
1. Tasa del buque	16.880,54	16.582,95	14.154,13	16.021,65	16.640,43	3,86%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo	1.319,66	1.622,01	1.333,62	1.179,89	1.453,87	23,22%
3. Tasa del pasaje	1.906,24	2.057,03	2.868,54	3.272,13	3.510,45	7,28%
4. Tasa de la mercancía	10.568,86	10.802,31	6.569,88	7.912,71	10.071,13	27,28%
5. Tasa de la pesca fresca	103,01	68,73	59,97	15,97	25,09	57,11%
6. Tasa por utilización especial de zona la de tránsito			14,22	48,76	-617,12	-1365,74%
c) Tasas de actividad	4.572,29	4.353,72	5.969,34	7.172,05	10.018,17	39,68%
d) Tasa de ayuda a la navegación	899,90	936,39	1.134,73	1.449,42	1.180,48	-18,56%
B. Otros ingresos de negocio	1.920,85	2.568,47	3.772,46	2.612,52	3.139,60	20,17%
a) Importes adicionales a las tasas	176,43	271,22	340,11	60,02	376,38	527,09%
b) Tarifas y otros	1.744,42	2.297,25	3.432,35	2.552,50	2.763,22	8,26%

**Distribución porcentual año 2013**



**Distribución porcentual año 2012**



Fuente: APLP.

Del análisis de los datos recogidos en la Figura 130 se desprende un cierto equilibrio entre los ingresos del puerto procedentes de la Tasa de Ocupación y la Tasa de Utilización. La primera está asociada a la explotación del suelo de dominio público portuario (concesiones y autorizaciones), y la segunda vinculada al negocio marítimo puro (tasas a los buques y a las mercancías). La diferencia de ingresos por ocupación y utilización se ha ido disminuyendo con el tiempo.

Esta situación evidencia una alta importancia de la explotación de la zona de servicio terrestre en un puerto principalmente de servicios donde las concesiones administrativas casi colmatan el espacio disponible y urbanizado actual (superior al 80%).

<b>Tabla 47.</b> Superficie total y suelo concesionable del puerto de Las Palmas, año 2013 <sup>343</sup>		
	Superficie total del puerto	4.305.142,72
	Superficie total concesionable	2.468.496,85
Fuente: APLP		

En el caso del Puerto de Las Palmas se da la circunstancia de que las concesiones destinadas a terminales de contenedores (2)<sup>344</sup>, varaderos (2) y almacenamiento de graneles (líquidos y sólidos) ocupan casi el 70% de la superficie disponible, mientras que el resto de la superficie está ocupada por muchas micro concesiones destinadas a servicios complementarios.

Precisamente esta situación es la que puede dar lugar al equilibrio mencionado. Por un lado, la alta densidad de superficie ocupada por concesión proporciona los ingresos de la Tasa por Ocupación y, por otro lado, la actividad de las principales concesiones está íntimamente ligada al tráfico marítimo comercial. Se trata de portacontenedores, barcos en graneleros, petroleros, etc. que, además de tener un

<sup>343</sup> La superficie total del puerto, definida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (que se modifica en razón de ampliaciones o desafectaciones de terrenos) incluye además del suelo concesionable las zonas de maniobras; los viales y espacios verdes; escolleras y taludes; terrenos adscrito al faro de la Isleta; terrenos protegidos; playas; y otros no expropiados o no adquiridos pero que forman parte de la zona de servicio.

<sup>344</sup> En 2014 hay dos empresas estibadoras operando en el puerto de Las Palmas, La Luz S.A. (Terminal de Contenedores) con 161.446m<sup>2</sup> y Operaciones Portuarias Canarias S.A. (OPCSA) con 331.886 m<sup>2</sup>. La suma de las dos ocupan el 20 % del total del suelo concesionable.

tamaño importante (GT), se dedican a la carga y descarga de mercancías estando estos parámetros directamente relacionados con el cálculo de la tasa por utilización. En tantos por ciento, la situación del Puerto de Las Palmas es similar a la de los puertos de Barcelona y Tarragona<sup>345</sup>.

En el Puerto de Algeciras se da el caso de que la Tasa por Utilización es muy superior a la Tasa de Ocupación a pesar de que el tráfico de contenedores es su principal negocio. En este caso contribuyen a una alta tasa de utilización el número y GT de los barcos entrados y la gran cantidad de mercancía manipulada. Este bajo valor de los ingresos por Tasa de Ocupación hace que se igualen a los ingresos por Tasa de Actividad, mientras en otros puertos los segundos suele rondar el 30% de los primeros. Esto puede suceder bien porque el valor del suelo en Algeciras sea muy bajo o, bien porque las terminales de mercancía tengan alguna bonificación singular sobre la tasa de ocupación (art.182 del TR-LPyMM<sup>346</sup>).

En otros puertos como el de Santa Cruz de Tenerife, los ingresos por tasa de utilización doblan a los ingresos por tasa de ocupación, probablemente debido a su escasa superficie terrestre y la ausencia de grandes terminales en su Zona de Servicio.

La existencia de grandes terminales que muevan un gran volumen de contenedores proporciona al puerto donde se encuentren altos ingresos. Estos ingresos están derivados de la aplicación de una serie de tasas a este negocio portuario: Tasa de Ocupación (mucho suelo rentando); Tasa por los servicios que le presta el puerto a los buques que llegan a dejar o retirar contenedores; y tasa por la actividad (cantidad de contenedores movidos).

Un valor añadido a este tráfico es que además de mantener a los puertos y sus territorios asociados en las rutas de la mercancía, precisan y hacen uso en gran medida del resto de servicios portuarios (estibadores, prácticos, remolcadores,

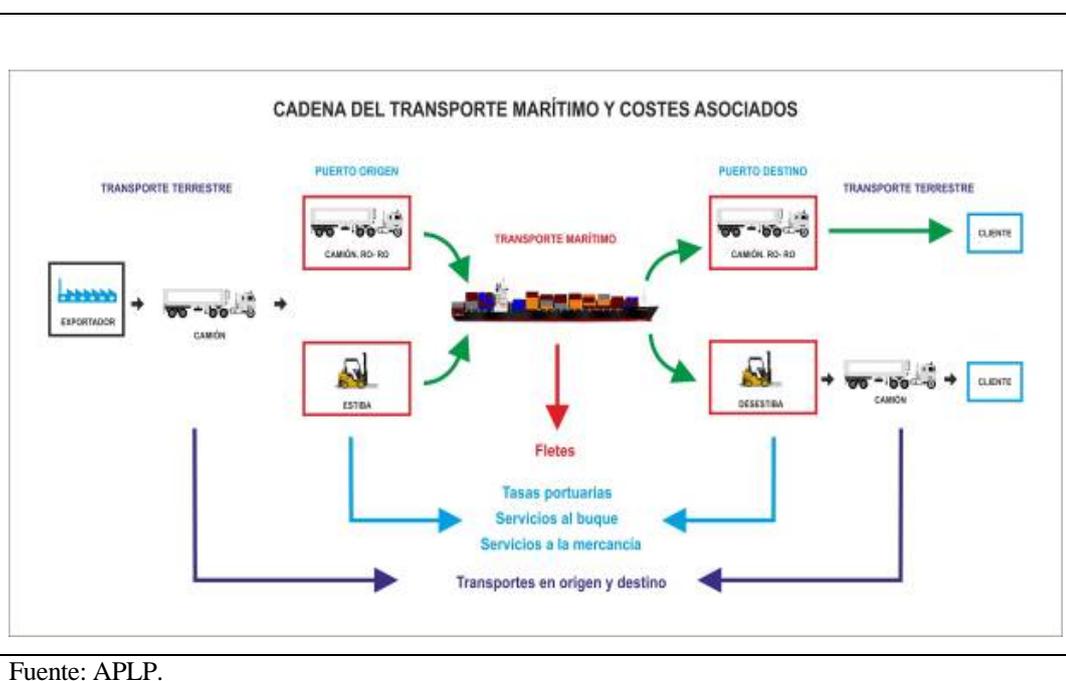
---

<sup>345</sup> Las fuentes para las referencias sobre tasas de otros puertos han sido las memorias anuales de los puertos citados.

<sup>346</sup> Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina mercante.

amarradores). Pero también cuenta con algunos inconvenientes. Precisan de grandes inversiones en obras marítimas que difícilmente afrontaría el capital privado (obras de abrigo, rellenos en zonas de grandes calados, dragado de canal de entrada, etc. Si esto lo unimos a la volatilidad del negocio de transbordo de contenedores podemos pensar que lo ideal es que el porcentaje de mercancía import-export sea elevado para fidelizar a los clientes y asegurar la amortización de las infraestructuras y no estar a merced de las presiones que los operadores puedan pretender y, sobre todo, lo conveniente sería concretar acuerdos entre las partes interesadas (navieras, operadores portuarios y autoridades portuarias) para la financiación de las inversiones, fidelidad de la carga y eficiencia del servicio.

**Figura 131.** Cadena de transporte marítimo y costes asociados



Fuente: APLP.

## VII.2 DIAGNÓSTICO ACTUAL DEL PUERTO DE LA LUZ

De todos los puertos localizados en esta área geográfica, el de Las Palmas es el que se encuentra mejor dotado en cuanto a infraestructuras, instalaciones y capacidad de prestación de servicios portuarios. Además de contar con una serie de aspectos favorables.

A *priori* el Puerto de Las Palmas cuenta, en buena medida, con los cuatro factores esenciales para el desarrollo global de un puerto comercial: localización geoestratégica, emplazamiento favorable, infraestructuras adecuadas e instalaciones y servicios necesarios y eficientes. Hoy en día es el puerto comercial más importante del conjunto de archipiélagos de la Macaronesia y de toda la costa occidental africana. De todos los puertos localizados en esta área geográfica, sólo el de Las Palmas (hasta 2012) se incluye de forma constante en la clasificación mundial de los 100 primeros puertos en tráfico de contenedores.

Además de estos factores esenciales se pueden destacar otros aspectos favorables. En cuanto a las características positivas, el Puerto de Las Palmas muestra las siguientes:

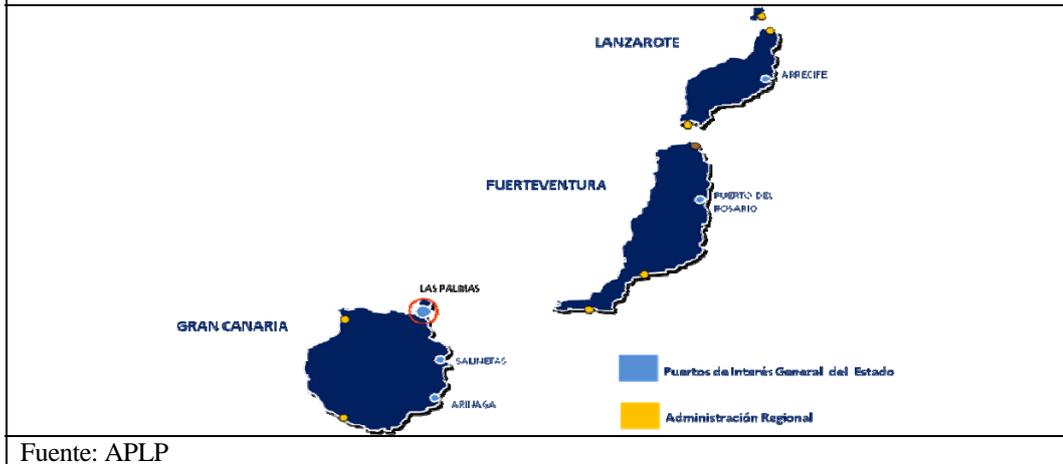
-Una localización geoestratégica. El puerto se enmarca dentro de las rutas comerciales intercontinentales (Europa-América del Sur, Europa-África occidental y Europa-Asia, por el Cabo de Buena Esperanza). Situación que aprovecha como puerto comercial para el trasbordo de mercancías, y también como puerto de escala para avituallamiento, reparaciones navales y trasbordo de pesca congelada.

-Una estructura natural que permite abrigo, disponibilidad de recursos pétreos para rellenos y construcción de muelles. Con suave desnivel batimétrico y sin problemas de aterramiento (aportaciones de arenas o sedimentos).

-Resguardo de las corrientes dominantes y una meteorología favorable que permite la operatividad durante cualquier época del año (una media de inoperatividad anual de tan solo 3 días).

-Es puerto cabecera de la provincia de Las Palmas, redistribuidor de mercancías (tráfico interinsular).

**Figura 132.** Localización de puertos comerciales en la provincia de Las Palmas



Fuente: APLP

- El desarrollo de una zona de actividades logísticas en el área portuaria, con características de Zona Franca y Zona ZEC, es un importante incentivo para dinamizar y promover actividades económicas (reelaboración y exportación de productos). Situación que favorece el tránsito de mercancías vía marítima. La zona Franca del Puerto de Las Palmas cuenta con 50.000 m<sup>2</sup> de superficie.

**Figura 133.** Terrenos destinados para el desarrollo de actividades logísticas del puerto de Las Palmas



Fuente: APLP.

-Instalaciones con gran capacidad para el almacenamiento y suministro de combustibles (*bunkering*).

**Figura 134.** Instalaciones y buque para suministro de combustible en el Puerto de Las Palmas



Fuente: APLP.

- El Puerto de Las Palmas cuenta con los mejores centros de reparaciones navales de la zona, tanto en varada como a flote, con capacidad para realizar reparaciones, trabajos de mantenimiento o conversiones a todo tipo de buques. En el puerto también operan talleres independientes especializados en las reparaciones navales con una dilatada experiencia y calidad. Repnaval, dotado de 5 carros de varada de una dimensión máxima de 126 m. de eslora y 17,60 m. de manga; Astican, dispone de 7 calles de varada, con longitudes que varían entre 170 y 220 m., y con un Syncrolift de 175 m. de largo y 30 m. de ancho, con una capacidad de elevación de 10.000 toneladas, para buques de hasta 36.000 tpm.

**Figura 135.** Varaderos en el puerto de Las Palmas



Instalaciones de REP NAVAL

Instalaciones de ASTICAN

Fuente: APLP.

-Oferta diversificada en tráfico de contenedores (3 terminales, 24 horas de servicio): El puerto cuenta con tres terminales de contenedores con una capacidad total de 2.600 metros de atraque y unos calados entre -11 y -18 metros, lo que permite un

promedio de movimiento de entre 26 y 30 contenedores por hora. Con un equipamiento formado por 22 Trastainers, 1 grúa Feder, 8 grúas Panamax, 4 grúas Post Panamax y 2 grúas Super y Post Panamax.

-Servicios básicos y complementarios avanzados vinculados a la operatividad náutica: señalización marítima, practicaje, remolque, amarre, estiba y desestiba, y seguridad. Sobre este último aspecto el Puerto de Las Palmas ha desarrollado una serie de servicios, basados en la calidad y seguridad, para apoyar a los buques que hacen escala o realizan operaciones en el mismo. Las operaciones de entrada y salida son controladas desde el Centro Coordinador de Servicios (CCS), donde trabajan de forma conjunta la Sociedad de Salvamento Marítimo, Capitanía Marítima, Prácticos y Autoridad Portuaria. En este sentido el Puerto dispone de:

- 1 lancha de patrulla y de una embarcación de salvamento.
- 2 embarcaciones de limpieza y lucha contra la contaminación y recogida de residuos de acuerdo a las normas internacionales Marpol. Y en concreto la Sociedad Estatal de Salvamento dispone de:
  - 1 Remolcador,
  - 1 Embarcación de intervención rápida,
  - 1 Helicóptero.

Toda esta asistencia se completa con una flota de remolcadores, amarradores, policía portuaria y servicio contraincendios.

**Figura 136.** Servicios para el control y salvamento marítimo



Fuente: APLP.

-Oferta de servicios relacionados con la actividad comercial portuaria: manipulación de mercancías, depósito y almacenaje, inspección y control de la mercancía por parte de las administraciones públicas (aduana, sanidad, etc.), consolidación y desconsolidación de cargas, servicios de apoyo a los buques (aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones, etc.). Así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades.

-Oferta turística amplia que favorece el movimiento en tráfico de cruceros, con instalaciones y atraque para estos buques cerca de la ciudad.

**Figura 137.** Punto de inspección fronteriza (PIF) del Puerto de Las Palmas



Fuente: APLP.

**Figura 138.** Vista muelle de Santa Catalina



Fuente: APLP.

**Figura 139.** Vista y plano sobre proyecto de mejora del entorno y accesos al Muelle de Santa Catalina



Fuente: APLP.

En cuanto a los aspectos no favorables del Puerto de Las Palmas, destacamos los siguientes:

- Ser puerto insular (limitación de la multimodalidad y conexiones).
- Inexistencia de acuerdos para fiabilidad del tránsito internacional de contenedores.
- Dificultades y retrasos en la puesta en marcha de proyectos e infraestructuras por el elevado número de administraciones implicadas.
- Atraques dispersos (tráfico interinsular).
- Escasez de superficie respecto a longitud de muelle.
- Bajo nivel de exportación y de generación de valor añadido a la mercancía.
- Escaso aprovechamiento de la zona franca y zona ZEC (falta de iniciativa privada).

En síntesis el Puerto de Las Palmas es un puerto bien equipado destacando por la completa y moderna gama de servicios náuticos y de carácter comercial portuario, directos e indirectos.

### **VII.3 PROSPECTIVA: EXPECTATIVAS DE CRECIMIENTO PORTUARIO**

El objetivo de este apartado es evaluar el escenario de futuro del Puerto de Las Palmas y sobre eso realizar propuesta de actuación integral puerto y ciudad. Propuesta que se hará en el capítulo final de esta tesis.

Para ello se analizará la evolución de los tráficos portuarios, competencia externa, las posibilidades de captación de tráficos y servicios portuarios por el Puerto de Las Palmas y otras actuaciones externas que indirectamente inciden en el desarrollo del puerto y en la ciudad.

Cualquier estudio sobre evolución de tráficos portuarios es sumamente complejo, debido a la incertidumbre sobre la evolución de la realidad con la que se trabaja y su expresión en datos cuantitativos. La evolución de los tráficos portuarios, especialmente a nivel internacional, depende del comportamiento de una serie de fenómenos y variables que, como tales, varían de acuerdo con el desarrollo de la realidad sujeta al comercio y sistema de transporte marítimo.

La evolución de la economía mundial, la fragmentación y distribución geográfica de los procesos de producción y el comercio (en cuanto a estructuras, dinámica y volúmenes) marcan las pautas en los flujos del transporte marítimo.

La operatividad y marcha del comercio, o sea la evolución las transacciones de bienes materiales a distintas escalas geográficas, depende en mayor o menor medida de:

- Los niveles de producción y consumo, tanto a nivel global como en el área geográfica cercana (ámbito de intervención e interrelaciones).
- La distribución geográfica de los centros de producción y consumo.
- La fragmentación en los procesos de producción.
- Los productos que se fabriquen en cada centro de producción.
- Del volumen y tipo de demandas en los centros de consumo.

- De la información y del sistema de comunicaciones entre distintos mercados.
- De los flujos Norte-Sur.
- De la disponibilidad de medios de transportes y capacidad para generar economías de escala.
- De los obstáculos, etc.

Por otro lado, es conocido lo reducido en el tiempo de los ciclos de auge y recesión económica, haciendo aún más complejas las previsiones a medio plazo<sup>347</sup>.

Por tanto, cualquier estudio sobre evolución de tráficos portuarios (el 80% del volumen total de mercancías se mueve mediante transporte marítimo) no podrá basarse en el rigor científico de datos numéricos. Menos aún si éstos son resultado de una simple proyección de los datos actuales (cantidades absolutas o porcentajes) teniendo presente la irregularidad de los factores asociados al transporte marítimo y las posibles presiones de puertos competidores. Por consiguiente, los análisis de evolución de tráficos portuarios y posible captación, basados en proyecciones de datos numéricos, serán meramente orientativos. Como también lo serán las previsiones hipotéticas basadas en estimaciones sobre el desarrollo de la realidad (que afecta al transporte marítimo) a corto plazo.

Y es que siempre la planificación local (diseñada por el propio puerto) sobre el crecimiento de un puerto conectado a redes internacionales de transporte y comercio marítimo se proyecta en base a especulaciones sobre expectativas de desarrollo. No puede ser de otra forma, aunque no sea del todo fiable y, por supuesto, conlleve riesgos. No obstante, el propio crecimiento y desarrollo (que es un proceso lento y prolongado) actúa y modela la realidad a favor de los agentes actores, disminuyendo riesgos y obstáculos.

Sobre la evolución de tráficos no cautivos<sup>348</sup> y las posibilidades de captación de buques, es difícil predecir con acierto el nivel de éxito de la estrategia que se

---

<sup>347</sup> Rodríguez Dapena, A., 2005, y UNCTAD, 2011.

defina para conseguir este objetivo, ya que estas dos variables no dependen solamente de condicionantes endógenos, sino también de cómo evolucione en su conjunto factores externos. Queremos decir con esto que la trayectoria sobre el volumen de tráfico portuario del Puerto de Las Palmas no dependerá solamente del ofrecimiento de infraestructuras y servicios que pueda prestar este puerto, aunque ello sea un factor muy importante en la competencia internacional por la captación de tráficos marítimos. También dependerá de la acción de los gobernantes y representantes de sectores sociales implicados. Por ejemplo de los acuerdos que se alcancen entre las navieras, las empresas estibadoras, la autoridad portuaria y otras corporaciones encargadas de la prestación de los diversos servicios portuarios, así como del volumen de mercancía y tráfico naval, en general, que transite por rutas atlánticas. Y más concretamente aquellas que en su trayectoria, por proximidad, les sea rentable su escala en Gran Canaria (fundamentalmente el avituallamiento).

Aunque la incertidumbre es una constante en este tipo de análisis, es probable, que, al menos, el tráfico de graneles líquidos (crudos y derivados) siga aumentando de forma gradual debido al crecimiento de la producción y comercialización de combustibles fósiles en zonas de África Occidental. No en vano, en los últimos tiempos se ha puesto de manifiesto el interés de instalación de importantes empresas de este sector en el Puerto de Las Palmas (almacenaje e industria dedicada al tratamiento del crudo). Igualmente, la apertura de nuevas rutas Norte-Sur debido a la explotación de estos nuevos depósitos naturales y su comercialización, reforzarán sin duda al Puerto de Las Palmas como una importante escala para el suministro de combustible y de reparaciones de plataformas extractivas. También la extracción y el transporte de minerales de África a otros continentes potencian estas rutas atlánticas: Norte-Sur y Sur-Sur.

Otros factores a tener en cuenta, ya que inciden en la evolución de algunos tráficos, es la elección del Puerto de Las Palmas como sede internacional de la Cruz Roja y Media Luna Roja y también sede del Programa Mundial de

---

<sup>348</sup> Se trata de actividad expuesta, en mayor o menor grado, a la competencia exterior. Los tráficos no dependientes de la demanda interna o de las exportaciones de los productos insulares pueden estimarse en un 70% aproximadamente del total.

Alimentos. La escala de barcos para cargar material y trasladarlos hasta el lugar de destino genera negocio portuario directo y, de forma indirecta, produce mediante la propaganda favorable que se le puede atribuir al puerto. En concreto sobre la elección como sede portuaria de estos organismo. Una designación que conlleva el reconocimiento al puerto de disponer de una serie de características y cualidades necesarias para esta finalidad. Por tanto, el puerto queda clasificado como operador logístico. Circunstancia que potencia el factor geoestratégico de este puerto y de la ciudad de Las Palmas como centro logístico internacional.

**Figura 140.** Instalaciones de las sedes de organismos de la ONU: Cruz Roja, Media Luna Roja y Programa Mundial de Alimentos



Fuente: APLP.

Se suman a estas decisiones todo un conjunto de actuaciones y procedimientos a distintas escalas que se llevan a cabo en la misma línea de cooperación y ayudas al desarrollo del continente africano, cuestionadas en su procedimiento (dependencia del exterior), y porque no implican cambios sustanciales en la realidad social, económica y política de los países y gobiernos que forman ese continente.

Es lógico pensar que de efectuarse de forma global ese esperado desarrollo<sup>349</sup>, se producirá un crecimiento en la producción y el consumo en estos países africanos

<sup>349</sup> Es necesario aclarar que el desarrollo social y económico de un país, o área geográfica -en este caso de la casi totalidad de un continente- no depende, o no puede estar sujeto a políticas de “ayuda humanitaria”, ya que, entre otras cosas, perpetúan una imagen desvirtuada e interesada de incapacidad de los pueblos africanos. Es preferible –ya que da mejores resultados- contribuir a establecer mecanismos democráticos de redistribución de la riqueza que se genera en cada uno de esos países africanos y así mismo, establecer unas relaciones e intercambios comerciales más justos y equilibrados.

y, por esa razón, se generarán las bases de un incremento en las relaciones comerciales e intercambios de bienes materiales, tanto entre estos países, como entre ellos y otras áreas geográficas o mercados. Gran parte de estos intercambios se producirá mediante medios de transporte marítimo.

Conforme a este supuesto, también aumentarán las expectativas de captación de tráficos portuarios por el Puerto de Las Palmas, no sólo en cuanto a trasbordo de contenedores y otros tráficos relacionados con la explotación y transporte de hidrocarburos, como ya se ha comentado. Muy probablemente, también aumente el tránsito de buques (ferrys) de pasajeros y tráfico rodado (RO- RO) asociados al transporte marítimo de corta distancia. En este caso, entre puertos de la costa occidental africana y Canarias, e incluso entre estos puertos africanos y Europa tomando el Puerto de Las Palmas como puerto de escala.

No en vano, compañías de líneas regulares de transporte de pasajeros y RO-RO, (las existentes y otras nuevas) han mostrado su interés por trasladarse a la nueva dársena de La Esfinge por evidentes razones de maniobrabilidad y un importante ahorro en los trayectos y los consumos.

Este tipo de tráficos (y actividades derivadas) pueden ser captados perfectamente por el Puerto de Las Palmas ya que, por su localización y demás características técnicas, puede posicionarse con cierta ventaja con respecto a otros puertos de la zona como:

- Centro de avituallamiento, almacenamiento, elaboración de productos derivados (biocombustibles) y redistribución de combustibles.
- Centro de reparaciones navales.
- Estación marítima mixta pasajeros - tráfico RO-RO.

Si estas previsiones de crecimiento se cumplen, tal como están verificando los acontecimientos actuales, es muy probable que el puerto y ciudad de Las Palmas refuercen su posición y se conviertan en un punto de referencia importante, teniendo en cuenta que el puerto y la ciudad se configuran como el enclave urbano portuario mejor equipado de toda la costa occidental africana, continental e

insular, además de mantener una buena localización con respecto a las rutas marítimas y la proximidad geográfica con el continente africano. Faltaría añadir a la iniciativa comercial portuaria enfocada particularmente a potenciar el tráfico de ferrys África-Canarias, algunas actuaciones complementarias enmarcadas en políticas de buena vecindad, de cooperación y de rentabilidad social.

#### **VII.4 ACTIVIDADES PORTUARIAS Y VALOR AÑADIDO BRUTO**

Otro aspecto a tener en cuenta entre los elementos de partida para este análisis es conocer el valor añadido bruto y la capacidad de empleo de los tráficos portuarios. Para ello mostramos datos obtenidos del estudio sobre impacto económico del puerto de Las Palmas (2005) encargado a la ULPGC, y elaborado por el grupo de investigación en Economía de las Infraestructuras y el Transporte, dirigido por Ginés de Rus<sup>350</sup>. De él se deduce que el avituallamiento de combustible supone la mitad de las ventas del puerto. Una cantidad que desciende al 20% en cuanto a valor añadido y al 7% referente al empleo total que se origina en el Puerto de Las Palmas. La carga y descarga de mercancías (excluyendo el tránsito de contenedores) es la segunda actividad en su aportación al valor añadido (35%) y primera en empleo (39%). El tránsito de contenedores, contrariamente a su intensiva ocupación de suelo y visibilidad, supone un 12% del valor añadido y un 10% del empleo. Las reparaciones navales constituyen una actividad de alto valor añadido y generación de empleo: 24% del valor añadido y 32% del empleo. Las reparaciones navales dan empleo directo a 1.450 trabajadores<sup>351</sup> en las grandes empresas del recinto portuario y en un amplio número de pequeñas empresas que son subcontratadas. Tanto el empleo de contratación directa como el de subcontratas, generan tejido empresarial a través de la demanda de inputs intermedios en la economía de la isla. Probablemente, la importancia económica de esta actividad en la isla es significativamente mayor de lo que reflejan las cifras de su aportación directa a la actividad económica del Puerto.

---

<sup>350</sup> De Rus, G. *et al.* 2007.

<sup>351</sup> El número total de empleo directo en 2014, se estima en 5.000.

<b>Tabla 48.</b> Valor Añadido Bruto (VAB) y capacidad de empleo según actividad portuaria en el puerto de Las Palmas (2005)		
ACTIVIDAD	VAB (%)	EMPLEO (%)
Carga y descarga de mercancías (excluyendo el tránsito de contenedores)	35	39
Reparaciones navales	24	32
Avituallamiento combustible	20	7
Tránsito de contenedores	12	10
Fuente: De Rus <i>et al.</i> , 2007.		

## **VII.5 CARACTERÍSTICAS DE LOS MOVIMIENTOS DE CARGA Y TRÁFICO PORTUARIO POR EL PUERTO DE LAS PALMAS**

Observando la Tabla 49 se aprecia como el mayor volumen de tráficos de mercancías (> del 90%) con escala en el Puerto de Las Palmas tiene origen y destino Europa, debido a los vínculos políticos y comerciales con este continente, siendo el Puerto de la Bahía de Algeciras, y otros puertos españoles, desde donde parten o reciben el mayor número de buques (tráfico de cabotaje). En un segundo nivel de movimientos están las conexiones con puertos del continente africano, que representan cerca de un 28% del total. Respondiendo estos tráficos al factor geográfico de localización (cercanía con el continente).

En lo referente al movimiento general de mercancías (Tabla 50), las mercancías en tránsito ocupan el primer lugar, debido a su carácter como puerto de escala y funcionalidad como centro redistribuidor local (tráfico interinsular). Y en cuanto a tipo de mercancías (Tabla 51), ocupan los primeros puestos aquellas incluidas en el grupo 7, las de tipo agroganadero y alimentario, junto a las de tipo energético (grupo 1). Asociado al consumo de alimentos y producción de energía.

**Tabla 49.** Tráfico de mercancías con escala en el Puerto de Las Palmas, año 2012

<b>CONTINENTE (pto. origen)</b>	<b>CONTINENTE (pto. destino)</b>	<b>TONELADAS</b>	<b>%</b>
África	África	872.754,990	4,292
África	América	116.206,237	0,571
África	Asia	648.046,321	3,187
África	Europa	2.389.609,197	11,751
África	Oceanía	239,097	0,001
África	Otros	74.506,318	0,366
América	África	1.333.372,067	6,557
América	América	24.133,712	0,119
América	Asia	17.543,018	0,086
América	Europa	247.531,488	1,217
América	Oceanía	0,009	0,000
América	Otros	713,446	0,004
Asia	África	1.360.216,726	6,689
Asia	América	33.067,042	0,163
Asia	Asia	1.337,131	0,007
Asia	Europa	138.735,617	0,682
Asia	Oceanía	37,500	0,000
Asia	Otros	191,362	0,001
Europa	África	4.150.223,563	20,408
Europa	América	149.085,508	0,733
Europa	Asia	58.500,831	0,288
Europa	Europa	7.670.899,231	37,721
Europa	Oceanía	58,836	0,000
Europa	Otros	963.288,109	4,737
Oceanía	África	50.959,036	0,251
Oceanía	América	654,379	0,003
Oceanía	Asia	36,295	0,000
Oceanía	Europa	2.784,770	0,014
Otros	África	986,706	0,005
Otros	Asia	369,710	0,002
Otros	Europa	3.780,022	0,019
Otros	Otros	25.999,229	0,128
<b>Totales</b>		<b>20.335.867,503</b>	

Fuente: Memoria anual APLP, año 2012.

<b>Tabla 50.</b> Movimiento de mercancías en el puerto de Las Palmas, año 2012 (en Toneladas)	
<b>CONCEPTO</b>	<b>VOLUMEN (en toneladas)</b>
<b>COMERCIO EXTERIOR</b>	
Importación	600.520
Exportación	2.474.659
Transbordadas	46.083
Transito	11.434.941
Cabotaje	4.835.014
Pesca fresca, avituallamiento y tráfico interior	2.402.930
<b>TOTAL</b>	<b>21.794.147</b>

Fuente: Memoria anual APLP, año 2012.

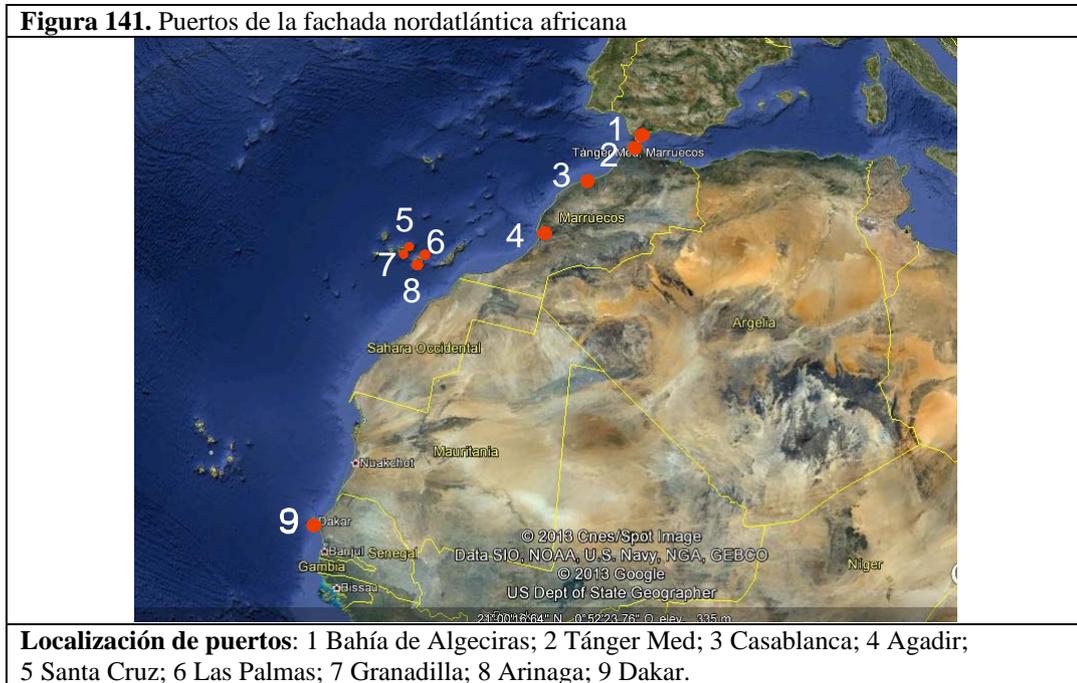
<b>Tabla 51.</b> Evolución tráfico de mercancía en el puerto de Las Palmas 2009-2011						
<b>EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS</b>	<b>TONELADAS</b>			<b>PORCENTAJES</b>		
Grupos de mercancías	2011	2010	2009	2011	2010	2009
1. Energético	6.262.626	5.614.326	5.475.613	27%	26%	28%
2. Siderometalúrgico	893.381	845.799	600.485	4%	4%	3%
3. Minerales no metálicos	313.741	393.992	389.213	1%	2%	2%
4. Abonos	101.910	100.915	101.957	0%	0%	1%
5. Productos químicos	1.079.948	1.072.788	982.410	5%	5%	5%
6. Materiales de construcción	1.311.963	1.179.841	1.072.184	6%	6%	5%
7. Agroganadero y alimentario	6.623.424	5.645.741	5.220.500	28%	27%	26%
8 Otras mercancías	2.951.696	2.833.637	2.602.913	13%	13%	13%
9. Vehículos y elementos de transporte	3.980.003	3.564.634	3.259.998	17%	17%	17%
<b>Totales</b>	<b>23.518.692</b>	<b>21.251.672</b>	<b>19.705.273</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Memoria anual APLP, año 2012.

## VII.6 ANÁLISIS DE COMPETENCIA CON OTROS PUERTOS

Para este tipo de análisis sobre realidad y prospectiva del Puerto de Las Palmas, se ha tenido en cuenta la realidad de otros puertos que de alguna forma pueden incidir en la captación de tráficos marítimos que pasan por Canarias. Se ha seleccionado a los puertos españoles de Bahía de Algeciras (Cádiz), Santa Cruz de

Tenerife y Granadilla (Isla de Tenerife), Casablanca, Agadir y Tánger-Med<sup>352</sup> (Marruecos), y Dakar (Senegal) como puertos que actualmente pueden ofrecer cierta competencia en los tráficos mencionados.



De los puertos españoles de Interés General<sup>353</sup>, incluidos en este análisis, el de la Bahía de Algeciras con respecto al tráfico de contenedores en tránsito, mercancía general, graneles líquidos, avituallamiento, e incluso pasajeros, es el puerto de mayor competencia con el de Las Palmas<sup>354</sup>.

Fuera de estos tráficos y en lo referente a reparaciones, consideramos que la competencia de Bahía de Algeciras se devalúa, y se inclina favorablemente hacia el Puerto de Las Palmas<sup>355</sup>.

<sup>352</sup> El puerto de Tánger-Med y la captación de de tráficos marítimos que atrae ya se ha analizado detalladamente en el capítulo anterior, por tanto sólo lo mencionamos en este apartado.

<sup>353</sup> Puertos del Estado, que al estar incluidos dentro del sistema de puertos nacionales de interés general, consideramos que son una competencia blanda, ya que los tráficos portuarios que afectan a dicho sistema pueden estar regulados por directrices generales del OPPE, o por acuerdos interportuarios.

<sup>354</sup> Estadísticas OPPE, año 2012; <http://www.puertos.es> [22 de octubre de 2013].

<sup>355</sup> El puerto de la Bahía de Algeciras es un puerto eminentemente comercial, sus actividades principales están vinculadas al tránsito internacional de mercancías: manipulación de carga

## Otros puertos canarios

El Puerto de Santa Cruz, especialmente por su estructura natural (batimetría pronunciada) y entorno urbano, tiene hipotecado su crecimiento futuro. Argumento que se utiliza para desviar (a medio plazo) tráficos pesados a Granadilla. Razón por la cual consideramos que no presta competencia. Y con respecto a Granadilla<sup>356</sup>, en el supuesto que quiera entrar en competencia con el Puerto de Las Palmas por captar tráficos internacionales, se tendría que equiparar a este puerto. Una hipótesis que supondría un enorme gasto en inversión pública y consumo de recursos naturales, además del aumento del deterioro ambiental en la costa sur de Tenerife, que consideramos innecesario. Otro factor en contra es el gran inconveniente de su estructura natural, sin protección natural y con una pronunciada batimetría. Por otro lado supondría una competencia de dos puertos que además de formar parte de la red de puertos de interés general estatal son puertos de la misma comunidad autónoma. Una competencia inoportuna, ya que se trataría de la competencia de dos puertos por el mismo volumen de tráficos internacionales. Por todo ello se considera este supuesto como una estrategia equivocada, e inadmisibles. Más aún, sabiendo la tendencia actual sobre tráficos de contenedores en tránsito, que en esta área geográfica es a concentrarlos en los puertos del Estrecho.

Con respecto al puerto de Arinaga (Gran Canaria) que forma parte de los puertos de interés general adscritos a la APLP, no implica competencia. Tan sólo puede suponer una opción como puerto complementario en determinados tráficos y actividades portuarias. Especialmente aquellas relacionadas con los graneles, tanto sólidos como líquidos. La consolidación de esta opción (en vías de desarrollarse) y su magnitud o alcance dependerá de la demanda de ampliación del negocio portuario que se pueda acoger en este puerto y de la ordenación racional (la más eficiente y rentable) que haga la APLP con respecto a nuevas oportunidades de crecimiento.

---

(contenedores y graneles) y avituallamiento, mientras que las reparaciones navales se concentran en el puerto de Cádiz.

<sup>356</sup> Un proyecto de puerto en proceso constructivo que cuenta con un gran rechazo popular por su afección a sebadales presentes en el entorno de la actuación.

**Figura 142.** Puertos de Granadilla y Arinaga



Puerto de Granadilla (en construcción).



Puerto de Arinaga.

### **Puertos de Marruecos**<sup>357</sup>

Sobre los puertos de Marruecos seleccionados, tal como se comentó en el capítulo anterior, destacamos que este país promueve una Estrategia Nacional de Desarrollo de la Competitividad Logística (2010) en la cual propone la creación y desarrollo de una red de plataformas logísticas para el agrupamiento y redistribución de mercancías. Estas plataformas proyectadas tienen prevista su construcción cerca de los operadores económicos y grandes ciudades (Casablanca, Tánger, Marrakech, Fès-Meknès y Oujda), siendo la pieza clave en esta estrategia un buen sistema de transporte intermodal para la conectividad entre puertos y plataformas logísticas. Para ello construyen líneas de alta velocidad, autopistas, y puertos nuevos, caso de Tánger-Med (Nador West Med y Tánger-Med II) en la zona del Estrecho.

En cuanto a los tráficos portuarios (2010) los flujos de graneles líquidos representan una parte importante de las importaciones marroquíes con una dominancia de los productos petroleros (95 %). El flujo de contenedores, tienen una disimetría fuerte entre los volúmenes de importación y de exportación de

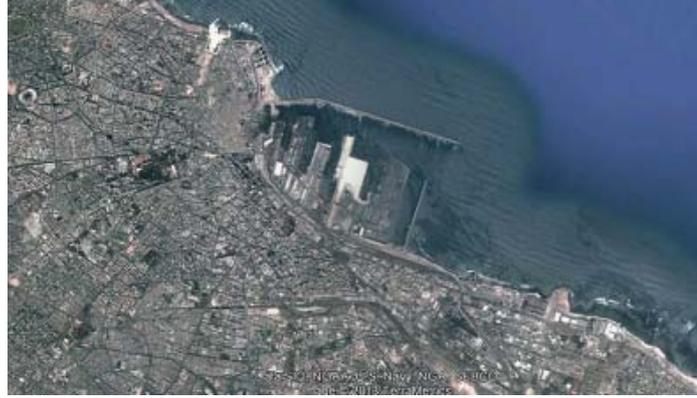
<sup>357</sup> La información que se presenta esta obtenida del documento *Estrategia nacional de desarrollo de la competitividad logística (2010) Síntesis de la estrategia y del contrato programa 2010-2015*. Ministerio de los equipamientos y de los transportes del reino de marruecos. Y otros documentos facilitados por la Fundación Puertos de Las Palmas.

contenedores, acentuada por el crecimiento de las importaciones al contrario de las exportaciones. Por tal motivo estudian sacar partido a esta disimetría proponiendo la explotación de la capacidad de los contenedores vacíos. Ven en ello una actuación particularmente interesante para la exportación de abono. En este sentido, estudian la oportunidad de este negocio para la exportación de los productos graneleros o los productos agrícolas.

Sobre los puertos nacionales de Marruecos mencionamos al puerto de Agadir, pero indicamos que en la actualidad sólo representa competencia en cuanto a la pesca congelada. Una competencia bastante fuerte, sobre todo en lo referente a la pesca de cefalópodos. Como ya se ha indicado en capítulos anteriores los acuerdos relativos a la pesca (en parte ilegales por incluir aguas saharauis) entre la UE y Marruecos, han beneficiado al Puerto de Agadir en perjuicio del de Las Palmas. Una de las consecuencias de esos acuerdos es la obligatoriedad de utilizar el Puerto de Agadir como principal base de operaciones de la flota de barcos arrastreros españoles que operan en aguas marroquíes y las del llamado banco pesquero canario-sahariano.

Sobre la competencia de otros puertos marroquíes que pueden influir en la captación de tráficos internacionales con origen o destino África Occidental, indicamos que el puerto de Casablanca al día de hoy (año 2014) es el puerto principal de Marruecos en cuanto a tráfico naval global. No obstante, como ya se estudió en el capítulo anterior, se proyecta el puerto de Tánger-Med como el de mayor crecimiento a corto plazo, y con aspiraciones a convertirse en uno de los más importantes del Mediterráneo. Por tanto es este puerto el de mayor atracción de flujos de trasportes y el que representa la mayor competitividad.

**Figura 143.** Ciudad y puerto de Casablanca



Fuente: Google Earth.

### **Puerto de Dakar (Senegal)<sup>358</sup>**

El Puerto Autónomo de Dakar (PAD) tiene una extensión de 3.260.000 m<sup>2</sup>. Se divide en dos zonas perfectamente delimitadas. La zona sur que reúne los muelles 1, 2 y 3, una zona militar y los talleres de reparación naval. La zona norte que alberga los muelles 4, 5, 8 y 9 y la zona petrolífera. Y por último se encuentra en el muelle 10 que es el denominado muelle pesquero.

**Figura 144.** Puerto de Dakar



Fuente: PROEXCA, Informe sobre el Puerto Autónomo de Dakar, mayo 2009.

<sup>358</sup> La información que aportamos para este análisis ha sido extraída de PROEXCA, Informe sobre el Puerto Autónomo de Dakar, mayo 2009 (Carlos Álvarez Ansorena).

Los muelles de la zona Sur (1, 2 y 3) están destinados a recibir cerca del 20% del tráfico de contenedores, las mercancías que tienen como destino Malí, el tráfico de vehículos rodados y el de pasajeros. Disponen de 19 puestos de atraque, con una profundidad máxima comprendida entre los 8,5 y 10 metros. La extensión conjunta de los tres muelles supone 22,9 hectáreas de terreno útil destinadas a realizar las diferentes actividades portuarias.

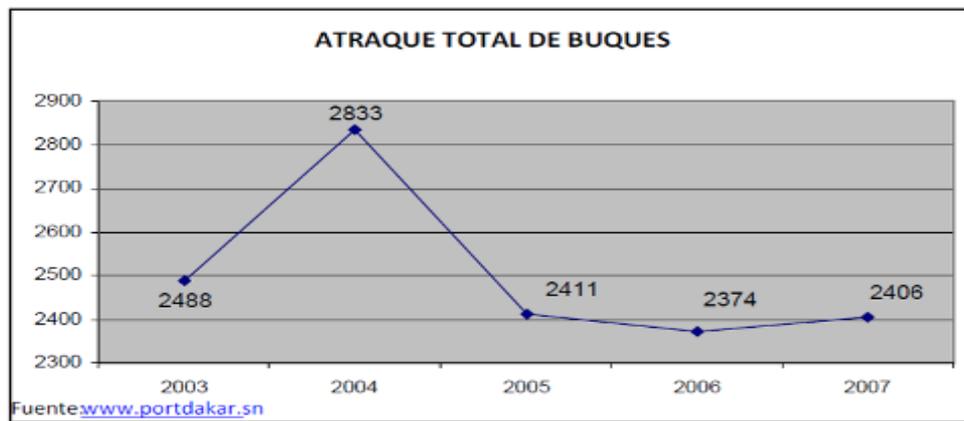
La zona Norte está formada por los muelles 4, 5, 8 y 9 y la zona para graneles líquidos. Su profundidad varía entre los 9 y 12 metros. Sus instalaciones son destinadas a la recepción de mercancías diversas y los graneles tanto sólidos (fosfatos y cereales) como líquidos (hidrocarburos refinados, aceite y vino). Actualmente hay 23 puntos de atraque y una superficie de 14 hectáreas. El acceso a estas zonas está restringido.

Se están realizando trabajos de ampliación de la Terminal de contenedores, más conocido como el Puerto del Futuro. Esta nueva terminal, está siendo construida por Dubái Ports World mediante un contrato de gestión de las actividades portuarias. El Puerto del Futuro dispondrá de 290 metros lineales de muelle suplementarios, permitirán el atraque de embarcaciones de mayor tamaño con un calado no superior a los 13 metros y por tanto aumentará la capacidad operativa del Puerto Autónomo de Dakar. Se ganarán 8 hectáreas de terreno adicional para la recepción de mercancías contenerizadas. Creará unas nuevas infraestructuras con nueve atraques modernos aumentando la capacidad de anual en 5,5 millones de contenedores. Dubai Ports Dakar tiene en plantilla a 352 personas repartidos en sus diferentes departamentos.

Esta terminal de contenedores es la única en el oeste continental africano en ofrecer a las líneas marítimas operaciones en ventanilla, garantizando a sus líneas regulares un día y una hora fija a la semana. Las órdenes de transporte están totalmente automatizadas, transmitiéndolas directamente desde el centro de planificación central hasta los conductores. El sistema de gestión de la terminal permite una visualización en 3D permitiendo la localización exacta de todos los contenedores.

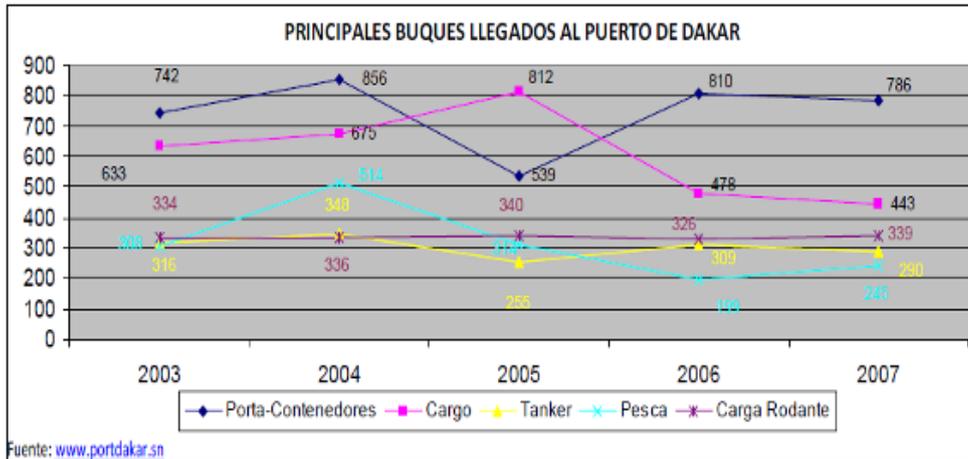
Los porta-contenedores son las naves que registran un mayor volumen de entradas representando el 29,84% del número total de atraques (2003 – 2007), mientras que en graneles líquidos, el Puerto de Dakar recibió desde 2005 a 2007 un total de 8.426.688 decámetros cúbicos de productos. En 2006 se produjo un decrecimiento de 591.168 decámetros cúbicos respecto al año anterior en las recepciones de mercancías líquidas debido principalmente a la reducción del petróleo bruto, ácido fosfórico, productos gaseosos y productos químicos. Aunque en 2007 hubo un aumento respecto a las cifras alcanzadas el año anterior en un 22% aún continúan siendo inferiores a los valores registrados en 2005 con en un 2%.

**Figura 145.** Tráfico de buques de Dakar



Fuente: PROEXCA, Informe sobre el Puerto Autónomo de Dakar, mayo 2009.

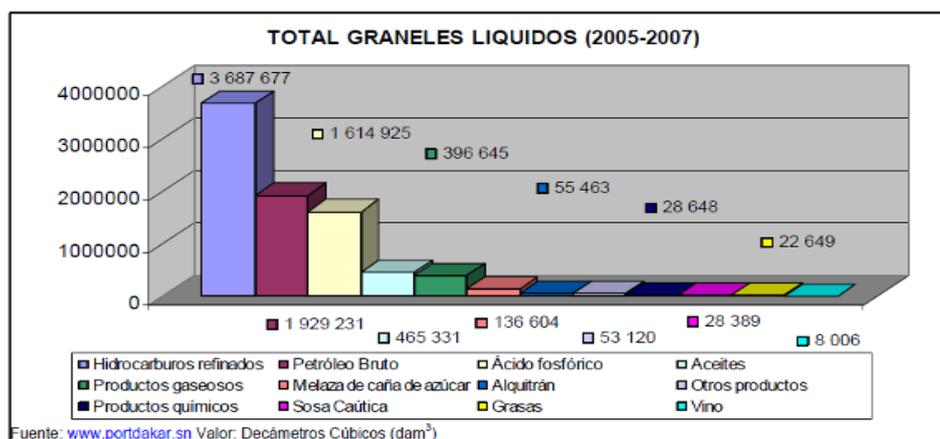
**Figura 146.** Principales buques llegados a Dakar



Fuente: PROEXCA, Informe sobre el Puerto Autónomo de Dakar, mayo 2009.

Los hidrocarburos refinados y el petróleo bruto suponen las mercancías líquidas más importantes llegadas al Puerto de Dakar desde 2005 hasta 2007. Suponen 43,76% y 22,89% del total de mercancías llegadas, con unas cantidades recibidas de 3.687.677 dam<sup>3</sup> y 1.929.231dam<sup>3</sup> respectivamente.

**Figura 147.** Graneles líquidos en Dakar



Fuente: PROEXCA, Informe sobre el Puerto Autónomo de Dakar, mayo 2009.

Estos datos nos indican que el Puerto de Dakar es el principal punto de recepción de estos productos en el país y que Senegal posee una alta dependencia de los combustibles fósiles, sobre todo para la generación de energía eléctrica y el transporte terrestre.

El servicio de las reparaciones navales lo realiza la empresa Dakarnave considerada una de las más importantes empresas dentro del sector de la reparación naval en el África Occidental. Sus instalaciones se encuentran dentro del puerto y posee unos equipamientos modernos para la reparación de buques.

El puerto de Dakar dispone de una ventaja respecto al resto de puertos ubicados en la costa occidental africana. No padece el problema de los aterramientos que sufren el resto de puertos. Cuenta con una estructura geomorfológica favorable. Y con respecto al Puerto de Las Palmas su ventaja principal (en 2014) es su ubicación. Es un puerto continental con un potencial para concentrar carga mayor que el de Las Palmas, y de igual forma, para el desarrollo de tráfico multimodal y redistribución de carga. En concreto, una mayor ventaja en cuanto a economías de escala.

Su crecimiento, al igual que otros puertos de la zona, está condicionado por el bajo volumen de importaciones y exportaciones con origen o destino África, un comercio internacional que repercute directamente en los tráficos portuarios. Por tanto el crecimiento portuario de Dakar (como de otros puertos del África Occidental) va a depender –fundamentalmente- de dos factores. Del nivel de desarrollo industrial de áreas geográficas del África Occidental, y de la capacidad de exportación e importación. Teniendo en cuenta que este último factor está asociado a los niveles de desarrollo socioeconómico, de producción y de consumo. Y por otro lado, teniendo en cuenta también que la capacidad para exportar e importar la modela las características de las relaciones comerciales que se acuerden o establezcan, especialmente entre los flujos Norte-Sur. Y últimamente entre China y países africanos.

## **Análisis de los antecedentes y expectativas**

Llegados a este punto, hay que repasar cuestiones analizadas en apartados y capítulos anteriores y preguntarse una serie de cuestiones sobre las expectativas y planes de crecimiento del Puerto de Las Palmas. Especialmente, para evitar entrar desde este puerto, en una competencia interportuaria innecesaria y poco fructífera.

- Ya se ha estudiado y descrito los condicionantes que tiene este puerto para convertirse en puerto Hub para trasbordo de contenedores en tránsito.
- Sabemos que las navieras eligen aquellos puertos que le ofrezcan mayores beneficios, con capacidad para concentrar y redistribuir una gran cantidad de carga en el menor tiempo posible y al menor coste.
- Que los puertos además de esa capacidad<sup>359</sup> y de poseer los medios necesarios y adecuados, han de prestar buenos servicios, estar bien localizados con respecto a las principales rutas mundiales de transporte, y bien conectados por medio de otros modos de transportes a áreas de gran producción y consumo.
- Que el principal corredor mundial de transporte marítimo comercial (tráfico de contenedores) es el que transcurre entre Este y Oeste.
- Que el número total de contenedores que en la actualidad transitan por el Atlántico Sur no es muy elevado, debido al poco desarrollo socioeconómico de África y al escaso y desequilibrado intercambio comercial Norte-Sur.
- Que multinacionales intervienen en África Occidental para la explotación de sus recursos naturales, y que por parte de corporaciones internacionales (y particularmente de China) se invierte capital para la construcción de puertos e infraestructuras de transporte en África y Brasil.
- Que los puertos del Estrecho, Bahía de Algeciras y Tánger-Med, acaparan la mayor parte del tráfico de contenedores que transita por el Estrecho. Siendo la tendencia de las redes y sistema mundial de transporte convertir esta área

---

<sup>359</sup> La capacidad de una terminal de contenedores se puede medir por el volumen máximo de la demanda de tráfico que puede atender en un año. Y esto depende de otras capacidades relacionadas con la eficiencia y recursos técnicos: capacidad de atraque (disponibilidad de línea de atraque y calado suficiente) capacidad de carga/y descarga; capacidad de depósito (capacidad de acopiar carga en superficie) y capacidad de recepción y entrega.

geográfica en un polo mundial para el intercambio multimodal de carga (Este-Oeste y Norte-Sur), minimizando la competencia de puertos cercanos.

Por todo ello, para el Puerto de Las Palmas queda descartada la competencia sobre tráficos de contenedores. Especialmente en cuanto a ser puerto Hub.

En este sentido, hay que tener en cuenta los costes económicos y ambientales que supone la construcción de las infraestructuras portuarias necesarias para el desarrollo de esta actividad en caso de querer entrar en competencia como puerto Hub. Una inversión presupuestaria de difícil rentabilidad ya que no se garantiza la explotación portuaria de las superficies construida y tampoco el negocio de la estiba y desestiba. Y es que la viabilidad de este negocio vinculado a la manipulación de contenedores depende de los acuerdos y contratos que se alcancen con las navieras que, a fin de cuentas, son las dueñas de los buques y responsables en primera instancia de la toma de decisiones sobre los derroteros que deben seguir sus barcos.

Por ese motivo entendemos que deben plasmarse acuerdos satisfactorios entre las partes implicadas:

- Acuerdos sobre los costes de atraque y demás servicios portuarios. A efectuarse entre naviera, Autoridad Portuaria y demás administraciones y corporaciones con competencias en la prestación de servicios básicos del puerto<sup>360</sup>.
- Acuerdos entre las empresas estibadoras y la Autoridad Portuaria sobre las tasas por ocupación de suelo y actividad.
- Acuerdo entre las navieras y las estibadoras (caso de que la naviera no posea también empresa propia para la carga y descarga de sus buques) para el precio por contenedores manipulados.

En la actualidad, la Autoridad Portuaria de Las Palmas no aplica algún contrato o procedimiento para implicar a las navieras en las inversiones para sufragar los gastos de construcción de infraestructuras en el puerto de Las Palmas, y se desconoce si las

---

<sup>360</sup> En el artículo 108 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante “Concepto y clases de servicios portuarios” se describen estos servicios.

estibadoras que operan en este puerto (especialmente por la operadora OPCSA; Operaciones Portuarias Canarias S.A.) mantiene algún tipo de contrato o acuerdo con las navieras para sufragar parte de las inversiones en medios mecánicos para la prestación de los servicios requeridos.

Esta fórmula de llegar a acuerdos comerciales para sufragar parte de las inversiones sería la más conveniente, ya que de alguna manera mediante este procedimiento se podría garantizar la fidelidad de tráfico de este tipo y de esta forma también amortizar gastos. Con este procedimiento se resta incertidumbre a las previsiones de tráfico, inversiones en infraestructuras y negocio portuario.

En cuanto al coste ambiental indicar que el transbordo de contenedores demanda una gran cantidad de superficie para la manipulación y el almacenamiento de éstos. La construcción de la infraestructura necesaria, además del coste que supone la inversión económica para la obtención de materiales y construcción de muelle y superficies anexas, implica otro coste medioambiental y paisajístico importante. Parte del impacto ambiental producido es irreversible (se destruye el fondo marino donde se asientan las obras marítimas), se degradan las aguas que quedan bajo el abrigo de las dársenas que se construyen, y también se alteran las características de los fondos y masas de agua próximas y la flora y fauna marina existente en el entorno. Una alteración ambiental que también afecta a la productividad piscícola.

Dentro de estos condicionantes está el de las afecciones paisajísticas. Y es que el crecimiento del puerto y el desarrollo de la tecnología portuaria y transporte de mercancías requieren un tratamiento no sólo ambiental, también paisajístico y, además, tiempo para la asimilación de los cambios por parte de la población, en lo que concierne a la nueva configuración visual.

Sobre estos impactos recuérdese que a finales del siglo pasado se produjo un conflicto entre el puerto y los ciudadanos a consecuencia de la aplicación de la Ley 11/1999, 13 mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, mediante la cual se descalificaba parte del espacio protegido “Paisaje Protegido de La Isleta”, para fines portuarios.

Teniendo en cuenta todos estos criterios sobre incertidumbres y condicionantes, y considerando la descompensación existente entre costes y beneficio social (empleo) habría que cuestionar la rentabilidad de esta actividad portuaria. Las actividades relacionadas con el transbordo de contenedores generan (como ya se ha visto) poco valor añadido yendo la mayor parte de los beneficios (económicos) a las compañías navieras y a las estibadoras, mientras que los ingresos que obtiene el puerto se emplean en su mayor parte en sufragar gastos de inversión. Por tanto, el puerto se plantea reorientar su futuro, en cuanto a captación de tráfico y promoción de actividades portuarias, que deben ser más rentables y factibles, y con una generación de negocio de mayor espectro e interés social. Y también de mayor alcance en cuanto al ámbito espacial.



CUARTA PARTE

CONCLUSIONES, PROSPECTIVA Y  
ALTERNATIVA



# CONCLUSIONES

## Resumen de conclusiones

- La vinculación histórica de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con la navegación, la pesca, el transporte y el comercio marítimo internacional es la condición que ha originado las distintas funciones desempeñadas y, de igual forma, ha marcado las pautas del desarrollo socioeconómico de esta ciudad y sus conexiones con el exterior.

- En las interrelaciones entre el puerto y la ciudad han existido distintas etapas históricas. La primera de ellas transcurre desde la fundación de la ciudad en 1483 hasta mediados del siglo XIX. En este periodo se mantuvo el distanciamiento físico de la ciudad con respecto al puerto (ensenada de Santa Catalina). La segunda comienza a partir de la terminación del periodo anterior y languidece en el último cuarto del siglo XX. En esta etapa se establecen las relaciones más estrechas y fructíferas entre el puerto y la ciudad. Fue un ciclo temporal de avances y grandes transformaciones territoriales. Y un tercer periodo que abarca los últimos treinta años (desde finales del siglo XX hasta la actualidad). En este ciclo actual, la ciudad y el puerto vuelven a distanciarse sin capacidad (por ambas partes) para “tirar” uno del otro.

- Las Palmas, considerándose una ciudad portuaria, permaneció hasta mediados del siglo XIX sin infraestructuras, instalaciones portuarias, ni asentamiento poblacional en el entorno del Puerto de la Luz. Investigadas las posibles causas que expliquen esta circunstancia, no encontramos aparentemente condicionantes de peso que justifiquen esta situación. Pensamos que la consideración por parte de las élites locales de que la ciudad pudiera perder protagonismo con respecto al puerto pudo haber sido la causa específica que explique la inexistencia de un desarrollo urbano portuario en La Isleta durante su etapa constitutiva.

- El puerto de La Luz, reuniendo el mejor conjunto de condiciones y factores naturales no se posiciona como el puerto principal o cabecera del archipiélago. Decisiones políticas relacionadas con el comercio marítimo favorecen a otros puertos.

- Colonizado y explotado el continente americano, África pierde interés. La ciudad y el puerto de Las Palmas pierden, con ello, protagonismo<sup>361</sup>.

- Hasta finales del siglo XIX la pesca y las relaciones con África mantienen un tratamiento marginal, lo que afecta al desarrollo potencial del puerto.

-Tras la promulgación de la Ley de Puertos Francos que liberaliza el comercio marítimo a mediados del siglo XIX, las navieras de las potencias europeas coloniales, interesadas por consolidar su expansión colonial, seleccionan, tras un profundo análisis estratégico-comercial, al Puerto de la Luz como principal puerto de escala en la ruta entre Europa y el África Occidental. Motivo principal que promueve actuaciones para la construcción de un puerto en la bahía de La Luz o de Las Isletas.

- La estructura natural del Puerto de La Luz favoreció su utilidad y posterior desarrollo. Pero hizo falta la acción de los agentes sociales, especialmente la intervención de empresas extranjeras vinculadas al comercio y transporte marítimo internacional a partir de mediados del siglo XIX, para que se iniciara un proceso de cambios y de grandes transformaciones urbanas y portuarias.

- Producto de este proceso de avances y transformaciones, Las Palmas de Gran Canaria se posiciona como la ciudad de mayor progresión económica, social, urbana y demográfica de todo el ámbito macaronésico. De igual forma se sitúa, en el ámbito geográfico del Atlántico africano, como la ciudad portuaria de mayor importancia, especialmente en cuanto a tráficos marítimos internacionales.

---

<sup>361</sup> “No sólo por motivos geográficos la costa africana estuvo de siempre ligada a Canarias. La primitiva población aborigen, elementos culturales y étnicos, llegó desde las riberas africanas. En los periodos históricos continuaron estos lazos, aunque con nuevas condiciones impuestas por descubrimientos geográficos, ideas, comercio y pesca. La relación canario-africana continua hasta nuestros días con esta”. Lobo Cabrera, M., 1989, p. 181.

Circunstancias que remarcaron su carácter como ciudad portuaria y reforzaron su posición como plataforma portuaria internacional.

- Siendo la pesca en aguas del banco pesquero canario – sahariano un recurso histórico, sustento alimentario y sector económico generador de actividades de gran valor añadido, no generó un desarrollo significativo<sup>362</sup> debido fundamentalmente a:

- Marginalidad histórica y declive contemporáneo de la flota artesanal canaria; falta de apoyos y programas de orientación; acuerdos pesqueros internacionales que restan competencias y capacidad de pesca a la flota artesanal canaria.
- No se origina una flota pesquera canaria de arrastre.
- Declive y desaparición de la escasa industria conservera y de transformación (conservas, harinas y aceites).
- Escaso apoyo y desarrollo de actividades relacionadas con la pesca y explotación de los recursos marinos: investigación aplicada, industrialización, comercio, etc.

-Analizada la evolución de su participación en estrategias de expansión atlánticas, observamos que Las Palmas de Gran Canaria mantiene un valor geoestratégico fluctuante, que adquiere mayor o menor importancia según se establezca la vinculación con estrategias de expansión territorial orientadas geográficamente hacia el África Occidental.

---

<sup>362</sup> Ya se ha comentado a lo largo de este trabajo de investigación la importancia que han atenido las actividades pesqueras en Canarias (Santana Pérez J.M. y Santana Pérez, G., 2014, pp. 287-293) y en concreto en esta ciudad y puerto de Las Palmas. Una importancia de carácter económico, social y laboral. La pesca ha sido una de las principales actividades que ha impulsado este puerto, tanto mediante los servicios a la pesca fresca (en el pasado y hasta principios de siglo XX) y sobre todo a la pesca congelada en los últimos cuarenta años. Y más allá de los beneficios directos que ha ido generando al puerto, también hay que considerar los beneficios económicos y sociales generados con respecto a la ciudad. Concretamente en cuanto el consumo (compras y gastos de diversa índole) de las tripulaciones pesqueras y en cuanto al beneficio sociocultural derivado de los contactos y relaciones que se han ido estableciendo entre los tripulantes de dichas flotas y los habitantes de esta ciudad portuaria. Cabe mencionar de forma especial por el calado alcanzado en décadas pasadas las interrelaciones comerciales y sociales que surgieron entre la ciudad y la comunidad portuaria de Las Palmas con la flota pesquera soviética (pesqueros de la antigua URSS) y de otros países del Este europeo. Y también de la flota pesquera cubana. Flotas que en las décadas de los 70-90, recalaban con frecuencia y abundancia en este puerto.

- En el comienzo de este tercer milenio la revalorización estratégica de los espacios insulares de la Macaronesia se centra -como en determinados periodos históricos anteriores- en aquellos territorios mejor equipados en cuanto a capacidad y disponibilidad de dar servicio auxiliar al transporte y comercio marítimo, concretándose en la actualidad en la comercialización (transporte, almacenamiento, reelaboración y distribución comercial) de la explotación de hidrocarburos en la costa occidental africana; y otro tipo de actuaciones comerciales, e incluso militares. Estas últimas orientadas hacia el control político-militar de territorios de gran interés extractivo (minerales de gran valor comercial). Cuenta en esta revalorización la disponibilidad (posibilidad de acciones inmediatas) y mejor equipamiento urbano-portuario, y de forma complementaria la localización geográfica.

- El tráfico marítimo comercial que circula entre Europa, África y Sudamérica es de un volumen medio o poco significativo. En gran medida por causa de la dominación colonial histórica y de la apropiación de las materias primas por multinacionales extranjeras. Que ha generado el endeudamiento económico y el empobreciendo de países situados a ambos lados del Atlántico medio y sur. Una situación que condiciona el comercio exterior y su desarrollo socioeconómico y, en consecuencia, afecta al volumen global de tráfico marítimo.

- El debilitamiento de la producción, del consumo y de los flujos comerciales entre estas áreas geográficas, no ha favorecido al incremento del tráfico marítimo por estas aguas atlánticas, limitando así el desarrollo de los puertos de la zona. Sólo el puerto de Tánger-Med (Marruecos) en la zona del Estrecho de Gibraltar, experimenta un notable y rápido desarrollo.

-Se hace necesaria la construcción de mercados regionales (internacionales) para la generación de intercambios comerciales horizontales.

- Para la existencia y funcionalidad de un mercado debe darse una interrelación entre población, producción, consumo, sistemas, medios de transporte y comunicaciones.

- Según sean las dimensiones de sus componentes, la naturaleza, nivel de equilibrio y complementariedad de los intercambios de bienes sociales y materiales, será el alcance, funcionamiento y sostenibilidad de ese mercado.
- Para la articulación de ese potencial mercado (caso de África Occidental) la red de puertos y ciudades portuarias se configuraría como elemento eje y atomizador, considerando que los desplazamientos vía naval son los más idóneos, especialmente en este tipo de zona geográfica: se evitan obstáculos físicos y conflictos territoriales, además de ser los de mayor capacidad de desplazamiento de carga y de menor impacto ambiental.
- Las Palmas ciudad y puerto se presenta ante este escenario como la unidad territorial de mayor disponibilidad y capacidades para actuar y construir esa red de intercambios entre ciudades y puertos africanos.
- En las nuevas estrategias de expansión económica mundial, África aparece nuevamente como fuente de recursos naturales de gran valor: minerales convencionales, minerales preciosos y minerales raros, hidrocarburos, etc. Incluso hasta la propia tierra de potencial productivo.
- Para esta nueva relación con África, se necesitan bases logísticas próximas, seguras y bien equipadas, que cuenten con los servicios necesarios requeridos por la navegación del momento.
- Agentes externos, representantes de multinacionales, se interesan en la utilización de este territorio (infraestructuras de transportes, instalaciones, servicios logísticos) como plataforma logística para intervenciones de diversos caracteres y finalidades (comerciales, “humanitarias”, militares, etc.) en África Occidental.
- Se revaloriza la posición geoestratégica, tanto del puerto, como de la ciudad.
- Es necesario una planificación estratégica (alternativa) basada en las relaciones comerciales Canarias-países de la costa occidental africana, en acuerdos multilaterales sobre explotación racional de recursos marinos o localizados en el

mar (Atlántico africano), y en los intercambios equilibrados y complementarios para dar viabilidad a la constitución de nuevos mercados regionales.

### **Verificación de la hipótesis central o de partida**

Una vez desarrollada la investigación y expuestas una amplia relación de conclusiones queda por verificar la hipótesis central de esta tesis enunciada en el capítulo introductorio, así como argumentar su resolución.

En el capítulo introductorio planteábamos como hipótesis central que Las Palmas de Gran Canaria, por su localización geográfica (atlanticidad y proximidad al continente africano y al banco pesquero sahariano), vinculación histórica con la navegación, la pesca y el comercio marítimo internacional<sup>363</sup>, potencialidad portuaria y oportunidades históricas ha generado condiciones para proyectarse y configurarse como ciudad-puerto africana, interpretando este concepto de ciudad puerto como una ciudad que a consecuencias de su imbricación con el puerto funciona de forma similar a dicho puerto, y fruto de esta imbricación se configura como un espacio propicio para el tránsito de personas y mercancías y, en consecuencia, para los intercambios de bienes sociales y materiales. Y que por su localización geográfica y vínculos históricos unimos a ese concepto el término africana. Sin embargo, cuestionábamos en esa hipótesis, que esa posibilidad de configurarse como ciudad puerto africana no se ha concretado a lo largo de su evolución histórica (especialmente en aquellos momentos que más lo propiciaron, como en la actualidad) en una planificación geoestratégica local, o sea diseñada en origen. Y con el añadido de un protagonismo directo.

Por tanto formulábamos que a lo largo de su historia tenían que haber persistido condicionantes (consideramos que más allá de limitaciones físicas, económica, y técnicas) y supuestas resistencias de carácter social y político que habían dificultado o impedido que su identidad y función correspondiera a la propuesta inicial de ciudad puerto africana (Hipótesis 1 y 2).

---

<sup>363</sup> Lobo Cabrera, M., 1989, pp.181-201.

Pues bien, tras la exposición de las conclusiones creemos poder confirmar dicha hipótesis basándonos en los siguientes argumentos:

1. Con la expansión de las potencias navales europeas por el Atlántico los archipiélagos macaronésicos cobran importancia. El archipiélago canario se conquista, coloniza y domina bajo la tutela de un Estado enraizado en un catolicismo racista, agresivo y represor. Esta dominación impone la cultura del sometimiento y del desprecio hacia pueblos de otras culturas o religiones, actitud que bloquea, de hecho, las relaciones sociales y comerciales entre Canarias y los pueblos del continente africano. Desde el establecimiento de la colonia francesa en Lanzarote y Fuerteventura entre 1402-1404 fundada por Jean de Bethencourt y Gadifer de la Salle, la costa africana es vista sólo como territorio donde obtener esclavos mediante las “cabalgadas”<sup>364</sup>.

2. En este contexto, la isla de Gran Canaria se vislumbra como pieza clave de la estrategia de expansión colonial de la corona de Castilla. Un enclave marítimo portuario de condiciones favorables para ser utilizado como cabeza de puente para la intervención en África Occidental y que reunía el conjunto más amplio de recursos naturales. Conforme a este criterio se ordena la conquista de Gran Canaria, comenzando por la fundación de la actual ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, el Real de Las Palmas, también denominada la Ciudad Canaria, en 1483, y la toma de su territorio marítimo.

3. Descubierta América, el continente africano y sus potenciales riquezas naturales pierde interés para la corona castellana. Se priorizan las relaciones comerciales entre Canarias y Europa, y Europa-América, interviniendo algunos puertos canarios en este comercio marítimo, mientras que África se convierte en fuente de esclavos con destino a las Américas. El comercio esclavista y el corso berberisco generan hostilidades entre Canarias y los pueblos del continente

---

<sup>364</sup> Incursiones realizadas en la costa de Berbería para capturar esclavos, preferentemente subsaharianos. También se denomina corso berberisco (Anaya Hernández, A.L., 2006, pp. 265-267).

africano. Durante este largo periodo (más de dos siglos) además de desprecio se infunde también temor a lo africano<sup>365</sup>.

4. El ataque del pirata holandés Van der Does en 1599, que destruye casi por completo la ciudad de Las Palmas, frena en seco su pujante desarrollo urbano vinculado al establecimiento de estamentos políticos, militares y religiosos, y también a un embrionario comercio marítimo. La población, la ciudad y el comercio se retraen y no se realimenta de forma destacada hasta finales del siglo XIX.

5. Siendo Las Palmas un enclave portuario y plaza comercial atlántica hasta el siglo XIX no se organiza y equipa el territorio en función de las actividades portuarias. A lo largo de cuatro siglos el uso fundamental del puerto de la Luz es el de fondeadero principal de la isla<sup>366</sup>. En la consideración de las élites locales anida el criterio de que el carácter urbano de Las Palmas debe prevalecer por encima de lo portuario. Evitan así la posibilidad de que el puerto pueda adquirir mayor protagonismo que la ciudad. La urbe y el puerto conviven de forma distanciada. Desde estamentos oficiales se obstaculizan las débiles y semiclandestinas relaciones e intercambios comerciales Canarias-África; contactos que son establecidos mediante la pesca de marineros canarios en la costa noroccidental africana. Se bloquea así el desarrollo de un potencial mercado Canarias-pueblos africanos. Además, la burguesía instalada en otros puertos canarios tampoco favoreció el potencial de Las Palmas como puerto y nexo con el continente africano priorizando y concentrando el comercio con América y Europa.

6. Con la revolución industrial y el surgimiento de la navegación a vapor comenzó la etapa de expansión colonial europea por África. En esta estrategia de expansión las nuevas potencias europeas, en especial Reino Unido, utilizan el Puerto de la Luz como principal base de operaciones portuarias del Atlántico africano. La

---

<sup>365</sup> Son abundantes los trabajos que describen esta relación de Canarias con África mediante prácticas esclavistas, destacamos los de Lobo Cabrera, M., 1982, 1989 y 2001, y Anaya Hernández, A.L., 2006.

<sup>366</sup> Mederos Martín, A. y Escribano Cobo, G., 2002, p. 376.

burguesía mercantil y demás poderes locales no aprovecharon esa coyuntura para potenciar y consolidar un mercado Canarias-África, aún configurándose Las Palmas en esos momentos (finales del siglo XIX principios siglo XX) como principal plaza atlántica urbana, portuaria y turística. Su actitud un tanto conservadora y tendente al negocio especulativo y de las rentas no dio pie a que se promoviera esa oportunidad histórica, quedando el puerto y la ciudad como objetos de valor mercantil foráneo al servicio de sus propios intereses, del que la burguesía local obtiene beneficio gracias a las inversiones de terceros.

7. España inicia la ocupación efectiva del Sáhara Occidental, integrado por los territorios de Saquia el Hamra y Río de Oro, a partir de 1916. Comienza entonces una fructífera pero efímera relación comercial entre Canarias y los habitantes del Sáhara que se prolonga hasta 1976 en que España lo abandona ante la presión de Marruecos. Sin embargo, durante este periodo, la actividad pesquera en Canarias no experimentó un cambio en el modelo y artes de pesca. No se construyen barcos arrastreros, congeladores ni se practica por barcos canarios una pesca de altura. La pesca de altura y las actividades relacionadas con la industria pesquera recaen en navieras no canarias y empresas mayoritariamente no canarias. No obstante la industria conservera adquirió cierto desarrollo en Gran Canaria y Lanzarote<sup>367</sup>.

Con la cesión española en 1976 y la ocupación por parte del Estado Marroquí del Sáhara Occidental, a Canarias, y especialmente a la población de la provincia de Las Palmas, se le cierra la principal puerta de entrada y conexión con el continente africano. Las relaciones Canarias-Sáhara Occidental se truncan, llegando -a consecuencia de algunos episodios- a generar animadversión y enfrentamientos. El puerto y la ciudad de Las Palmas padecen esta coyuntura desfavorable.

8. En el proceso de negociaciones para la entrada de España en la comunidad europea (CEE, hoy UE), no se articuló una planificación estratégica marítima

---

<sup>367</sup> Por lo general la pesca, aún teniendo un peso específico en la economía española y en la Canaria como ya se ha argumentado, no fue bien tratada por parte de los gobernantes en España, tanto a nivel Estatal como particularmente en Canarias. En el periodo de transición de la navegación y modernización de las artes de pesca no obtuvo la dedicación y respaldo oficial requerido, tampoco una respuesta acertada por parte la oligarquía del sector, instituciones militares, comerciales o religiosas (García Talavera, F., 2003; Macías González, J., 1992; López Bargados, A. y Martínez Milán, J., 2010; Santana Pérez, J.M., 2003 y 2010 y Santana Pérez, J. M. y Santana Pérez, G., 2002 y 2014).

comercial para el archipiélago canario que compensara la pérdida de ser puertos francos. Un aspecto que repercutió en el potencial de la actividad comercial que existía en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

9. Por último, en el contexto actual del sistema mundial del comercio y transporte marítimo, donde la discriminación de enclaves portuarios es cada vez más selectiva y jerarquizada, se desconoce la existencia -para la ciudad y el puerto de Las Palmas- de una planificación estratégica comercial-portuaria que desde una postura conjunta ciudad-puerto de respuesta local a las imperiosas reglas y fluctuaciones que marca ese sistema mundial.

De este modo entendemos que, asumiendo el razonamiento expuesto, queda verificada la hipótesis central de nuestra Tesis. Las otras hipótesis quedan verificadas igualmente mediante las indicaciones realizadas a lo largo de este trabajo de investigación.

# PROSPECTIVA: ANÁLISIS CRÍTICO PREVIO A LA ALTERNATIVA

## **Análisis DAFO**

Una vez expuestas esta serie de argumentaciones acordes con los planteamientos iniciales, la incógnita que surge ahora es qué valor tienen estas conclusiones, y si este trabajo de investigación tiene otra utilidad además de aportar información, de mayor o menor relevancia sobre el enunciado de la Tesis. Por eso, uno de los propósitos que se marca este trabajo es, una vez hecho un diagnóstico crítico, plantear alternativas posibles.

La motivación que impulsó este trabajo, además de la satisfacción que produce investigar sobre asuntos de interés general y un supuesto deseo o motivación personal, fue la de aportar ideas (propuestas) sobre la orientación que debiera tomar el puerto y la ciudad. No como entes independientes, sino como una entidad territorial de configuración común. Propuestas de actuación conjuntas que generen beneficios globales. Para ello no partimos de cero, ya que son innumerables las ideas y los proyectos que sobre esta ciudad se han propuesto y se proponen, tanto desde canales oficiales como extraoficiales. Paradigma de iniciativas para esta ciudad, es el proyecto PROA 2020, con propósitos como el de alcanzar resultados tangibles e intangibles en tiempo razonable y que la ciudadanía los percibiera.

Como síntesis sobre las características definidoras de la ciudad ofrecemos a continuación un análisis DAFO elaborado por nosotros partiendo de la idea fuerza resultante de las conclusiones finales: el puerto y la localización geográfica con respecto a África son el recurso y el factor de mayor potencialidad de esta ciudad y, por tanto, hacia donde orientar la prospectiva.

### ***Fortalezas***

1. Equipamiento urbano-portuario, disponibilidad para actuaciones y localización geográfica con respecto a África Occidental que le confieren alto valor geoestratégico.
2. Nivel de desarrollo social y tecnológico con capacidad de ofrecimiento de servicios y de actuaciones de carácter diverso.
3. Existencia de instrumentos fiscales potencialmente favorecedores de inversiones y relaciones comerciales con terceros, generación y diversificación de actividades económicas y empleo.
4. Condiciones de salubridad y climáticas favorables.

### ***Oportunidades***

1. Posibilidades de generar un mercado regional en el marco geográfico Canarias-países de la costa occidental africana mediante el aprovechando de la cercanía a esta área geográfica del continente africano (área geográfica de influencia natural). Además del factor de la proximidad geográfica a la costa noroccidental africana, también son factores favorables las relaciones históricas con los pueblos de esta zona geográfica, los contactos y acuerdos institucionales actuales, y las necesidades y potencialidades de estos países. Contando para todo ello con la ubicación en esta ciudad de las sedes internacionales de la Cruz Roja y Media Luna Roja, del Programa Mundial de Alimentos y de la casa África. Además de disponer de estructuras administrativas comerciales como la ICHCA (*International Cargo Holding Coordination Association*).

La ICHCA es una asociación internacional de la que el puerto y la fundación Puertos de Las Palmas forma parte. Su finalidad es la de prestar seguridad y eficiencia al transporte de mercancías a nivel mundial. Consta de 900 miembros que constituyen diversas secciones a nivel mundial. Sus objetivos principales son:

- A. Formación de cuadros directivos y trabajadores portuarios de los miembros.
- B. Acciones de promoción exterior conjuntas.
- C. Actuar como *lobby* para la obtención de fondos ante las instituciones financieras internacionales para financiar proyectos de interés común.
- D. Promover la seguridad y eficiencia en el movimiento de mercancías.

<b>Tabla 52.</b> Relación de miembros de la sección regional Canarias - África de la ICHCA
SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES PORTS DU MAROC AGENCE NATIONALE DES PORTS DU MAROC SOCIÉTÉ MAROCAINE DES PORTS DU MAROC (SOMAPORT) PORT AUTONOME DE NOUADHIBOU PORT AUTONOME DE NOUAKCHOTT ETABLISSEMENT PORTUAIRE DE LA BAIE DU REPOS EMPRESA NACIONAL DE ADMINISTRACAO DOS PORTOS, S.A. (CAPE VERDE) GAMBIA PORTS AUTHORITY PORT AUTONOME DE DAKAR ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA GUINÉ – BISSAU GHANA PORTS AND HARBOURS AUTHORITY ODART STEVEDORING (GHANA) PORT AUTONOME DE LOME PORT AUTONOME DE COTONOU SOCIETE BENINOISE DES MANUTENTIONS PORTUAIRES CONSEIL DE CHARGEURS DE MALI CONSEIL DE CHARGEURS DE BURKINA FASSO CHAMBRE DE COMMERCE, D'INDUSTRIE ET D'ARTISANAT DU BURKINA FASO. CONSEIL NIGERIEEN DES UTILISATEURS DE TRANSPORTS PUBLICS. OFFICE IVORIENNE DE CHAGEURS CONSEIL DE CHARGEURS DE BENIN CAMEROON NATIONAL SHIPPERS COUNCIL AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENENRIFE CONTENEMAR (SPANISH SHIP' AGENCY) LA LUZ MARKET (SPANISH SHIP'S AGENCY) FEDERACIÓN CANARIA DE EMPRESAS PORTUARIAS PROINTEC SINDICATOS PORTUARIOS SESTIBA PORTEL CÁMARA DE COMERCIO DE LAS PALMAS PROMOCIONES EXTERIORES DE CANARIAS (PROEXCA)
Fuente: Fundación Puertos de Las Palmas.

2. Posibilidad de conformar un espacio para el desarrollo y aplicación de conocimientos relacionados con:

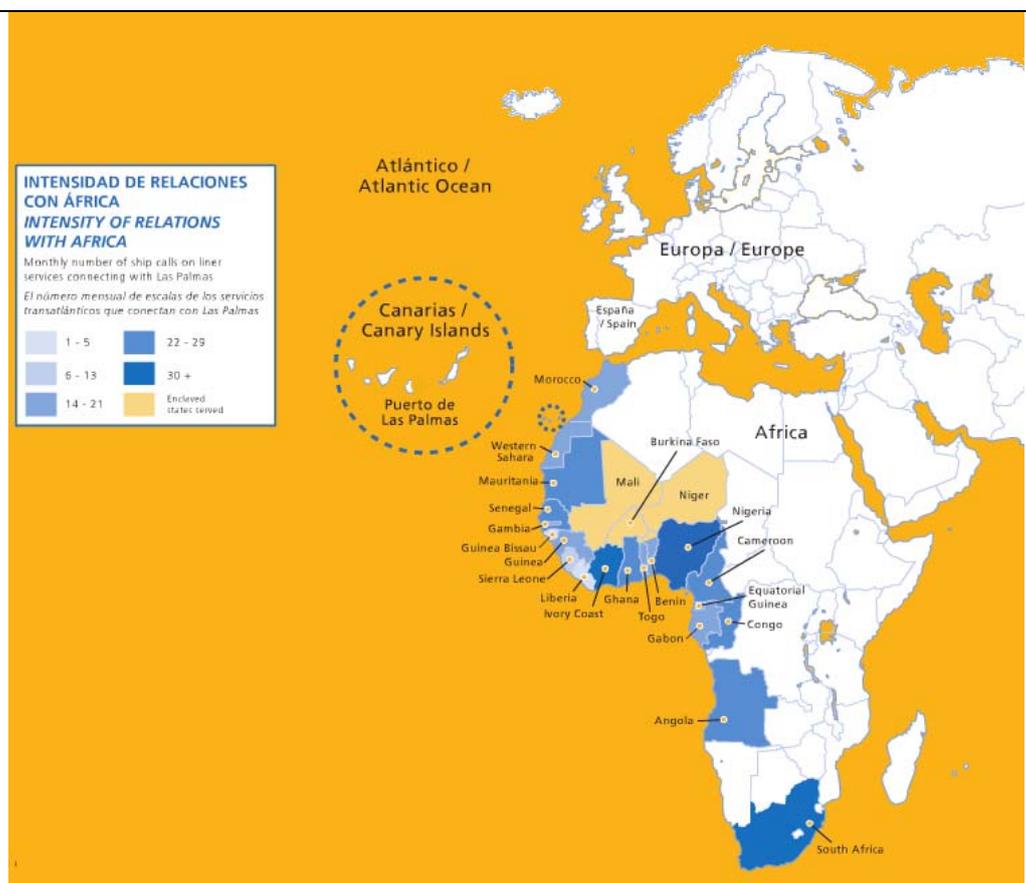
- A. El comercio y los trasportes marítimos (obras marítimas, ingeniería naval, gestión de puertos, relaciones comerciales, reparaciones, etc.).

- B. Gestión ambiental de las aguas portuarias y tratamiento de contaminación del mar (derrames, etc.).
- C. Recursos del mar y su explotación sostenible.
- D. Tratamiento de enfermedades tropicales y epidemias.
- E. Producción y tratamiento de recursos esenciales: agua, suelo, energía, etc. en base a procedimientos de eficiencia y sostenibilidad.

3. Capacidad para configurar Las Palmas como ciudad para la diplomacia en materias relacionadas con:

- A. La gestión de recursos y relaciones comerciales en África: propiedad, modelo de explotación y afecciones al desarrollo socioeconómico y medioambiente a escala local y regional.
- B. Conflictos territoriales.

**Figura 148.** Intensidad de relaciones Canarias – África continental



Fuente : Fundación Puertos de Las Palmas.

## *Debilidades*

1. La ambigüedad con la que se actúa sobre la consideración del valor geoestratégico. La propaganda estereotipada sobre la localización de tricontinentalidad de este archipiélago no ha contribuido a definir un área de influencia geográfica concreta y real que, por factores de cercanía, debiera ser el área geográfica de la costa noroccidental africana. Un comportamiento que en cierto modo, no ha favorecido el aprovechamiento de las oportunidades de actuación directa (mediante estrategias locales) en el continente africano.

2. El desconocimiento general sobre África. Una herencia de las trabas institucionales impuestas a las relaciones e intercambios entre Canarias y pueblos de la costa occidental africana. Una situación que ha ido generando un prejuicio, o valoración subjetiva generalizada que da como resultado una percepción negativa sobre África y, en consecuencia, el distanciamiento a lo africano y la no aceptación de Canarias como territorio africano.

3. Debilidad en cuanto a flujos de ida y vuelta Canarias-África. Inexistencia de una estructura de mercado estable Canarias-costa africana (física y social). Inexistencia de líneas regulares de tráfico marítimo mixto (mercancía-pasaje) que posibilite la generación de intercambios<sup>368</sup>.

4. Las relaciones de dependencia de Canarias con respecto de España y de la UE. Dependencia que implica el reconocimiento de ser un territorio frágil y necesitado. Situación que ha originado el síndrome de la incapacidad como sociedad y que, de alguna forma, condiciona la capacidad de generar fondos de origen endógeno.

5. Poca efectividad de instrumentos y recursos fiscales (RIC<sup>369</sup>, ZONA FRANCA, ZONA ZEC<sup>370</sup>). Los fondos de reserva generados por la RIC así como los otros

---

<sup>368</sup> Nos referimos a establecer líneas regulares de Ferrys entre Canarias y países de la costa occidental africana, con la posibilidad de establecer circuitos de tráfico de cabotaje internacional entre el puerto de Las Palmas y otros puertos de estos países.

<sup>369</sup> Reserva de Inversiones de Canarias.

<sup>370</sup> Zona Especial Canaria.

instrumentos fiscales, no han generado los beneficios sociolaborales y económicos previstos por falta de reglamento y fiscalización obligatoria que garantizara la correcta aplicación de estos instrumentos<sup>371</sup>.

6. Incertidumbre de tráficos navales. Falta de un protocolo respecto a la toma de acuerdos y realización de contratos sobre inversiones en terminales portuarias con el objeto de fidelizar tráficos portuarios.

7. El condicionamiento insular en cuanto a limitaciones físicas, recursos naturales y conexiones multimodales que, en gran medida, condicionan la generación de economías de escala.

8. La falta de resolución del conflicto saharai. Para Canarias, el mantenimiento de este conflicto<sup>372</sup> supone mantener cerrado el canal histórico de conexión con el continente africano y, así mismo, la imposibilidad de generar y desarrollar un programa de relaciones e intercambios con el pueblo saharai.

### ***Amenazas***

1. Que de forma general se siga manteniendo la consideración que Canarias es un territorio necesitado de ayuda exterior (UE). Y de igual forma se puede considerar una amenaza que se siga actuando desde Canarias -y en particular desde Las Palmas, ciudad y puerto- como elemento pasivo en actuaciones y estrategias diseñadas desde el exterior.

2. Probabilidades de utilizar este territorio (infraestructuras de transporte, instalaciones y servicios) como plataformas logísticas para intervenciones militares en África.

---

<sup>371</sup> Además de la falta de los procedimientos que se aluden también es consecuencia de la falta de inversiones privadas. El capital se ha hecho conservador, prefiere invertir en negocios de rápidos beneficios, como “la bolsa”.

<sup>372</sup> Un conflicto que debe resolverse mediante la celebración de un referéndum de autodeterminación vía ONU y que probablemente tendría un resultado favorable a la postura del Frente Polisario. O sea, con la constitución de un estado saharai independiente en el territorio que históricamente le pertenece: el antiguo Sáhara Occidental.

3. Proceso de privatización del puerto. Las actuaciones portuarias, caso de ampliación o construcción de terminales portuarias para el transbordo automatizado de contenedores, que son dirigidas a la alta rentabilidad del negocio empresarial, implican:

- Una gran inversión de capital público (caso que sea construida con fondos públicos)
- Grandes costes ambientales.
- Mínimo empleo.
- Inapreciable valor añadido.

4. Promoción y ejecución de actuaciones espontáneas y fuera de contexto. Aquellas actuaciones de carácter urbano que se proponen como piezas emblemáticas para realzar la imagen de Las Palmas de Gran Canaria (tipo Gran Marina, noria gigante, etc.), fuera de una planificación urbana global o general de la ciudad, son propuestas que acentúan la pérdida de identidad de esta ciudad.

### **Algunas observaciones sobre este análisis**

#### ***Sobre las amenazas***

La primera consideración a tener en cuenta es que, de cumplirse la amenaza número 2, quedarán condicionadas algunas partes de las fortalezas y oportunidades planteadas anteriormente. Así como algunas alternativas y propuestas que planteamos en este trabajo, como otras que han sido planteadas sobre el devenir social y económico de esta ciudad, en especial todas aquellas que pueden estar basadas en las potenciales relaciones sociales y comerciales entre Canarias y países del continente africano. Por otro lado, es importante recordar, a modo de indicador social, el rechazo de la población de este archipiélago a la entrada de España en la OTAN, quedando subyacente en esa respuesta masiva el rechazo a la utilización de este territorio como plataforma militar de la OTAN para intervenciones en África. En la actualidad la población canaria mantiene una sensibilidad social favorable a las relaciones pacíficas, imprescindibles para el entendimiento, la cooperación y los intercambios entre pueblos y Estados.

### *Sobre las expectativas y oportunidades en África*

África es un continente sometido al expolio continuo y al engaño en cuanto se le ha infundido a la población el convencimiento que la “ayuda” externa internacional es la única vía para salir del subdesarrollo económico y social. Una concepción generalizada que forma parte de estrategias coloniales de dominación y sometimiento. Una percepción de la realidad que actúa como condicionante que bloquea capacidades de desarrollo endógeno. Circunstancia parecida al fenómeno de dependencia exterior que también perjudica al archipiélago canario.

Contando África con abundantes recursos naturales de alto valor, se promueven planes de cooperación y ayudas internacionales que, por lo general, siguen sin obtener resultados favorables. Ya que esta estrategia de “ayuda humanitaria” no ha cambiado la realidad social africana: pobreza, subdesarrollo, epidemias, alta mortalidad, expolio de los recursos naturales, golpes de estado, intervenciones armadas, guerras, hambrunas, y más desastres. En el año 2000 la comunidad internacional adoptó los denominados Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)<sup>373</sup>, marcándose para el 2015, como el objetivo más relevante, el de la reducción de la tasa de pobreza extrema a la mitad en determinadas áreas geográficas. Concretamente para aquellas de menor desarrollo socioeconómico<sup>374</sup>. La realidad socioeconómica africana cuestiona el alcance de ese propósito, ya que ha sido muy escasa la reducción del nivel de pobreza en África en las últimas tres décadas.

Del conjunto de regiones menos desarrolladas del planeta, el África subsahariana mantiene la tasa de pobreza más alta. Es la región donde menos disminuyó la pobreza, tan sólo algo más de 3 puntos (del porcentaje referente a la población pobre), en los últimos treinta años<sup>375</sup>.

---

<sup>373</sup> Objetivos de Desarrollo del Milenio, 2000, citados en Sanahuja, J.A., 2013.

<sup>374</sup> Sanahuja, J.A., 2013, p.63-73.

<sup>375</sup> Sanahuja, J.A., 2013, p. 63-73.

**Tabla 53.** Evolución de la tasa de pobreza extrema, total y por región (1981 – 2008)

Región / país	1981	1987	1990	1996	1999	2005	2008
Asia oriental y Pacífico	77,2	54,1	56,2	35,9	35,6	17,1	14,3
China	84	54	60,2	36,4	35,6	16,3	13,1
Europa del Este y Asia Central	1,9	1,5	1,9	3,9	3,8	1,3	0,5
América Latina y el Caribe	11,9	12	12,2	11,1	11,9	8,7	6,5
Oriente M. y Norte de África	9,6	7,1	5,8	4,8	5	3,5	2,7
Asia Meridional	61,1	55,3	53,8	48,6	45,1	39,4	36
África Subsahariana	51,5	54,4	56,5	58,1	58	52,3	47,5
<b>Total</b>	<b>52,2</b>	<b>42,3</b>	<b>43,1</b>	<b>34,8</b>	<b>34,1</b>	<b>25,1</b>	<b>22,4</b>
Total sin China	40,5	38,1	37,2	34,3	33,6	27,8	25,2

Cifras calculadas a partir de la "nueva" línea de pobreza extrema o miseria de 1,25 dólares persona/día, ajustada a la paridad del poder adquisitivo (PPA), a precios de 2005.

Fuente: Banco Mundial.

Fuente: Sanahuja, J.A., 2013, p. 67.

**Tabla 54.** Clasificación puertos africanos en tráfico de contenedores (TEU)

	Puertos	Países	Nº ranking (años)											TEU año 2012	TEU año 2013
			1998	2000	2001	2004	2006	2007	2008	2009	2011	2012	2013		
1	Port Said	Egipto			87	81		38		31	29	38	34	3.631.165	4.100.000 +12'9%
2	Durban	Sudáfrica	49	48	56	51	71	47		45	45	55	54	2.529.404	2.632.515 +2'5%
3	Tánger-Med	Marruecos								85	61	72	55	1.900.000	2.558.426 +40'1%
4	Alejandría	Egipto						95		76	83	85	89	1.500.000	1.508.101 +3'1%
5	Damietta	Egipto			83	68		96		77	98				
6	Abdijam	Costa de Marfil			88	94									
7	Las Palmas	España	76	79	77	70	*	80		97	96	96		1.253.205.	
Total														10.813.774	10.799.042

\*No se conoce este dato, aunque sabemos que en ese año tenía u 0'4% menos que en 2007.

Fuente: Cargo Systems; <http://www.containershipping.com> ; <http://www.lloydlist.com/> [14 de mayo de 2014]  
Elaboración propia.

Los puertos, en cuanto a volumen de tráfico y mercancías manipuladas, pueden ser indicadores fiables sobre el nivel de desarrollo de un país, o de una determinada

región o área geográfica. En la tabla anterior (Tabla 54), en la que se exponen la clasificación y localización de los únicos puertos africanos (incluyendo el de Las Palmas) insertados en el ranking mundial de los 100 primeros puertos en tráfico de contenedores (TEU), podemos observar que en África continental tan sólo aparecen 6 puertos. Siendo 10.813.774 el volumen total de contenedores (TEU) movidos por el conjunto de estos puertos africanos en el año 2012; y de 10.799.042 (sin el puerto de Las Palmas) en 2013. Mientras que tan sólo el puerto de Shanghai (nº 1 en este ranking mundial) movió en 2012 la cantidad de 32.529.000 de TEU, y en 2013 33.617.000.

Port Said (Egipto) no aparece hasta el año 2001; Tánger-Med (Marruecos) no se incluye hasta el 2009, en el que pasa a ocupar el puesto nº 85. El puerto de Alejandría (Egipto) tampoco aparece hasta el 2007, ocupando el puesto nº 95. El puerto de Damietta (Egipto) se incorpora a este ranking en 2001 y sale en el 2012. Abdijam (Costa de Marfil) entra en el año 2001, colocándose en el puesto 88 y manteniéndose en esta selección hasta el año 2004, a partir del cual ya no se incluye. Solamente los puertos de Durban (Sudáfrica) y el de Las Palmas, están inscritos en este ranking desde que disponemos de datos (1998) y han mantenido cierta regularidad. Durban, en el año 2008 partía en el puesto nº 49, su clasificación más baja fue la del año 2006 (nº 71) y en el 2012 sube nuevamente hasta el puesto nº 45. El puerto de Las Palmas, en el año 1998 se colocaba en la casilla nº 76, sube algunos puestos en el 2004 (nº70) y en los últimos años se coloca por encima del 90. Quedando fuera de esta clasificación en 2013<sup>376</sup>.

Posiblemente, la localización geoestratégica de estos puertos haya contribuido a su posición en este ranking; canal de Suez, estrecho de Gibraltar y en el caso de Durban -al igual que Las Palmas- situados en el paso de rutas oceánicas por África, en este caso concreto, las de tránsito de contenedores. Es de destacar el puerto de Tánger -Med, un caso ya comentado en el capítulo 6. Consideramos que su incorporación a esta lista (por el volumen total de contenedores/año que manipula) y su rápido y fuerte incremento en este tipo de tráfico portuario (con una subida de 40'1 % en el periodo 2012-2013) es debido –fundamentalmente- a su localización geoestratégica

---

<sup>376</sup> Containerisation international; Lloyd's List, One hundred ports, 2012-2013, pp.4-5. [4 de junio de 2014], en [www.containershipping.com](http://www.containershipping.com).

(rutas marítimas Este-Oeste y Norte-Sur). En esta consideración hay que tener en cuenta que este puerto junto al de Bahía de Algeciras constituyen la conexión multimodal África-Europa. Circunstancia bien valorada por las grandes navieras internacionales, sabiendo el progresivo aumento de los tráficlos Norte-Sur. Unos flujos de carga con un gran potencial de crecimiento, gracias -en gran parte- al impulso de las economías de China y Brasil, a la intervención comercial de China en Brasil y África occidental, y a la incidencia de estas dos grandes economías mundiales ejercen sobre las rutas marítimas Atlánticas.

Esta situación hace que el Estrecho de Gibraltar renueve su protagonismo histórico como punto geoestratégico naval, así lo demuestra la financiación y construcción del puerto de Tánger-Med (a pocas millas del puerto de Bahía de Algeciras, primer puerto del Mediterráneo en movimiento de contenedores)<sup>377</sup> y su espectacular captación de tráfico de contenedores. También refuerza esta idea la tendencia en cuanto a tráficlos de contenedores que está marcando el puerto de la Bahía de Algeciras, que después de tener un descenso en los periodos 2008-09 (-8,6%) y 2009-2010 (-7,6%) se fue recuperando en los siguientes periodos anuales de 2010-11 (28,20%); 2011-12 (14,2%) y 2012-13 (9,4%)<sup>378</sup>. La conjunción de ambos puertos se configura como uno de los principales centros neurálgicos de transporte multimodal a nivel mundial.

Si se observa la Figura 149 (más adelante), en la que se expone un mapamundi con la localización de los 100 primeros puertos y principales rutas marítimas (tránsito de contenedores), en 2011, se puede apreciar cómo se concentran estos puertos en áreas donde existe mayor producción y consumo (exportación-importación) y, por lo general, también mayor concentración de población: costa Este y Sureste de Asia, Japón, Singapur, Malasia, Indonesia, India, Golfo Pérsico, Norte de Europa y partes de la costa Este y Oeste de Norteamérica.

---

<sup>377</sup> Fuente: Containerisation international; Lloyd's List, *Top 10 port:Mediterranean*, 2013, p.8, en [www.containershipping.com](http://www.containershipping.com). <http://europe.nxtbook.com> [4 de junio de 2014].

<sup>378</sup> Fuente: Containerisation international; Lloyd's List *The top 100 port* (2012-13). en [www.containershipping.com](http://www.containershipping.com). <http://europe.nxtbook.com> [11 de agosto de 2014].

A otro nivel intermedio, el Mediterráneo y otros puntos de América central y Sudamérica (más dispersos). Y por el contrario, en América del Sur, Australia y sobre todo África, no aparecen puertos de los tres primeros rangos (con movimientos de más de 5 millones de contenedores al año) tan sólo algunos puertos aislados agrupados en los dos rangos más bajos (menos de 2 millones de contenedores año).

La conclusión principal deriva de la lógica de que los puertos más importantes se localizan donde hay mayor movimiento de mercancía. Tanto porque esos puertos están asociados a una mayor producción y consumo, y por tanto, a la importación y exportación de productos; o porque los puertos están localizados en las principales rutas marítimas comerciales. O sea, puertos inmersos en áreas geográficas de intenso movimiento comercial y/o conectados al transporte y comercio marítimo internacional.

Conforme a este planteamiento, se puede argumentar que la escasa presencia en África de puertos importantes y el bajo volumen de contenedores movidos en estos puertos, se debe a que las variables (antes comentadas) relacionadas con el comercio, población, consumo, producción y movimiento de mercancías, no alcanzan, en este continente, niveles apreciables para generar un volumen destacado de tráfico marítimo<sup>379</sup>.

Planteamiento que nos lleva a la segunda conclusión: mientras que en los países de la costa occidental de África no aumente los niveles de producción y consumo, y en esta área geográfica no se genere un comercio internacional importante, el transporte marítimo por esta zona será de poco volumen. Circunstancia que afecta al crecimiento y desarrollo del puerto de Las Palmas, y de forma indirecta, también a la ciudad donde se ubica.

---

<sup>379</sup> En este análisis hay que tener en cuenta a Nigeria, uno de los 10 países más poblado del mundo (con una población estimada en 2013 mayor de 170 millones de habitantes). Este país cuenta con riquezas naturales como petróleo y gas natural (5% de las reservas mundiales), materiales que han originado un importante sector industrial petroquímico (el 34'1% del total del PIB en 2009). Además de contar con el principal caladero del Golfo de Guinea (No obstante, su puerto más importante (el puerto de Lagos) no se encuentra en ese ranking mundial. Aunque hay que tener en cuenta en esta observación, que el ranking que se cita es de movimiento de contenedores, y no de mercancía general donde quedarían incluidos los hidrocarburos (graneles líquidos). (África infomarket; <http://www.africainfomarket.org> [12 de agosto de 2014]).

Además de estas circunstancias, al ser el Puerto de Las Palmas un puerto insular (isla pequeña) queda condicionado su crecimiento. También condiciona un potencial crecimiento el tejido urbano que bordea el recinto portuario<sup>380</sup>. La particularidad de la insularidad no sólo condiciona su ampliación física, también incide sobre el volumen de tráfico de mercancías, éste en gran parte supeditado a la capacidad de consumo y exportación, y por otra parte a las posibilidades de conexiones multimodales con un continente (áreas con gran capacidad para la concentración y distribución de carga). No obstante, como se ha comentado en apartados y capítulos anteriores, el Puerto de Las Palmas es un puerto comercial internacional con una amplia gama de servicios y actividades portuarias como el avituallamiento, el comercio de graneles líquidos, las reparaciones navales, el trasbordo y redistribución de la pesca congelada y otras actividades relacionadas con la navegación y el comercio marítimo. Una diversidad con cierta capacidad de reequilibrar el negocio global del puerto.

Mientras que a la ciudad de Las Palmas (desligada del puerto), aún contando con abundantes ideas, iniciativas, análisis y diagnósticos sobre su proyección futura (como la iniciativa Proa 2020, que ya hemos comentado), no se le conoce una orientación socioeconómica concreta, que pueda servir como guía para una posible programación estratégica.

Desde este trabajo, nos inclinamos por una propuesta de confluencia y cooperación entre el puerto y la ciudad que esté orientada hacia la construcción de un marco de conexiones e interrelaciones sociales y comerciales con países de la costa occidental africana en la idea de generar un mercado estable Canarias-costa occidental africana. Un mercado de baja intensidad, que en una primera instancia sirva para propiciar los intercambios.

---

<sup>380</sup> El crecimiento físico del puerto está muy limitado. Por un lado, no puede crecer hacia el interior, ya que el recinto portuario linda con un cinturón urbano: autovía, zona residencial, etc. Y por otro lado, su crecimiento hacia el mar (Este) cada vez es más costoso, ya que necesita mayor aporte de materiales. La batimetría en zonas de ampliación reciente (dársena de la Esfinge) ronda profundidades por encima de la -20 metros. La otra opción que queda es seguir creciendo hacia La Isleta, un espacio protegido y con uso militar.

El puerto y la ciudad de las Palmas, además de ser parte integrante de esa estructura horizontal comercial, podían funcionar conjuntamente como pivote para esos posibles intercambios. Prestando servicios portuarios y urbanos para los intercambios interregionales (países africanos) e intercambios Europa-África, aprovechando la coyuntura para ofrecer productos y servicios de producción local demandados por esas poblaciones y países. Y, en la misma operación, obtener directamente de las fuentes originales materias primas o productos elaborados, además de promocionar y dar salida desde este territorio a recursos propios de bajo impacto y alta rentabilidad: formación y desarrollo tecnológico aplicable a la salud, cultivos, aprovechamiento y tratamiento de aguas, gestión de empresas, energías renovables, etc. Y por supuesto, todo lo relacionado con obras marítimas y gestión portuaria. Es trabajar en la idea de hacer productiva y efectiva la renta de situación, en el sentido de avanzar en el propósito (desarrollando capacidad) de poder ofrecer desde Canarias cualquier producto o servicio que les pueda ofertar Europa. Y de obtener a cambio bienes a bajo coste, materiales y sociales, teniendo en cuenta, además, la renta del clima social y meteorológico. El desarrollo progresivo de este mercado, en base a la cooperación y el intercambio con los países del continente africano más cercanos, facilitará el crecimiento y el desarrollo del comercio marítimo, y en particular, el de cada área portuaria (puerto, ciudad y entorno).

Y desde una perspectiva de mayor urgencia y necesidad de cooperación, la presente estrategia de las multinacionales del petróleo de extraer hidrocarburos en aguas del Atlántico norteafricano<sup>381</sup> requiere, de forma imprescindible y urgente, de acuerdos entre los Estados y comunidades de la zona, y *“precisa de un “diálogo multilateral y transparente para resolver el mapa ecológico, energético y político de la cornisa norte de África Occidental”*<sup>382</sup>. En este sentido se pronuncia Txema Santana

---

<sup>381</sup> Estrategia de un enorme riesgo de daño ambiental y ecológico, que se pone en marcha sin concretar (mediante documento expreso entre las partes implicadas: Estado español, Compañía encargada de las perforaciones y gobierno autónomo) el benéfico económico y social para la sociedad canaria (número de empleos y porcentaje de dólares que irían a la hacienda pública canaria). Por otro lado despreciando los acuerdos que sobre las prospecciones y futuras extracciones de crudo han tomado la mayoría de las instituciones locales que se han pronunciado sobre el tema. Así como, sin contar con la decisión de la población residente en Canarias mediante una consulta pública.

<sup>382</sup> Txema Santana. (2014). *El petróleo canario en su contexto africano*. En <http://www.eldiario.es>, publicado en *Canarias Ahora* [14/06/2014].

argumentando que “*El hallazgo de múltiples materias primas, entre las que está el petróleo en alta mar, la potencialidad turística de la región, la biodiversidad marina y el asunto irresuelto del Sahara Occidental debe hacer que se ponga de relevancia la necesidad de acuerdos de seguridad ecológica y política en los que participen Marruecos, Mauritania pero también esté representada la República Árabe Saharaui Democrática y Canarias como región, además de España como país con parte implicada*”<sup>383</sup>.

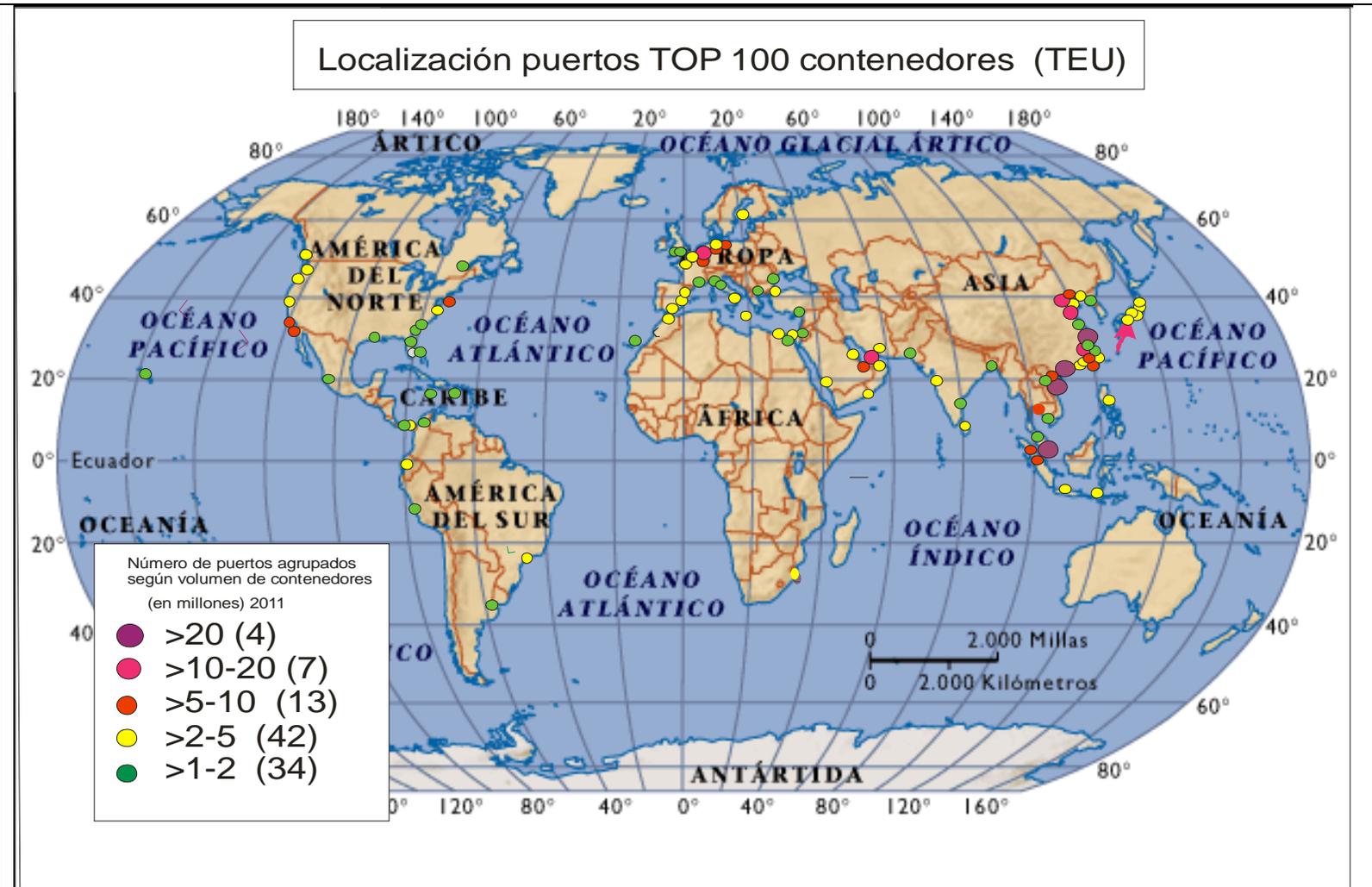
Un marco de conflictos que requiere un marco de soluciones que, sin duda alguna, dará prosperidad a la zona. Las Palmas de Gran Canaria en esa oferta amplia de servicios que puede prestar, y como ciudad promotora de la iniciativa Red de Ciudades de África Occidental<sup>384</sup> (diciembre de 2013), puede perfectamente ser oficina diplomática para ese diálogo multilateral antes mencionado.

---

<sup>383</sup> Txema Santana. (2014). *El petróleo canario en su contexto africano*. En <http://www.eldiario.es>, publicado en *Canarias Ahora* [14/06/2014].

<sup>384</sup> Comentado en el capítulo anterior (capítulo VII).

**Figura 149.** Localización 100 primeros puertos en tráfico de contenedores (TEU) año 2011



**Fuente:** Cargo Systems y C M Container Management  
Elaboración propia

# ALTERNATIVA

## **La comunidad fenicia, un modelo de referencia**

Una alternativa cualquiera surge motivada por la inoperancia o rechazo de una realidad determinada. Por eso partimos, como pensamos haber demostrado, de la idea que la realidad actual no es del todo favorable, y por tanto, hay que actuar para modificarla. Para explicar esta idea conceptual, la práctica de la pesca puede ser un ejemplo ilustrativo. Para terminar la jornada de pesca con la cesta cargada de peces, no basta sólo con disponer de unos buenos aparejos de pesca, con la carnada precisa, o posicionarnos en un lugar adecuado, además de, lógicamente, saber pescar. Ya que si por el lugar elegido no suelen rondar peces (que puede ser debido a la pobreza del fondo marino), de poco valdrá lo bien preparado que estemos. La cesta quedará vacía. Por lo tanto, o nos vamos a pescar a otro lugar, o cambiamos la realidad de dicho lugar.

Se ha comentado la necesidad de construir un mercado entre países de la costa occidental africana donde quede incluido con capacidad de interacción este archipiélago. Un mercado donde el puerto y ciudad de Las Palmas pueden desempeñar un papel importante; en un primer momento como promotores de ese mercado, aprovechando su nivel de desarrollo en cuanto a sistema de transportes y comunicaciones y, posteriormente, también como partícipes de la estructura comercial resultante. Un mercado donde deben potenciarse las relaciones e intercambios guiados en la finalidad de un desarrollo global del área geográfica próxima, siendo elemento vertebrador de este potencial mercado, el transporte marítimo y la creación de una red de conexiones marítimas que entrelace ciudades y puertos. Rememoramos como ejemplo la experiencia de la expansión fenicia en la Antigüedad, ya que fundamentó una práctica comercial eficiente y exitosa en un marco territorial en el que los desplazamientos y comunicaciones marítimas fueron elementos básicos. Una experiencia que resultó capaz de conectar distintos asentamientos del Mediterráneo y lugares de la costa atlántica ibérica y africana. Que marcó la etapa de florecimiento del comercio naval en Occidente, y

contribuyó, de forma fundamental, al desarrollo de áreas geográficas localizadas o vinculadas con el Estrecho. Una región formada por territorios interconectados a la que este archipiélago estaba vinculado históricamente (capítulo I). La expansión colonial y comercial fenicia puede ser un modelo paradigmático a seguir ya que fue una expansión basada en los intercambios sin necesidad de acciones guerreras de tipo colonial o de alto coste<sup>385</sup>. Además porque fue exitosa y porque supuso el florecimiento de una cultura comercial que benefició a todos los asentamientos donde se establecieron<sup>386</sup>.

La estrategia que guiaba su modelo de expansión se basaba en un proceso que por lo general seguía la siguiente secuencia<sup>387</sup>:

1. La exploración marítima de enclaves costeros (mediterráneo, zona del estrecho y costa atlántica norteafricana) que proporcionaba un conocimiento detallado del territorio y de sus posibilidades estratégicas y económicas.
2. La valoración de sus recursos, materiales y sociales.
3. El intercambio comercial con los indígenas del lugar.
4. El asentamiento de población que, en ocasiones, podían ir acompañados por la construcción de algún santuario aislado.

---

<sup>385</sup> No obstante, algunos autores no descartan la probabilidad de algunas maniobras violentas para la obtención de esclavos: *“La obtención de la púrpura, de la sal y, asimismo, de esclavos, justificaría la presencia fenicia en un momento anterior a los testimonios arqueológicos que indican el comienzo de la explotación de la riqueza metalífera de Tartesos. No debemos olvidar que al otro lado del Estrecho, en la “periferia” africana así definida, hay igualmente datos de esta caza del hombre y comercio de esclavos, como aquellos relativos a los garamantes”* (González Wagner, C., 2000, p. 48).

<sup>386</sup> *“Los criterios coloniales, dependiente en un principio de los templos y las ciudades más antiguas, sufren una restructuración protagonizada por una élite fenicia que se ha generado en ellos, convertida en beneficiaria de un proceso de intensificación de la explotación de recursos y dinamización de los intercambios, que generaban la riqueza en el ámbito colonial, y creando, mediante la explotación de trabajo dependiente, las condiciones que garantizan su reproducción social, su poder político y su autonomía”* (González Wagner, C. 2000, p.58). Sobre este asunto también V. Bello Jiménez, 2005 y, en general, bibliografía de González Wagner y López Pardo entre otros.

<sup>387</sup> González Wagner, C., 2000, p. 52.

5. La generación de centros de producción (posteriores factorías) y red de transportes.

6. La construcción de centros urbanos que, mediante un proceso de concentración espacial y demográfica, se convierten en ciudades autónomas (ciudades centrales con finalidad mercantil).

7. La generación de un *hinterland* o la articulación de un territorio de influencia basado en el levantamiento de otros asentamientos y centros de producción cercanos en lugares de interés estratégicos.

Un proceso conforme a una estrategia planificada<sup>388</sup> orientada a obtener mayores beneficios mediante la creación de mercados locales y regionales en entornos marítimos y fluviales, basados en la explotación de los recursos naturales de cada enclave o territorio y en el intercambio de productos entre ellos y con las ciudades centrales o cabeceras. También con algunos ámbitos territoriales del Mediterráneo que, además de suministrarles salazones y garum, exportaban a esos territorios manufacturas de plata y marfil y la preciada púrpura. Estas prácticas implicaban además el abastecimiento de la población indígena y colonial con productos de la zona, especialmente derivados de la pesca.

Esta forma de actuar los habilitaba para un desarrollo independiente de las metrópolis (ciudades de Oriente: Biblos, Tiro, Sidón, y posteriormente Cartago) y les permitía el abaratamiento de los costes de transporte, ya que al producirse los intercambios comerciales entre los asentamientos que conformaban este *hinterland* o mercado autónomo se evitaban grandes desplazamientos de mercancías. Esta estrategia además favorecía el aumento de actividades en estos

---

<sup>388</sup> Según González Wagner: “Por consiguiente, una vez que el volumen de los intercambios ha alcanzado una relativa importancia, resultará ventajoso para los fenicios acometer la producción local de aquellos productos que por sus propias características más se desvaloriza a medida que aumentan las distancias. Y todo ello supone la existencia de una estrategia previa que se vincula no tanto con los intereses de las metrópolis orientales como con la presumible presencia de una esfera autónoma de actividad occidental, ya que la disminución de los costes adicionales originado por las largas distancias favorece sobre todo el desarrollo de las actividades en el ámbito de Occidente mediante el incremento de los beneficios que aquí se producen. Estrategia que habría sido diseñada desde Gadir, desde donde se habría realizado la fundación de estos asentamientos” (González Wagner, C. 2001, p. 63).

territorios y con ello su desarrollo y el del conjunto de enclaves del área geográfica que conformaba el espacio territorial de intercambios e influencias<sup>389</sup>. Podemos definir esta estrategia como una actuación inteligente, fruto de una planificación que consistía básicamente en una forma eficiente de aprovechamientos de medios y conocimientos.

Los conocimientos y técnicas vinculadas a la navegación jugaron un papel fundamental. Era el recurso necesario, tal vez imprescindible, para la planificación, el arranque y desarrollo de esa estrategia.

No elegían cualquier lugar de la costa para establecer contacto y posteriormente - si era apropiado el lugar, acorde a su estrategia- establecer un asentamiento, que podía ser permanente o de carácter temporal. Guiados por su cultura marinera se decantaban por enclaves marítimos, insulares, o situados en la costa continental, aprovechando alguna estructura natural favorable (ensenadas abrigadas, isletas o espigones naturales, estuarios, etc.). En el caso de un emplazamiento continental, - supuestamente- se valoraba si este enclave contaba con un islote cercano. En este caso, mantenían la conectividad islote-continente mediante cortos desplazamientos náuticos. Los emplazamientos de antiguas ciudades o factorías fenicias o fenopúnicas como Tiro, Gadir, Cartago, y Mogador son buenos ejemplos<sup>390</sup>. Esta elección podría responder a criterios relacionados con la operatividad náutica, el aislamiento y la seguridad o su cultura religiosa, ya que generalmente eran lugares que no disponían de vastos recursos para el asentamiento humano<sup>391</sup>. De todas formas, el objeto de su utilización y función, era clara. Eran lugares marítimos que, además de estar en las proximidades de entornos provistos de recursos naturales (agrícolas, minerales, pesqueros, agua), disponían de una estructura natural (sin llegar a ser óptimas ensenadas) para ser utilizadas como puerto o simple embarcadero, elemento esencial para los

---

<sup>389</sup> González Wagner, C., 2000, p. 51.

<sup>390</sup> También la antigua ciudad de Alejandría tenía una estructura similar, en este caso se construyó un tómbolo artificial (al igual que hiciera Alejandro Magno en Tiro) para unir la ciudad continental con el islote, configurándose dos dársenas; una a cada lado del dique. (Vigueras González, M., 1980, p.25).

<sup>391</sup> Algunos eran lugares inhóspitos, carentes de recursos naturales, caso de Gadir, Mogador o de Rachgoum.

desplazamientos de carga y personas<sup>392</sup>. Puertos que por extensión podrían ser también factorías (centros de producción) y lugar de asentamiento, pasando a convertirse algunos de estos enclaves marítimos y portuarios, en ciudades centrales.

Sobre el proceso de colonización comercial aplicado a la estrategia de expansión fenicia reproducimos aportaciones que sobre este tema ha desarrollado F. López Pardo, en su obra “*Los enclaves fenicios en el África noroccidental: del modelo de las escalas náuticas al de colonización con implicaciones productivas*”<sup>393</sup>, en cuanto en este trabajo se refuerza la idea de que fue el comercio marítimo la base fundamental de esa estrategia. Y de igual forma refleja la existencia de una planificación razonada, la utilización y aprovechamientos -con buen criterio- de los recursos del territorio, y el patrón de organización y estructura territorial de esa estrategia.

En cuanto al proceso de colonización, *en apariencia unitario*, dicho autor señala tres períodos claramente diferenciados:

*La fase inicial se caracteriza por la implantación en el Extremo Occidente hasta mediados del siglo VIII a.C. de unos escasos pero grandes núcleos de habitación con clara vocación mercantil.*

*En Marruecos es Lixus la que obviamente desempeña el papel de gestor de casi toda la actividad comercial en la zona atlántica africana durante el s. VIII y primera mitad del VII a.C. [...].*

*La segunda fase, como podemos apreciar y aún teniendo en cuenta el carácter incompleto de la documentación, se caracteriza en el caso norteafricano por una implantación colonial amplia pero que no pretende una sustancial ocupación de la costa, sino instalarse en aquellos lugares que permiten un acceso directo y rápido a concentraciones indígenas importantes localizadas habitualmente en los grandes valles fluviales que pueden proveer materias primas de interés para los fenicios<sup>394</sup> [...].*

---

<sup>392</sup> También la estructura natural de Las Palmas podría incluirse dentro de este tipo de enclaves marítimos.

<sup>393</sup> López Pardo, F., 1996, pp. 275-277.

<sup>394</sup> Es el caso de valles como los de Tafna, el Martil, el Loukkos y el Sebú y Essaouira.

*La tercera fase se iniciaría a partir del siglo VI a.C., cuando se constata la fundación de poblados especializados en la pesca y en la elaboración de salazones de pescado, como Kuass y Mersa Madakh, y más tarde Kudia Tebmain, y quizás Ksar Seguir y en la bahía de Benzú. La proliferación de tal tipo de asentamiento no indica el nacimiento de esta actividad económica en esa época, sino que es el reflejo de su intensificación y por lo tanto la necesidad de desarrollarla en factorías propiamente pesqueras.*

El desvanecimiento de esta estrategia de expansión comercial, más que colonial, no fue por desgaste, o por el agotamiento de recursos naturales base de su comercio. Tampoco por incapacidad tecnológica o de medios que condicionaran seguir avanzando y prosperando. Factores exógenos a su cultura comercial (como la expansión del imperio romano que aniquiló las estructuras de la civilización fenopúnica) y en definitiva a su concepto de civilización fueron minando su impronta y forma de actuar hasta el punto de su extinción como sociedad.

### **Necesidad de una planificación estratégica y de una programación de actuaciones**

Hecha esta sucinta rememoración histórica de la experiencia fenicia, cabe preguntarse si estamos de acuerdo con la reproducción de ese modelo de expansión comercial. Si en la actualidad resultaría viable y si vale la pena intentarlo. Desde este trabajo de investigación contestamos sí a las tres interrogantes, entendiendo que hay que definir y perfilar ese posible modelo de actuación.

Como se ha indicado anteriormente ya se han elaborado y presentado múltiples iniciativas de desarrollo socioeconómico y urbano para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria conformadas en proyectos, concursos, documentos, etc. sin desarrollo práctico y resultados tangibles, y mirando siempre hacia el interior, prescindiendo de considerar un entorno geográfico más amplio. Falta por elaborar el diseño de una planificación estratégica de desarrollo socioeconómico que integre puerto y ciudad. Una planificación basada en una prospectiva que incluya a los países vecinos de la costa africana y que su aplicación sea mediante una programación secuencial que desarrolle capacidades de decisión y participación

mancomunadas (ciudades portuarias, por ejemplo), interdependencia y corresponsabilidad.

Ya se comentó en el capítulo anterior (capítulo VII) que uno de los propósitos de esta tesis era, una vez hecho un diagnóstico crítico, plantear alternativas posibles. Con esa finalidad planteamos, en síntesis, un procedimiento o programa de actuaciones con el fin de generar ese mercado regional en esta zona del Atlántico africano donde nos encontramos.

### *Cuestiones previas de carácter general*

Como arropamiento de esa planificación estratégica se propone:

-Encaminarnos hacia un menor grado de dependencia económica tanto de las ayudas europeas como del propio Estado Español, así como del sector turismo-servicios, sobre todo del turismo mayoritario de sol y playa.

-Rentabilizar mejor nuestros recursos geográficos y sociales y ejercer un mayor protagonismo sobre las decisiones, planes, estrategias y beneficios conforme la renta de situación.

-Fomentar, promover y profundizar un espacio de relaciones, cooperación e intercambios comerciales a distintas escalas: puertos, ciudades portuarias, regiones y Estados; en el marco geográfico canarias-países de la costa atlántica africana. En principio se trataría de fortalecer la red de conexiones ya establecida con puertos, cámaras de comercio, ciudades y países africanos aprovechando instrumentos como la ICHA (Asociación Internacional para la Coordinación de la Manipulación de la Carga)<sup>395</sup>, y la reciente Red de Ciudades Africanas (diciembre

---

<sup>395</sup> En la relación de conexiones existentes que se expone en el capítulo anterior (capítulo VII, Prospectiva) no se incluye la República Árabe Saharaui Democrática (antiguo Sáhara Occidental). Ya que aún no se ha solucionado vía resolución de la ONU el conflicto internacional originado por la ocupación por las armas de este país por parte de Marruecos. En reconocimiento de su justo derecho a su libertad como pueblo y a la recuperación de su territorio y de sus aguas, las instituciones y organismos públicos españoles, y especialmente los canarios deben exigir el cumplimiento de las resoluciones de la ONU orientadas a la convocatoria de un referéndum de autodeterminación para el pueblo saharauí. La resolución pacífica y democrática de este conflicto,

de 2013<sup>396</sup>). Son algunos aspectos generales que deben guiar esa programación estratégica a diseñar. Una estrategia orientada a reconfigurar el escenario de relaciones y de gestión de recursos en el marco geográfico comentado. Un marco geográfico con antecedentes históricos comunes que deben ser revisados y valorados.

Las relaciones históricas canarias-costa occidental africana tienen su origen en estrategias de expansión colonial, piratería y en los contactos mantenidos mediante la pesca. Unas relaciones que, por distintos motivos, hasta la colonización del Sáhara Occidental, siempre estuvieron muy condicionadas impidiendo la generación de vínculos afectivos y el desarrollo de un pequeño comercio estable Canarias-pueblos de la costa noroccidental africana. El tráfico de esclavos, el corso berberisco y la animadversión por ambas partes generada por representantes religiosos y del poder político no facilitaron las relaciones, todo lo contrario.

Las relaciones que de forma intermitente ha mantenido este archipiélago (particularmente territorios o poblaciones de las islas más occidentales: Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria) con pueblos del continente africano, han sido modeladas por las diversas estrategias de expansión colonial, ya comentadas a lo largo de este trabajo.

Algunos objetivos mencionados anteriormente superan las capacidades de Canarias en cuanto a potestad oficial para decidir sobre tales orientaciones, no obstante desde las instituciones canarias, tanto públicas como privadas se puede influir en esa dirección y actuar para lograr pequeños avances. Por otro lado, la necesidad de aportar alternativas viables (no violentas) a la crisis capitalista,

---

otorgándole al pueblo saharauí soberanía sobre su territorio y aguas, supondría un paso importante en el fortalecimiento de las conexiones y relaciones de Canarias con el continente africano.

<sup>396</sup> Acuerdo de colaboración entre las ciudades africanas de Agadir, Casablanca, Praia, Nuakchot y Dakar para impulsar proyectos de ordenación del territorio y uso de las nuevas tecnologías, así como para compartir experiencias de buena gobernanza pública y consolidar una organización democrática, eficiente y coordinada entre sus miembros. *Esta cooperación pondrá énfasis en la promoción del turismo y en áreas como el comercio, las inversiones y los negocios, con la intención de promover encuentros empresariales y gubernamentales para incentivar el intercambio económico y el desarrollo de negocios.* (Las Palmas de Gran Canaria y cinco ciudades africanas firman un acuerdo de colaboración. En <http://www.tendencias21.net> [18 de diciembre de 2013].

basadas en la potenciación de las relaciones comerciales y la cooperación internacional, como vía para el desarrollo social y económico de la zona, promoverá de facto, el avance de tales propuestas.

### *Discernir y construir*

Ante las condiciones que impone este sistema mundial pluricéntrico, controlado por los monopolios tecnológicos, industriales y financieros, que encorseta y deja sin recurso y sin capacidad de maniobrabilidad comercial a las “periferias del mundo”, las regiones y países empobrecidos tienen que reinventar estructuras político-administrativas de gobierno y gestión con el fin de recomponer un espacio regional plurinacional que pueda hacer frente a las grandes multinacionales, fundamentándose en la gestión democrática y las políticas sociales progresistas comunes<sup>397</sup>, y una economía al servicio de los ciudadanos y no al revés. Una región plurinacional basada en la cooperación mutua.

Proponemos como pieza clave una potenciación de la conectividad que derive en la construcción de una red de ciudades y puertos que funcionen como centros intercambiadores de productos y servicios; de bienes sociales. Una red de centros que antepongan la complementariedad entre países a la competitividad, como medida preventiva de gastos innecesarios<sup>398</sup>. Centros interconectados entre sí y a la vez de forma integral con el exterior; articulándose como instrumento -mediante cierta regulación- para poder hacer frente a los embates y movilidad de la economía y el comercio mundial.

Otra medida sería la de potenciar la producción y el consumo a niveles aceptables, mediante la explotación racional y eficiente de los recursos. Un sistema de interrelaciones y gestión que por su naturaleza y estructura ha de generar sinergias que potencialmente puedan dar solución a los grandes problemas y conflictos de toda el área; el hambre, la falta de asistencia sanitaria y otros servicios esenciales,

---

<sup>397</sup> Samir Amin, 1999, pp. 27-30.

<sup>398</sup> Gastos en inversiones que se realizan por múltiples instituciones públicas y privadas para la construcción de infraestructuras públicas e instalaciones para ofrecer los mismos servicios a los mismos clientes.

injerencias políticas antidemocráticas, conflictos armados, deuda externa, falta de conexiones y aislamiento, etc. Los avances en la solución parcial de estos problemas retroalimentarán las relaciones sociales y comerciales, imprescindible para la cooperación y el desarrollo mutuo.

No se trata de empezar con grandes acuerdos y proyectos inalcanzables o inviables por la complejidad del escenario geográfico y político, sino de lograr una continuidad de proyectos parciales concatenados que poco a poco vayan transformando el escenario de partida. Se puede empezar por cambiar de perspectiva. Ver el panorama desde una visión positiva y actitud más transformadora. O sea, no sentir nuestro hecho insular como una gran incapacidad sino como un territorio de múltiples potencialidades. Y por otro lado, no ver el horizonte continental africano como territorio extraño, conflictivo, sin posibilidad de entendimientos y cambios; sino todo lo contrario: un espacio vecino lleno de posibilidades.

En este potencial proyecto de mercado a construir no se parte de un vacío por ninguna de las partes. Por nuestro lado, el de la sociedad canaria en su conjunto, existen bienes disponibles que podemos ofrecer de inmediato a unos clientes necesitados: cooperación, productos y servicios. Bienes de poco coste añadido y que se pueden ofrecer a bajo precio aprovechando lo que ya se tiene: conocimientos, capacidades, instrumentos, tecnología, medios, etc. Y la renta de situación. La proximidad abarata costes de desplazamiento.

Por el otro -el de los países vecinos- los recursos primarios y la necesidad de medios, productos y servicios. También cuentan con la necesidad y el interés de generar capacidades para una gestión eficiente, integral y democrática de estos recursos. Cuestión imprescindible para su desarrollo. En este proceso de intercambios también es imprescindible el actuar en la idea de vincular el crecimiento económico individual al desarrollo global. Ya que sin el desarrollo social y económico global de la zona o región el crecimiento económico particular de cada ente territorial quedará limitado.

Las expectativas están bien fundadas. Falta crear las opciones, los caminos y los soportes básicos y fundamentales. Precisamente por la construcción de los caminos y los nexos hay que empezar.

### *Secuencia de actuaciones concretas*

Sin transporte no hay intercambio. Sin intercambio no hay comercio ni posibilidades para el desarrollo. Por ello se hace necesario promover:

1. Construcción del soporte básico que posibilite el encuentro, el intercambio y la cooperación. Desarrollo de Puertos. Vértices en la futura estructura de la red de flujos. Puertos de segundo y tercer nivel, bien equipados. Que cuenten con las infraestructuras, instalaciones y servicios necesarios para una prestación eficiente y adecuada de los mismos (muelles, diques de protección, almacenes, talleres, frigoríficos, centros administrativos, buenos accesos terrestres, etc.).

Con respecto a esta actuación, costosa en cuanto a financiación económica, es importante derivar la opción de proyectar puertos Hub<sup>399</sup> (en caso de demanda internacional) a elección de las empresas navieras interesadas. Con la condición de llegar a acuerdos con las autoridades portuarias para la financiación y gestión de las terminales necesarias, a fin de evitar incertidumbres, competitividad y costes innecesarios.

2. Proyectos y servicios mancomunados. Uno de los principales condicionantes en la operativa portuaria de los puertos de la costa occidental africana es el aterramiento de sus dársenas. Para evitar estos problemas se puede actuar por cuenta propia o mediante la intervención/cooperación, participando mancomunadamente en la disposición de equipos técnicos y medios materiales para generación y ejecución de proyectos: construcción de sistemas anti-aterramientos (diques, instrumentos mecánicos, dragados periódicos, etc.) que

---

<sup>399</sup> Puertos Hub en la costa occidental africana a partir de los ya existentes, con la finalidad y capacidad de concentrar y redistribuir gran cantidad de carga. Bien a través de las llamadas autopistas marinas (de mayor viabilidad técnica y financiera y menor coste ambiental, paisajístico y económico) o por corredores terrestres interconectados mediante puertos secos.

eviten una potencial limitación de la operatividad portuaria. Además, con el desarrollo de una estructura de transporte marítimo de corta distancia con la finalidad de contribuir a la configuración de líneas regulares internacionales y cadenas marítimo-terrestres para el intercambio de mercancías entre áreas o localidades cercanas, de un mismo país o de Estados diferentes<sup>400</sup>.

3. Generación de zonas logísticas urbanoportuarias. Infraestructuras, instalaciones y servicios complementarios urbano-portuarios: red viaria, centros de actividades relacionadas con la pesca, talleres auxiliares, centros generadores de energía convencional y alternativas (renovables), centros para la producción y tratamiento de aguas, red de abastecimiento de energía y agua, red de telefonía y sistemas de comunicación, red de saneamiento, centros de formación relacionados con el sistema portuario, centros para la transformación de productos, etc.

4. Desarrollo de pequeñas ciudades portuarias. Áreas urbanas en el entorno portuario que además de ser utilizadas como zona residencial funcionen como centros dedicados al comercio, la administración, el ocio, la cultura, la educación y formación profesional, sanidad, etc. Actividades de carácter urbano que son a la vez complementarias a la función portuaria.

5. Formación en la prestación de servicios. Generar la capacidad y los medios para el ofrecimiento de los servicios básicos portuarios y urbanos.

6. Construcción de zona de actividades logísticas mancomunadas (puertos secos).

Su finalidad sería la de concentrar y redistribuir mercancías que procedan de

---

<sup>400</sup> Sobre la conexión terrestre entre países del occidente africano ya se hizo en el capítulo VI, una descripción de proyectos diseñados (algunos en fase de ejecución). Por ejemplo el proyecto *AfricaRail* que conecta Benín, Togo, Burkina Faso, Níger y Chad. Un proyecto que cuenta con el apoyo de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental. Es un proyecto que tiene como objetivo construir y rehabilitar 2.000 km de vías férreas para unir los sistemas ferroviarios de los países citados con inclusión de un servicio que unirá los puertos de Lomé y Cotonú. (UNCTAD, 2011, p. 114). Otro proyecto es el que financia El Banco Africano de Desarrollo (BAfD) con 26.313 millones de euros, que servirá para avanzar en la rehabilitación de la carretera Dinguiraye-Nioro-Keur Ayib en la región de Kaolack, que forma parte de la Trans-Africana Dakar-Lagos (África Infomarket; <http://www.africainfomarket.org> [9 de junio de 2014]). Un conjunto de proyectos que sin duda facilitará la circulación de mercancías y personas por esta zona del oeste africano, y de igual forma facilitará los intercambios y relaciones comerciales entre esos países.

regiones continentales del interior. Toda esta creación de infraestructuras, servicios y actividades industriales, irá promoviendo y generando empleo y desarrollo tecnológico, diversidad productiva y calidad de vida que a su vez, y de forma paulatina, irán elevando el nivel de consumo, el de las relaciones comerciales y los movimientos de mercancías; y además, la posibilidad de encuentros, la necesidad de entendimientos, de intercambios, y de colaboración.

En este sistema funcional basado en los intercambios entre lugares del ámbito geográfico definido, Las Palmas puerto y ciudad puede constituirse como un nodo más de esa potencial red de ciudades y puertos africanos, pudiendo desempeñar, en la fase inicial, la particularidad de ser centro dinamizador y eje articulador. Y de igual forma, configurarse como oficina diplomática para las relaciones interregionales (de cooperación, comerciales y de otra índole) entre otras áreas geográficas y la supuesta mancomunidad del África Occidental. Esta particularidad la basamos en su actual capacidad y disponibilidad de medios, relaciones exteriores y estabilidad social. Ser sede de la Casa África, de la Cruz Roja y la Media Luna Roja Internacional y del Programa Mundial de Alimentos, es una referencia importante.

En atención a esta propuesta concreta, favorecería mucho la declaración del archipiélago como territorio de paz. Lo que implicaría un proceso de salida de la estructura militar de la OTAN y la desmilitarización del archipiélago. Cualquier proceso de reforzar militarmente a Canarias, y de ofrecerse como plataforma de intervención militar en áreas en conflictos, es dar una orientación antagónica a las estrategias de cooperación y relaciones comerciales y, por supuesto, contrarias al desarrollo social y económico de toda el área geográfica.

Como se ha explicado no se trata de generar grandes infraestructuras que conlleven un enorme presupuesto financiero. Además del añadido que supondría los costes ambientales derivados de esas grandes obras. Tampoco de generar una competitividad -no eficiente ni beneficiosa para la población en general- entre estas poblaciones o países. Por tanto contrarios a una competitividad por la concentración de negocio que conllevaría:

-Un malgasto de recursos económicos (inversión pública) y naturales (materiales para la construcción de infraestructuras e instalaciones) sin las mínimas garantías de amortización de esos recursos.

-Movimientos migratorios no controlados.

-Mayor alteración del territorio y medioambiente, etc.

-Y la probabilidad de generación de animadversión entre poblaciones de distintos países o regiones. Una actitud nada favorable.

Sin embargo, una medida que no implica grandes desembolsos económicos e infraestructuras y que daría un resultado favorable es la de propiciar un comercio (que puede ser marítimo) a corta distancia. Esta modalidad de comercio reduce gastos de desplazamientos, sobre todo el relacionado con la producción y exportación de productos alimenticios de primera necesidad (sector primario) y otras materias primas. Dejando para la exportación a mercados más lejanos aquellos productos de alto precio (minerales) en esos mercados a cambio de otros productos deficitarios en lugar de destino<sup>401</sup>. Un comercio que no por fuerza ha de perseguir el intercambio igualitario, el equilibrio absoluto entre las partes, dando posibilidad a que se beneficien más aquellos que mejor planifiquen y dinamicen sus economías y relaciones, aunque sin perder la perspectiva del desarrollo mutuo, aplicando medidas relacionadas con la corresponsabilidad, en la idea que el avance de cada uno favorece el avance de todos. Por tanto cada ente debe responsabilizarse de su ámbito, y además, interesarse por el cumplimiento de los “deberes” de aquellas otras entidades que engloban el ámbito de la mancomunidad.

---

<sup>401</sup> Sobre el transporte marítimo a corta distancia (TMCD) ya existen asociaciones en otros ámbitos geográficos con planteamientos e iniciativas que pueden servir como modelo de actuación. Por ejemplo la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia. Esta asociación tiene el objetivo estratégico de “consolidar un foro de encuentro entre los agentes públicos y privados responsables de la formación de cadenas de transporte marítimo-terrestres con una vocación de coordinación, identificación y promoción de iniciativas que contribuyan a materializar el potencial del transporte marítimo con un enfoque intermodal y consecuentemente complementario de los transportes terrestres para configurar soluciones integrales de transporte puerta a puerta y respetando en todo caso los fines, objetivos y competencias de cada uno de sus miembros”. (Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, TMCD. En [www.shortsea.es](http://www.shortsea.es); <http://www.puertos.es> [16 de abril de 2014].

Como decíamos anteriormente, Canarias no tiene capacidad por sí sola de aplicar medidas que puedan generar los cambios necesarios en las estructuras productivas, de gobierno y aquellas relacionadas con los sistemas de transportes y comercio exterior. No obstante, se puede ir avanzando en aquellas parcelas donde podemos incidir de forma favorable: asesoramiento, formación, mayor intercambio de información, acuerdos de cooperación (puertos, universidades, cámaras de comercio, etc.), potenciando las relaciones comerciales y el establecimiento (o aumento) de líneas de transporte marítimo, y abriendo posibilidades de comercio de baja intensidad (tráfico marítimo mixto, pasajero y mercancía rodada), etc. En cualquier caso maximizando la renta de situación en base a una planificación/coordiación racional, a la potenciación de nuestras capacidades endógenas como media para mitigar nuestros condicionantes insulares, y combatir, al mismo tiempo, el síndrome de la dependencia exterior. Una planificación estratégica que produzca beneficios a los promotores y paralelamente genere desarrollo y bienestar social tanto en el territorio de origen como en el de destino. Por tanto, no dejar que esa renta geográfica sea simplemente un capricho de la naturaleza al devenir Atlántico<sup>402</sup>.

Sobre la cooperación interportuaria ya existen instrumentos que están en funcionamiento con la ICHCA (*International Cargo Holding Coordination Association*), una asociación internacional (ya comentada en las páginas 405-406) para la coordinación internacional del transporte de mercancías cuyo papel principal es la seguridad y eficiencia en el transporte de mercancías a nivel mundial. Y sobre la relación entre ciudades portuarias africanas también hay un nexo constituido, la Red de Ciudades Africanas ya comentado. Así como otras entidades públicas o privadas: Cámara de Comercio, PROEXCA<sup>403</sup>, Sociedad de Promoción Económica de Gran Canaria (SPEGC), África Infomarket<sup>404</sup>, Clúster Marítimo de Canarias (CMC) y

---

<sup>402</sup> Macías Hernández, A.M., 2001, p. 406-408.

<sup>403</sup> Empresa pública adscrita a la Consejería de Economía, Hacienda y Seguridad del Gobierno de Canarias que tiene como objetivos fundamentales la internacionalización de la empresa canaria y la atracción hacia las Islas de inversiones estratégicas.

<sup>404</sup> Web sobre información económica referente a países de la costa occidental africana, que actúa como foro internacional de oportunidades de negocio.

Macaronésico<sup>405</sup>, y otros como la Asociación Marítima Canaria (AMACA), también de reciente constitución, cuyos miembros pueden ser empresas navieras, armadoras, consignatarias, estibadoras o contratistas de carga y descarga de buques, aunque su fin se extienda a otras actividades, así como empresas o profesionales del sector marino-marítimo.

Todo esto, más la existencia y disponibilidad de otros instrumentos de tipo fiscal como la Reserva de Inversiones de Canarias (RIC) y las declaraciones temporales de Zona Franca y Zona Especial Canaria. Y todos los fondos europeos destinados a atemperar el hecho insular, a indemnizar la dependencia del Estado español y de la Unión Europea. Soportes que aún no han generado las capacidades suficientes para producir niveles de empleo y de economía sostenible, y que habrá que reorientar para que se encaminen en la línea de sus fundamentos básicos: la promoción y consolidación de las comunicaciones, el comercio y transporte marítimo, el desarrollo de la investigación y actividades económicas, la información, la formación laboral y tecnológica, el ofrecimiento de servicios, etc. Y para que faciliten la promoción de

---

<sup>405</sup> “Los clústeres son agrupaciones de empresas, entidades e instituciones asociadas, e interconectadas geográficamente y en torno a una cadena de valor, que cooperan y se benefician del aprovechamiento de sinergias y de importantes economías externas.

El Clúster Marítimo de Canarias CMC, se constituyó en 2008 como asociación de empresas y entidades públicas y privadas relacionadas con el sector marítimo regional para cooperar entre ellas, promoviendo proyectos innovadores que eleven sus ventajas competitivas para generar más y mejor empleo para Canarias. El objetivo principal es favorecer el desarrollo y la competitividad internacional del sector marítimo elevando a su vez el tejido empresarial, económico y social de Canarias a través de la integración, creación, fortalecimiento y sostenibilidad de las empresas y agentes que se encuentran dentro de la cadena de valor del sector marítimo, promoviendo su presencia internacional y aumentando su nivel tecnológico e innovador, alineado con las políticas de desarrollo y demandas sociales.

El Clúster Marino-Marítimo Macaronésico, de las regiones de Canarias, Madeira y Azores, está integrado por entidades públicas y privadas de estas islas. El Clúster persigue la cooperación y la creación de sinergias en el sector marítimo con el fin de impulsar proyectos de desarrollo comunes en el Atlántico a través de los instrumentos financieros que prevé la Unión Europea en el periodo 2014-2020.

El Clúster Marino-Marítimo Macaronésico es una iniciativa promovida por el CMC que está dirigido por la Comisión Gestora. Entre los miembros del Clúster se encuentran las patronales Femete y Femepa; las Cámaras de Comercio de Gran Canaria, Funchal, Madeira y Ponta Delgada; la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN); la Autoridad Portuaria de Las Palmas; el Gobierno de Canarias; el Ayuntamiento de la capital grancanaria; los clústeres Marítimo Español y Canario, de Energías Renovables, Medio Ambiente y Recursos Hídricos (Ricam), de Excelencia Tecnológica de Canarias; las asociaciones Asnautica y Aenautica; la Asociación de Reparaciones Navales y la Agencia Regional de Energía y Ambiente de Madeira.

(Fuente: Clúster Marítimo de Canarias, Plan Estratégico 2013–2016; en <http://www.clustermc.es/documentos/plan-estrategico-cmc.pdf>. [20 de junio de 2014]).

las relaciones comerciales y sociales y, con ello, el acercamiento de las comunidades y el desarrollo conjunto de toda esta área geográfica. En definitiva, que promuevan la generación de empleo y garanticen a la población de las distintas comunidades la prestación de los servicios públicos esenciales, sin exclusión.

Todo un conjunto de actuaciones que en cierta forma ya emprendieron los fenicios - con bastante habilidad y acierto- hace más de 3000 años, generando una estrategia comercial viable y prospera, y originando, al mismo tiempo, una cultura social, comercial y marinera exitosa, todo lo cual marcó un modelo, un paradigma que tal vez la historia social y económica no ha tratado con la profundidad suficiente. Un modelo de expansión económica y de relaciones comerciales que se desestimó debido a la ambición y concentración de poder que fundamentó las prácticas comerciales imperantes posteriores. Prácticas que por su propia naturaleza, la de una acumulación de bienes sin límite, el tiempo, las contradicciones y confrontaciones de sus promotores principales las hacen insostenibles.

Caso aparte es la expansión comercial actual de China<sup>406</sup>. Una estrategia comercial que en algunos aspectos reproduce a escala planetaria el modelo fenicio y que, al igual que a esa sociedad antigua, las prácticas utilizadas le faciliten una expansión exitosa. Una expansión comercial que marca tendencia con capacidad para trastocar el mapa mundial de los poderes y centros económicos, también de las relaciones comerciales y que, de igual forma, está modificando el esquema y las estructuras del sistema mundial del transporte marítimo.

Volviendo al ámbito local, vemos que disponemos de un cúmulo de ideas, proyectos, ayudas financieras y medios que, a escala regional (Macaronesia-países de la costa occidental africana), pueden funcionar como rampa de lanzamiento para la proyección de una ciudad de esencia portuaria como Las Palmas.

Tal vez sólo falte generar la capacidad de arranque. Elemento imprescindible que depende, fundamentalmente, del propio actor, ya que la capacidad es algo que se

---

<sup>406</sup> Una materia que por su importancia a nivel mundial requiere investigaciones específicas.

obtiene y se incrementa a medida que se ejerce. A medida que se actúa con inteligencia, racionalidad y medios disponibles.

Puede suceder que “las muletas” sólo sean un estorbo para avanzar. Empecemos a crecer sobre nuestros propios hombros. Podemos hacerlo, claro que podemos.

BIBLIOGRAFÍA, FUENTES Y  
RECURSOS ELECTRÓNICOS



# BIBLIOGRAFÍA

Relación de bibliografía consultada o de referencia por su interés para el estudio de las materias investigadas en esta Tesis.

- ABREU Y GALINDO, J. de (1977). *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*, A. Cioranescu (ed.). Tenerife (1590-1632): Goya Ediciones.
- ALBARRACÍN DURÁN, P. (2006). “Logística de la América colonial”. *Actualidad Logística* (38).
- ALBERDI, J. *et al.* (2006). “África en el horizonte: introducción a la realidad socioeconómica del África Subsahariana”. En Enara Echart Muñoz, Antonio Santamaría (Coord.). Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Instituto Universitario de Cooperación para el Desarrollo: Los Libros de la Catarata.
- ALEMANY LLOVER, J. (1991). “Los puertos españoles en el siglo XIX”. *Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría General Técnica.
- ALEMANY LLOVER, J. (2004). “Las relaciones Puerto-Ciudad desde la perspectiva del desarrollo local.” *Revista de cultura y ciencias sociales* (40), pp. 73-79).
- ALEMANY LLOVER, J. (2006). “Los puertos atlánticos en el siglo XIX.” En *La ciudad portuaria en la historia, siglos XVI-XIX* (pp.117-128). Santander.
- ALEMANY LLOVER, J. (2007). “Desarrollo ciudad-puerto. Experiencia internacional: formas de compatibilización de un desarrollo conjunto”. En *Seminario-taller Puerto Valparaíso, tendencias e ideas para su desarrollo*. Valparaíso.
- ALEMANY, J. y BRUTTOMESSO. R. (2011). “La ciudad portuaria del siglo XXI: 10 años de RETE”. En Alemany, J. y Bruttomesso, R. (coord.) *La ciudad portuaria del siglo XXI: nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad* (pp.10-13). Venecia: RETE.

- ALEMANY, J. y BRUTTOMESSO, R. (coord.) 2011. *La ciudad portuaria del siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad*. Venecia: RETE.
- ALGUERÓ CUERVO, J.L. (2003). *El conflicto del Sáhara Occidental desde una perspectiva canaria*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- ÁLVAREZ, D. y YANES, L. (2002). “Los puertos y la vinculación entre lo local y lo global”. En *Litorales: Teoría, método y técnica en geografía y otras ciencias sociales* (1). Buenos Aires: UBA.
- ÁLVAREZ DELGADO, J. (1950). “La navegación entre los canarios prehistóricos”. En *Archivo Español de Arqueología* (23), pp. 164-174.
- ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R.M. (1996). “Los puertos españoles desde una perspectiva geográfica: modelos portuarios de los siglos XIX y XX.” En Dolores Romero y Agustín Guimerá (coord.) *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español* (pp. 167-184). Madrid.
- ANAYA HERNÁNDEZ, L.A. (2006). *Moros en la costa: dos siglos de corsarismo berberisco en las Islas Canarias (1569-1749)*. Las Palmas de Gran Canaria: UNED, Centro Asociado de Las Palmas de Gran Canaria.
- ANTÚN, J. P. (1995). “Logística: Una visión sistémica”. En *Documento Técnico* (14). *Sanfandila, Querétaro*, Instituto Mexicano del Transporte, SCT.
- ARMENGOL MARTÍN, M. T. (2011). “La renovación de la ciudad comercial.” En *V Congreso Geografía de los servicios* (1-1), pp.15-48. Las Palmas de Gran Canaria.
- BAEZ, M. y SÁNCHEZ PINTO, L. (1983). *Islas de fuego y agua. Canarias, Azores, Madeira, Salvaje, Cabo Verde: Macaronesia*. Las Palmas de Gran Canaria: Edirca.
- BELLO JIMÉNEZ, V.M. (2005). *Allende las columnas: la presencia cartaginesa en el Atlántico entre los siglos VI y II a. C.* Las Palmas de Gran Canaria: ANROART.
- BERGASA, O. y GONZÁLEZ VIEITEZ, A. (1969). *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*. Madrid: Guadiana.
- BERTHELOT, S. (1978). *Histoire Naturelle des Îles Canaries, 1840-42*. Tenerife.
- BIRD, J.H. (1971). *Seaports and Seaports Terminals*. UK: University Library, Hutchinson Educ.

- BRAUDEL, F. (1986). *La dinámica del capitalismo*. México (DF): Fondo de Cultura Económica.
- BURKHALTER, L. (1999). *Privatización Portuaria: bases, alternativas y consecuencias*, Santiago de Chile: ONU, CEPAL.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (1974). *El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria: CIES (18).
- CÁCERES MORALES, E. y MIRALLAVE IZQUIERDO, V. (1996). La reutilización de los espacios portuarios obsoletos. En *Las Palmas: ciudad-puerto* (pp. 63-72). ULPGC. Las Palmas de Gran Canaria.
- CAPELLA HIERRO, S. y GONZÁLEZ MORALES, J.R. (2011). “Incidencia de la evaluación ambiental estratégica sobre el régimen de planificación de los puertos de interés general.” En *Un nuevo modelo para una nueva época*. Organización del territorio (Grupo III, p. 42). Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio.
- CARBALLO ARMAS, P. *et al.* (2006). “La posición de la Comunidad Autónoma Canaria ante la Unión Europea.” *Derecho Público de Canarias*, pp.409-426.
- CARLIER, M. (2002). Consideraciones sobre el transporte marítimo de corta distancia y la asociación española para su promoción. *ANAVE*, B.I.A, 401. San Francisco: Carta de las Naciones Unidas.
- CASARIEGO, J. E. (1949). *Los grandes periplos de la Antigüedad*. Madrid.
- CASAS BLANCO, F. (1995). “Eficacia portuaria y transporte marítimo.” *Boletín Económico de ICE* (2460), pp. 65–71.
- CASTEJÓN, R. (1990). *Principios teóricos y metodológicos sobre Geografía Portuaria: la proyección exterior del puerto de Barcelona* (tesis doctoral). Universidad de Barcelona. Barcelona.
- CASTEJÓN, R. (1990). “Análisis portuario en la Geografía española.” *Revista de Geografía* (24), pp. 61-67.
- CERBÁN JIMÉNEZ, M. (2008). “La competitividad portuaria de los puertos de titularidad estatal.” *Economistas* (extra), pp. 277-282.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1991). *La exploración del Atlántico*. Col. *América 92*: Maphre.

- CIRILO MORENO, J. (2003). *De los puertos de La Luz y de Las Palmas y otras historias*. Estudio Preliminar de S. Benítez Padilla. Las Palmas de Gran Canaria: Gabinete Literario. Recuperado en Memoria Digital de Canarias.
- CORTÉS GARCÍA A, F. J. (2003). “El tráfico marítimo y la actividad portuaria.” *Boletín Económico de ICE* (2758), pp. 27–31.
- D’AVEZAC, M. (1999). *Historia de las Islas del África (Canarias, Azores y Madeira)*. Canarias: Globo.
- DE BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1988). La pesca en la costa de África a la luz de la real Cédula de 1770. *Aula Canarias y el Noroeste de África* (pp.363-370). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- DE BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (2004). “Fiscalidad y franquicias en canarias durante el antiguo régimen.” En *Los puertos francos de canarias, ciento cincuenta años de historia. XV Coloquio de historia canario americana* (2002), pp. 1714-1730. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- DEBRIE, J. y GUERRERO, D. (2006). “Introducción a la lectura geográfica de un Hinterland portuario: el ejemplo de Barcelona. “ En *A.G.E.* (42), pp. 271-283.
- DE LA SALLE, G. A. (1959-1964). *Le Canarien: crónicas francesas de la conquista de Canarias*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- DEL CASTILLO RUIZ DE VERGARA, P. A. (2001). *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias, acabada en 1737*. Las Palmas de Gran Canaria.
- DELGADO AGUIAR, G. (1992). *Transportes y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: CIES.
- DELGADO AGUIAR, G. (1998). “Las relaciones puerto-ciudad en Las Palmas de Gran Canaria: tensiones y tendencias territoriales.” *Vegueta* (3), pp. 243-254. Las Palmas de Gran Canaria.
- DELGADO AGUIAR, G. (1999). “Los cruceros en el confín Atlántico de Europa: Canarias.” En *El renacer de los cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos* (pp. 125-128). Santander: UIMP.
- DELGADO AGUIAR, G., GONZÁLEZ MORALES, A., HERNÁNDEZ LUIS, J.A. y SIGUT MARRERO, V. (2007). *Puertos y sistemas portuarios de*

- las islas atlánticas europeas (Canarias, Azores y Madeira)*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.
- DELGADO BARRADO, J. M. y GUIMERÁ RAVINA (coord.) 2000. *Los Puertos españoles; historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Madrid.
- DEL NERO BENÉITEZ, E. (2007). “Los conflictos competenciales en las intervenciones Puerto-Ciudad: un ejemplo en Las Palmas de Gran Canaria.” *Revista de Obras Públicas* (3480), pp. 19-38.
- DEL NERO BENÉITEZ, E. (2008). “Planificación de los puertos estatales y la ordenación del territorio.” *Revista de Obras Públicas* (3491), pp. 39-64.
- DE RUS, G., TRUJILLO, L. y ROMÁN, C. (1994). *Actividad económica y estructura de costes del Puerto de la Luz y de Las Palmas*. Madrid: Civitas.
- DE RUS, G., et al (1995). *Estudio sobre competencia en los puertos españoles*. Documento de trabajo. Tribunal de Defensa de la Competencia. Las Palmas de Gran Canaria.
- DE RUZ, G., GONZÁLEZ SERRANO, M. M. y TOVAR DE LA FE, B. (2007). *Impacto económico del puerto de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria: ULPGC. APLP.
- DÍAZ LORENZO, J. C. y FERNÁNDEZ, J.J. (1999) *Arquitectura rural en La Palma*. Madrid: Tauro Producciones S.L.
- ENRIQUEZ PADRÓN, R.: *Guía de la ciudad de Las Palmas y de la Isla de Gran Canaria 1911*, Memoria Digital de Canarias (<http://mdc.ulpgc.es/> [3 de abril de 1013]), ULPGC.
- ESCRIBANO, G., y MEDEROS, A. (1999). “Evolución histórica de puertos y ensenadas de Lanzarote y Fuerteventura.” En *VIII jornadas de estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura* (pp. 455-481). Arrecife.
- FARIÑA, F. (1950). *Historia de la navegación*. Madrid: Comisariado Español Marítimo.
- FERNÁNDEZ CARBAJAL, A. (2002). “La organización de los mercados de transporte marítimo.” *Boletín Económico de ICE* (2723), pp. 1.001-1.008.
- FERNÁNDEZ LLERA, F. y LAGO PEÑA, S. (2011). “Ultraperiferia, economía y finanzas públicas de Canarias: una panorámica.” *Revista de estudios regionales* (90), pp. 17-44.

- FLORES DÍAZ, M. (2005). “Las ciudades portuarias, objetivo en la expansión política y económica de los Estados medievales ibéricos.” *Revista de historia naval* (91), pp. 7-24.
- FONTANA, J. (2011). *Por el bien del Imperio: una historia del mundo desde 1945*. Madrid: Ediciones Pasado y Presente.
- GARCÍA A. (2002). *Historias del Sáhara: el mejor y peor de los mundos*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- GARCÍA ALONSO, L. y FERNÁNDEZ CARBAJAL, A. (2003). “La actividad portuaria: una perspectiva general.” *Boletín Económico del ICE* (2771), pp. 1-13.
- GARCÍA ALONSO, L. (2005). *Competencia interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles*. (Tesis doctoral). Universidad de Oviedo.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (2006). “Una ciudad abocada al mar: comercio y sociedad mercantil en el Cádiz del siglo XVIII.” En José Ignacio Fortea Pérez y Juan Eloy Gelabert González (coord.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. (pp. 381-412). Santander: Universidad de Cantabria.
- GARCÍA y BELLIDO, A. (1942). *Fenicios y Cartagineses en Occidente*. Madrid: C.S.I.C.
- GARCÍA y BELLIDO, A. (1967). *Las islas atlánticas en el mundo antiguo*. Las Palmas de Gran Canaria.
- GARCÍA CABRERA, R. C. (1973). “Túridos de las pesquerías canario-africanas.” *Homenaje a Elías Serra Ráfols* (IV), pp. 63-76. La Laguna: Universidad de La Laguna.
- GARCÍA SANABRIA, J. (1991). *Isleta/Puerto de la Luz: Raíces*. Las Palmas de Gran Canaria.
- GARCÍA-TALAVERA, F. (2003). “Pesquerías canarias en la costa del Sáhara.” *El pajar: Cuadernos de Etnografía Canaria* (16), pp. 86-96.
- GLAS, G. (1982). *Descripción de las Islas Canarias, 1764*. La Laguna: C. Aznar (ed.). *Fontes Rerum Canariarum*, XX, Instituto de Estudios Canarios.
- GONZÁLEZ ANTÓN, R., DEL ARCO AGUILAR, M., BUENO RAMÍREZ, P. y DE BALBÍN BEHRMANN, R. (1995). “Datos sobre la colonización

- púnica de las Islas Canarias.” *Eres. Arqueología/Bioatropología* (6), pp. 7-28.
- GONZÁLEZ ANTÓN, R., DEL ARCO AGUILAR, M., BUENO RAMÍREZ, P. y DE BALBÍN BEHRMANN, R. (1998). “El poblamiento de un archipiélago Atlántico: Canarias en el proceso colonizador del primer milenio a.C.” *Eres. Arqueología/Antropología* (8), pp.43-100.
- GONZÁLEZ ANTÓN, R., LÓPEZ PARDO, F. y PEÑA, V. (2008). “Los Fenicios y el Atlántico.” *IV Coloquio del CEFYP*.
- GONZÁLEZ DE URIARTE MARRÓN, C. (2006). *Viajeros franceses en Canarias en el siglo XVIII*. (Tesis Doctoral), dirigida por Berta Picó Graña. Universidad de La laguna. La Laguna:
- GONZÁLEZ LÁYNEZ, C. (2005). *Las regiones ultraperiféricas de la UE: evolución de las mismas como consecuencia de las políticas específicas aplicadas: Canarias como ejemplo*. Madrid: Instituto de Estudios Europeos.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (2001). “Mercantilismo ciencia y viajeros ingleses en canarias durante la época estuardiana.” En Antonio de Béthencourt Massieu (coord.), *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648. IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria* (1999), pp. 795-820. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ, MORALES, A. y ARMENGOL MARTÍN, M.T. (2006). “El istmo de Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria: un espacio singular con un controvertido proyecto urbanístico.” *Las Palmas de Gran Canaria: Vegueta* (9), pp. 175-192.
- GONZÁLEZ WAGNER, C. (2000). Santuarios, territorios y dependencia en la expansión fenicia arcaica en occidente. *ARYS* (3), pp. 41-58. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- GONZÁLEZ WAGNER, C. (2001). “Los asentamientos y el comercio fenicio arcaico en Málaga.” En *Comercio y comerciantes en la historia antigua de Málaga: (siglo VIII a.C. - año 711 a.C.)*, II Congreso de Historia Antigua de Málaga, pp. 35-68.

- GONZÁLEZ WAGNER, C. (2013). "Tartesos y el orientalizante peninsular." En *The Prehistory of Iberia: Debating Early Social Stratification and the State*, pp. 337-356.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1976). "¿Por qué comercia Canarias con Indias en el siglo XVIII?: incentivos y obstáculos." *I Coloquio de Historia Canario-Americano* (1976), pp. 86-104. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1988). "Puertos de la Carrera de Indias: economía y sociedad." En *Oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias* (pp. 291-314). Madrid.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1995). "Legislación borbónica y enclaves marítimos. La génesis del comercio libre para Canarias." En *Derecho y el Mar en la España Moderna* (pp. 519-539). Granada: Universidad de Granada, Servicio de Publicaciones.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (2001). "Garachico (Tenerife), puerto de la expansión europea (1566-1630)". En Antonio de Béthencourt Massieu (coord.), *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648. IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria* (1999), pp. 429-453. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (2006). "Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica". En *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX* (pp. 19-44). Santander.
- GUIMERÁ RAVINA, A. y DELGADO BARRADO, J.M. (1995). "Puertos de refugio y bases corsarias en el Atlántico: el río de Lanzarote según un testimonio del siglo XIX." En *Homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu* (II), pp. 113-135. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- GUIMERÁ RAVINA, A. y MONGE MARTÍNEZ, F. (2000). La Habana, Ciudad Portuaria Colonial. En *La Habana Puerto Colonial siglos XVIII-XIX* (pp.18-28). Madrid: Fundación Portuaria.
- GUIMERÁ RAVINA, A. y ROMERO, D. (1996). "Introducción a Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)." En *Actas del Coloquio Internacional El sistema portuario español* (pp.1-15). Madrid.

- GUIMERÁ RAVINA, A. y VIEIRA, A. (1997). “El sistema portuario-mercantil en las islas del Atlántico Ibérico.” En *História das Ilhas Atlânticas (arte, comércio, demografia, literatura): Actas do IV Coloquio Internacional de Historia das Ilhas Atlânticas (I)*, pp. 203-232. Funchal: Centro do Estudos de Historia do Atlântico, CEHA.
- GUZMÁN NARANJO, P. (1981). “Mares y pesquerías de Canarias.” *Aguayro* (133), pp. 23-35. Las Palmas de Gran Canaria.
- HAGGETT, P. (1994). *Geografía: una síntesis moderna*. Barcelona: Omega.
- HEAVER, T. (1995). “The implications of increased competition among ports for port policy and management (22-2)”, pp. 125-133. *Maritime Policy and Management*.
- HERNÁNDEZ LUIS, J.A. (2011). *Servicios, globalización y territorio*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart Ediciones.
- HERNÁNDEZ, O. (1998). *Canarias en la estrategia atlántica: de la II Guerra Mundial a la reforma de la OTAN*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Voluntas.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1976). “La pesca, actividad fundamental en Canarias.” *Aguayro* (74), pp. 6-11. Las Palmas de Gran Canaria.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1984). *Las Palmas de Gran Canaria*. (2ª ed.). Madrid: Editorial Rueda.
- HERRERA PIQUÉ, A. (2000). “La ciudad real de Las Palmas, primera fundación de la Corona de Castilla.” En *XIV Coloquio de Historia Canario-Americana* (pp. 105-121). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- HERRERA PIQUÉ, A. (2008). “El puerto de La Luz; textos para una exposición conmemorativa.” En *125 Años de Nuestro Puerto. Una historia unidad al desarrollo de la Ciudad* (pp.14-64). Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- HOFFMANN, J. (1999). *Concentración en los servicio de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimos de las regiones en desarrollo*. CEPAL. Santiago de Chile: ONU.

- HOFFMANN, J. (2000). *El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano*. CEPAL (71), pp. 121-143. Santiago de Chile: ONU.
- HOLGADO MOLINA, M. y OSTROS REY, M. (2002). “Los acuerdos de pesca marítima entre España y Marruecos: evolución histórica y perspectivas.” *Estudios Agrosociales y Pesqueros* (194), pp. 189-214.
- HOLM MATEO, G. (2013). *El desarrollo del Puerto de Las Palmas a través de la evolución de sus planes (Proyecto fin de Máster)*. Universidad de A Coruña, Universidad de Oviedo, Universidad Politécnica de Madrid, Universidad de Cádiz.
- JANEIRO MATOSO, P.M. y PEREIRA GAMA, S.I. (2006). *Fundamentalización y síntesis de criterios para la recalificación del Frente Marítimo y Portuario de Las Palmas de Gran Canaria (Proyecto fin de carrera)*. Las Palmas de Gran Canaria: APLP.
- JORGE GODOY, S. (1996). *Las navegaciones por la costa Atlántica Canaria y Las Islas Canarias en la Antigüedad*. Santa Cruz de Tenerife: Dirección General de Patrimonio Histórico.
- LACOSTE, I. (1977). *La Geografía: un arma para la guerra*. Barcelona: Oikos-Tau.
- LARROQUE ALLENDE, G. (1995). “Los puertos: de puntos de paso a nudos logísticos.” *Boletín Económico de ICE* (2460), pp. 35-41.
- LECLERCQ, J. (1990). *Viaje a las Islas Afortunadas: cartas desde las Canarias en 1879*. Colección Clavijo y Fajardo (8). Madrid: Gobierno de Canarias.
- LOBO CABRERA, M. (1980). “El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XV: navíos, marinos, viajes.” En *Anuario de estudios Atlánticos* (26), pp. 303-350. Madrid-Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1982). *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1989). “Ideología y praxis en la proyección canaria hacia África Occidental”. *Studia* (47), pp.181-201. Lisboa.
- LOBO CABRERA, M. (1990). “Primeros núcleos urbanos europeos en Canarias.” En *VII Coloquio de Historia Canario-Americana* (pp.453-471). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.

- LOBO CABRERA, M. (2001). “La trata de esclavos.” En Antonio de Béthencourt Massieu (coord.), *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648. IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria* (1999), pp. 537-559. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. *et al.* (1994). *Textos para la historia de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- LÓPEZ AGUILAR, J. F. *et al.* (2009). “El Hecho Diferencial Canario: Ultraperiferia e insularidad”. En *Programa de desarrollo de Canarias: FEADER 2007-2013*. Vega de San Mateo: AIDER.
- LÓPEZ AGUILAR, J. F. (2006). “Introducción, fundamentos y actualidad del Estado Autonómico.” En *Derecho Público de Canarias*, pp. 35-54.
- LÓPEZ BARGADOS, A. y MARTÍNEZ MILÁN, J. (2010). “Dinámicas fronterizas entre Canarias y la costa sahariano-mauritana.” En *Culturas del Litoral*. Barcelona: Ediciones Bellaterra SL.
- LÓPEZ CARBALLO, C. (2011). *Análisis de la viabilidad de las autopistas marítimas en los archipiélagos atlánticos de España y Portugal. (Archipiélago Canario e Islas Madeira)*. Barcelona: Universidad Politècnica de Catalunya.
- LÓPEZ PARDO, F. (1996). “Mogador factoría extrema y la cuestión del comercio fenicio en la costa atlántica africana.” En *II 5e Congr. nat. Sos. sav. Avignon, 1990, Ve Coll. sur l'hist. et l'archéol. de l'Afrique du Nord* (pp. 277-296). Avignon.
- LÓPEZ PARDO, F. (1996). “Los enclaves fenicios en el África noroccidental: del modelo de las escalas náuticas al de colonización con implicaciones productivas.” *Gerión* (14), pp. 251-288. Madrid: Servicio de publicaciones, Universidad Complutense.
- LÓPEZ PARDO, F. y RUIZ CABRERO, L. A. (2006). “Marinos, comerciantes, metalúrgicos en Kerné (Mogador): la onomástica.” *Mainale* (28), pp.213-241.
- MacARTHUR, R.H. y WILSON, E.O. (1967). *The Theory of Island Biogeography*. Princenton: Princeton University Press.
- McCONVILLE, J. (1999). *Economics of Maritime Transport, Theory and practice*. Londres: Witherby & Co Ltd.

- MACÍAS GONZÁLEZ, J. (1992). “Economía de la pesca en Canarias.” *Revista de Estudios Agro-Sociales* (160), pp. 257-274. Madrid: Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (1982). “El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970).” En *II Jornadas de estudios económicos canarios. La pesca en Canarias* (pp. 11-40). La Laguna: Universidad de La Laguna.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (1985). “Aproximación a la historia contemporánea de Canarias (1800-1960).” En *Geografía de Canarias* (IV), pp. 10-25. Santa Cruz de Tenerife: Interinsular Canaria.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (2001). “Los tesoros de las afortunadas: las economías isleñas en el derrotero del Almirante holandés Pieter Van der Does”. En Antonio de Béthencourt Massieu (coord.), *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico 1580-1648* (1999), pp. 349-427. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- MARTÍN CORRALES, E. (1989). “Atraso tecnológico de la pesca del salado en canarias en el siglo XVIII.” *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica* (II), pp. 113-123. Madrid: CSIC.
- MARTÍN GALÁN, F. (1984). *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución histórica* (Tesis Doctoral). Las Palmas de Gran Canaria: Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN GALÁN, F. (2001). *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución histórica*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de Las Palmas.
- MARTÍN GALÁN, F. (2007). *El Mar, la Ciudad y el Urbanismo. Vivir el litoral en las ciudades históricas de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: APSCT: Fundación Puertos de Las Palmas.
- MARTÍN GALÁN, F. (2008). “Puertos de Canarias en la España del Siglo XIX: aquellos tiempos que trajeron un Puerto de Refugio para Las Palmas.” En *125 Años de Nuestro Puerto. Una historia unida al desarrollo de la Ciudad* (pp.70-71). Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.

- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1992) *Comercio exterior (1880-1920)*. La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1995). “Presencia y actividades extranjeras en Canarias entre 1880 y 1919.” En *Seminario de Humanidades Agustín Millares Carlo*, homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu (II), pp. 393-418. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2004). *Puertos Canarios y Navegación internacional (1880-1918)*. Biblioteca Económica Canaria. Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas de Gran Canaria: Idea.
- MARTÍN MILAN, J.M. (1992). *Las pesquerías canario africanas (1800-1914)*. Las Palmas de Gran Canaria: CIES.
- MARTÍNEZ, C.I. (2012). *Perspectivas del turismo de cruceros en argentina en el marco de las tendencias mundiales*. México: Universidad del Caribe.
- MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, M. (1996). *Las Islas Canarias, de la Antigüedad al Renacimiento. Nuevos aspectos*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular de Canaria.
- MARTÍNEZ RODA, F. (1981). *Orientaciones metodológicas para el estudio geográfico de los puertos españoles*. Valencia: Consell del País Valencià.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (1997). “La ciudad y el mar: La ciudad marítima y sus funciones en el antiguo régimen.” *Manuscrit* (15), pp.257-278. Barcelona: UAB.
- MARTNER, C. D. (2001). “Modelos de desarrollo y articulación regional del puerto de Manzanillo.” *Argumentos* (39). México (DF): Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco.
- MARTNER, C.D. (2010). “Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México.” *Convergencia: Revista de ciencias sociales* (52), pp. 319-360. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- MARURI VILLANUEVA, R. (2006). “Comercio portuario y transformaciones sociales: Santander, 1750-1829.” En José Ignacio Fortea Pérez y Juan Eloy Gelabert González (coord.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX* (pp. 221-242). Santander: Universidad de Cantabria.
- MATOS, A.T. (1992). “Valor estratégico das Ilhas de Cabo Verde: a África, o Brasil e a rota da Índia.” *Océanos* (10). Lisboa.

- MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2002). “Ensenadas y puertos de Gran Canaria.” En *Anuarios de estudios atlánticos* (48), pp. 365–419.
- MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2002). *Los aborígenes y la prehistoria de Canarias*. La Laguna: Centro de la Cultura Popular de Canaria.
- MEDINA SANABRIA, J. (1996). *Isleta - Puerto de La Luz: Raíces*. Las Palmas de Gran Canaria. (Autopublicación): Gráficas Yeray.
- MÉNDEZ, R. (2004). *La lógica espacial del capitalismo global*. Aldea Mundo, Geografía económica.
- MILLARES TORRES, A. (1977). *Historia General de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Editora Regional Canaria.
- MIRANDA GUERRA, J. (1975). *Los puertos francos de Canarias y otros estudios*. Madrid: Herederos y Siasca Talleres.
- MONGE MARTÍNEZ, F. (1999). “Ciudades portuarias y dimensión sociocultural.” “En *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*.
- MONGE MARTÍNEZ, F. y DEL OLMO PINTADO, M. (1996). “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico.” En Dolores Romero y Agustín Guimerá (Coord.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español* (1995), pp. 215-234. Madrid: Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX.
- MONJARDINO, A. (1997). “As Ilhas e a geopolítica Atlántica.” En *História das Ilhas Atlánticas: Actas de la sección de archivos del IV Colóquio Internacional de história das ilhas do atlántico* (I), pp.233-248. Funchal: CEHA.
- MORALES LEZCANO, V. (1978). *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico, su estructura y su historia (1503-1783)*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- MORALES LEZCANO, V. (1983). “Canarias en la encrucijada colonial española, 1898-1975.” En *Canarias Siglo XX* (pp. 87-96). Las Palmas de Gran Canaria: Edirca.

- MORALES LEZCANO, V. (2004). *Síntesis de la historia económica de Canarias*. Santa cruz de Tenerife: Aula de Cultura de Tenerife.
- MORALES LEZCANO, V. y QUINTANA NAVARRO, F. (1985). “La aspiración al puerto de la luz: orígenes y desarrollo hasta 1880, o la frustración de un proyecto prematuro”. *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982), IV, pp. 395-423. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MORALES MATOS, G. (2001). “Las Islas Canarias ¿una región aislada?” *Asociación de Geógrafos Españoles* (32), pp. 155-175.
- MORALES MATOS, G. y SANTANA SANTANA, A. (2005). *Islas Canarias. Territorio y Sociedad*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart Ediciones SL.
- MORALES PADRÓN, F. (1955). *El comercio canario-americano: siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla: Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- MORALES PADRÓN, F. (1971). “Los descubrimientos en los siglos XIV y XV, y los Archipiélagos atlánticos.” *Anuarios de estudios del Atlántico* (17) pp. 429-465.
- MORALES PADRÓN, F. (1978). *Canarias: Crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- MORENO MEDINA, C. (2003). *Articulación territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias* (Tesis doctoral), dirigida por Antonio Santana Santana, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- NAVARRO RUIZ, J. y LORENZO GÓMEZ, J.D. (1992). “Localización territorial y factores de competitividad regional”. *Cuadernos de Geografía* (pp. 59-74).
- NDAYISHIMIYE, J., VOIRON-CANICIO, C. y GHIARA, H. (2011). “Evaluación de los potenciales territoriales para el desarrollo del transporte en las autopistas del mar: análisis del hinterland de los puertos de Génova, Marsella y Algeciras.” En *V Congreso Geografía de los servicios* (2-2), pp.641-666. Las Palmas de Gran Canaria.
- NOGUÉ, J., y VICENTE, J. (2001). *Geopolítica, identidad y globalización*. Barcelona: Ariel.

- NOREÑA SALTO, M.T. (1977). “La clase política en Canarias, 1850-1915.” En Agustín Millares Torres: *Historia General de las Islas Canarias* (5), pp. 231-240. Las Palmas de Gran Canaria: Edirca.
- PERAZA DE AYALA, J. (1977). *El régimen comercial de Canarias con Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- PÉREZ EMBID, F. (1948). *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E. (1979). “La navegación canaria a Indias y la junta de restablecimiento del comercio. 1700-1708.” En Francisco Morales Padrón (Coord.), *II Coloquio de Historia Canario-Americana, 1977* (I), pp. 373-426. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- PÉREZ GARCÍA, J.M. y NOREÑA SALTO M<sup>a</sup> T. (1992). “Imperialismo europeo, despegue portuario y crecimiento económico en Las Palmas de Gran Canaria, 1882–1913.” En José Luis García Delgado (coord.) *Las ciudades en la modernización de España: los decenios interseculares, VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España* (pp. 461-474). Cuenca: Siglo XXI de España Editores.
- PÉREZ PARRILLA, S.T. (1994). “La ciudad-puerto.” En Roig García, E. (coord.) *Toda la ciudad* (pp. 117-120). UPLGC, SAC. Las Palmas de Gran Canaria.
- PÉREZ PARRILLA, S.T. (1996). “La ciudad y el mar.” En Yanes Tuña, U. (coord.) *Las Palmas Ciudad-Puerto*. Seminario Internacional (pp. 121-125). UPLGC, SAC. Las Palmas de Gran Canaria.
- PERIS BOSCÁ, V. (2007). *La navegación romana*. Valencia. Universidad de Valencia.
- PERY PAREDES, P. (2003). *Conceptos para la explotación y planificación de puertos*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- PONCE MARRERO, J. (2003). “Canarias y la expansión de los imperialismos: de la Europa Bismarckiana a la crisis finisecular, 1880-1899.” *Vegueta*, (1), 167-177. Las Palmas de Gran Canaria.
- PONSICH, M. et al. (1994). *Historias del Estrecho*. Algeciras: Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.

- POZUETA ECHEVARRI, J. (2006). “El urbanismo de las ciudades portuarias: influencias y herencia de los puertos en las ciudades españolas.” En José Ignacio Fortea Pérez y Juan Eloy Gelabert González (coord.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX* (pp. 45-84). Santander: Universidad de Cantabria.
- QUINTANA ANDRÉS, P. (1999). *Las sombras de una ciudad: Las Palmas de Gran Canaria después de Van der Does 1600-1650*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- QUINTANA ANDRÉS, P. (2001). Balance de una batalla: Las Palmas después de 1599. En *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648. IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria* (1999), pp. 503-526. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985). *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*. Las Palmas de Gran Canaria: CIESC.
- RIVIERE, A. (1997). *Descripción geográfica de las Islas Canarias (1740-1743)*. En J. Tous Meliá (ed.). Madrid-Santa Cruz de Tenerife: Museo Militar Regional de Canarias.
- ROCES FELGUEROSO, C. (2006). “El puerto de El Musel y el Muelle de Gijón, en relación con el desarrollo de los ferrocarriles minero.” En *IV Congreso de historia ferroviaria*. Málaga: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- RODRÍGUEZ BATLLORI, F. y RODRÍGUEZ BATLLORI, A. (1979). *Sardina, puerto del Atlántico, Apuntes para la historia de Gáldar*. Madrid: Editorial Fragua.
- RODRÍGUEZ DAPENA, A. (2005). “El papel de los puertos en el comercio internacional.” *Puertos* (127). Madrid: OPPE.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, C. y GONZÁLEZ ANTÓN, R. (2003). “Colonización y asentamientos en islas por grupos humanos: aspectos biogeográficos y bioantropológicos.” *ERES, Arqueología* (11), pp.115-133.
- ROIG GARCÍA, E. (1996). “El vacío del puerto: factor de policentralidad urbana.” En *Las Palmas: ciudad-puerto*, Seminario Internacional (pp.89-95). Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

- ROIG GARCÍA, E. (Coord.) 1994. *Toda la ciudad*. Recopilación de artículos. Las Palmas de Gran Canaria: ULPGC, SAC.
- ROMERO, D. y GUIMERÁ RAVINA, A. (coord.) 1995. *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*. Madrid: Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX.
- ROMERO PORTILLA, P. (2003). “La expansión del siglo XV: rivalidad luso-castellana.” *Anuario de estudios medievales* (32-2) pp. 667-693. CSIC.
- ROMERO RECIO, M. (1998). “Los puertos fenicios y púnicos.” En *Trabajos del Museo Arqueológico de Ibiza y Formentera* (41), pp. 105-135.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947). *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias* (1ª ed). Madrid: Instituto Jerónimo Zurita, C.S.I.C.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1955). “La torre africana de Santa Cruz de la Mar Pequeña.” En *Anuarios de Estudios Atlánticos* (1), pp.397-477. Madrid-Las Palmas de Gran Canaria.
- RUVERT De VENTOS, X. (1991). *Comunidad y urbanismo*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (pp. 285-301). Madrid.
- SANAHUJA, J.A. (2013). “Las nuevas geografías de la pobreza y la desigualdad y las metas de desarrollo global post-2015.” En *El reto de la democracia en un mundo en cambio: respuestas políticas y sociales* (2013-2014). Madrid: Centro de investigación y educación para la Paz.
- SÁNCHEZ GARCÍA, J. y SABATE BEL, F. (1997). *Algunas consideraciones estratégicas sobre el territorio canario*. Situación: serie estudios regionales. Canarias (1997). *Territorio y Población* (2), pp. 63-75.
- SÁNCHEZ LA O, F. y SANTANA SANTANA, A. (2010). “Aspectos en el desarrollo diferenciado de los espacios insulares macaronésicos.” En Francisco Morales Padrón (coord.) *XVIII Coloquio de Historia Canario Americana* (2008), pp. 732-747. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- SÁNCHEZ LA O, F. y SANTANA SANTANA, A. (2012). “Las Palmas de Gran Canaria: pros y contra de una ciudad portuaria atlántica durante el periodo de navegación a vela.” En Francisco Morales Padrón (coord.) *XIX Coloquio de Historia Canario Americana* (2010), pp. 597-618. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.

- SAMIR AMIN: (1999). Mundialización y acumulación capitalista. En *El Norte visto desde el Sur*. Movimiento cultural cristiano (284), pp. 3-33. Madrid.
- SANTANA PÉREZ, J.M. (2010). *Ilustración canaria y pesca en el litoral*. Culturas del litoral. Barcelona.
- SANTANA PÉREZ, J.M. (2011). “La pesca de cetáceos en Canarias.” En *Anuarios de Estudios Atlánticos* (57), pp. 277-300. Madrid-Las Palmas.
- SANTANA PÉREZ, G. y SANTANA PÉREZ, J.M. (2002). *La puerta afortunada: Canarias en las relaciones Hispano-Africanas de los siglos XVII y XVIII*. Madrid.
- SANTANA PÉREZ, J.M. y SANTANA PÉREZ, G. (2014). *La pesca en el banco sahariano, siglos XVII y XVIII*. Los libros de la Catarata. Madrid.
- SANTANA PÉREZ, J.M. et al (2003). *Historia Concisa de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.
- SANTANA SANTANA, A. y ARCOS PEREIRA, T. (2002). “El conocimiento geográfico del océano en la Antigüedad.” *ERES, Arqueología* (18), pp. 9-60.
- SANTANA SANTANA, A. et al. (2002). *El conocimiento de la costa noroccidental de África en Plineo: la posición de las Canarias*. Hildesheim-Zürich-New York: Olms, Espudasmata. Band 88.
- SLACK, B. (1993). *Pawns in the game: ports in a global transportation system*. *Growth and Change* (25), pp. 579-588.
- SOBRINO, L. J. (2005). “Competitividad territorial: ámbitos e indicadores de análisis.” *Economía, sociedad y territorio* (5- 1). México.
- SOLBES FERRI, S. (2004). “La necesaria construcción de un puerto marítimo para Las Palmas de Gran Canaria como complemento a los decretos de Puertos Francos (1852-1883).” En Francisco Morales Padrón (coord.) *XV Coloquio de Historia Canario Americana* (2002), pp. 1823-1846. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- STASSANO, E.: “El Liberal”, publicado el 2 de diciembre de 1887 (nº 428). (1887).
- STONE, O. M. (1995). *Tenerife y sus seis satélites (I-II)*. Valencia-Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- SUÁREZ BOSA, M. (2000). “El tráfico de mercancías por el puerto de La Luz y de Las Palmas”. En F. Morales Padrón (coord.) *XIII Coloquio de Historia*

- Canario-Americana* (1998), pp. 2175-2188. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- SUÁREZ BOSA, M. (2000). “Las islas Canarias en la ruta del Carbón del Atlántico, entre el final del siglo XIX y principios del XX: las estrategias empresariales.” En *XIV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2000), pp. 741-765. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- SUÁREZ BOSA, M. (2004).” Las empresas de servicios portuarios en España y su implantación en el puerto de Las Palmas.” *8th Annual Conference of the European Business History Association (EBHA)*.
- SUÁREZ BOSA, M. y BRITO DÍAZ, J.M. (2001). *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas y el desarrollo de la industria canaria, 1901-1936*. Las Palmas: Cámara de Comercio.
- SUÁREZ GRIMÓN, V. (1993). *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVII*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- TARRADELL I MATEU, M. (1960). *Marruecos púnico*. Tetuán: Cremades.
- TEJERA GASPAS, A. y GONZÁLEZ ANTÓN, R. (1987). *Las culturas aborígenes canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Interinsular Canaria.
- TOBAL CONESA, C. (1997). Nuevas perspectivas en la Geografía Portuaria: las relaciones puerto-ciudad. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- TORRES SANTANA, E. (1999). *El comercio en Gran Canaria a través de la historia*. Las Palmas de Gran Canaria: CONFECO.
- TORRES SANTANA, E. y NOREÑA SALTO, M. T. (1981). *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725: una aproximación a la burguesía comercial canaria*. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas – Plan Cultural.
- TORRIANI, L. (1978). *Descripción de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Goya.
- TOUS MELIÁ, J. (1995). *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía (1588-1899)*. Madrid-Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria-Museo Militar Regional de Canarias.
- UNCTAD (2011). *Informe de la Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo*. “El transporte marítimo, 2011”.

- VANCE, J.E. (1970). *The Merchant's World*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, N.J.
- VARELA y ULLOA, J. (1788/1986). *Derrotero y Descripción de las Yslas Canarias*. Facsímil. Madrid: Ministerio de Defensa-Gobierno de Canarias.
- VIEIRA, A. (1987). *O comércio inter-insular nos Séculos XV e XVI*. Funchal: Secretaria Regional do Turismo e Cultura.
- VIEIRA, A. (1992). *Portugal y las islas del Atlántico*. Madrid: Mapfre.
- VIEIRA, A. (2001). "Las islas y el mundo atlántico 1580-1648." En Antonio de Béthencourt Massieu (coord.) *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648. IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria* (1999), pp. 309-344. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- VIGNE, J.D. (1977). *Îles. Vivre entre ciel et mer*. París: Éditions Nathan et Muséum national d'Histoire naturelle.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, M. (1980). *La Tecnología Portuaria del Siglo de Oro Español*. Madrid: Dirección General de Puertos y Costas.
- VILLALBA PÉREZ, J. (2005). Canarias, plataforma logística del Atlántico. Un proyecto de poder local y regional. *Foro Social Africano*. Guinea Conakry: Asociación Canaria de Estudio de la Globalización (ACEG).
- VVAA. (1994). *Puertos españoles en la historia*. Madrid: CEHOPU.
- VVAA. (1994). *Textos para la historia de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- VVAA. (1996) *Actas de las ponencias de las II Jornadas de Estudios Portuarios y Marítimos*. Bilbao: Asociación Española de Puertos Marítimos (AEPM).
- VVAA. (2006). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Universidad de Cantabria.
- VVAA. (2001). Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648. *IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria* (1999). Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- VVAA. (2008). *125 años de nuestro puerto. Una historia unida al desarrollo de la ciudad*. Las Palmas de Gran Canaria: APLP
- VVAAA. (2012). *El estado del mundo*. Anuario económico y geopolítico mundial. Barcelona: Akal.

- WEHBE HERRERA, C.D. (1995). *Efectos de la integración en la Comunidad Europea sobre la economía canaria (Tesis doctoral)* dirigida por Luis J. Martínez de Azagra y Benítez de Lugo. La Laguna: Universidad de La Laguna.
- YANES TUÑA, U. (coord.), 1996. *Las Palmas: ciudad-puerto*. Las Palmas de Gran Canaria: ULPGC, SAC.
- ZUBIETA IRÚN, J.L. (1978). *Teoría de los sistemas portuarios: aproximación al sistema español (Tesis doctoral)* dirigida por Javier Pinacho Bolaño-Rivadeneira. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.

## FUENTES DOCUMENTALES

Para la elaboración y exposición de tablas, gráficos, figuras y demás información se han consultado diversas fuentes que hemos clasificados en:

### **Información sobre puertos, ciudades portuarias y tráfico marítimos**

#### ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS:

- Autoridad Portuaria de Bilbao; en <https://www.bilbaoport.es>.
- Autoridad Portuaria de Cabo verde; Enaport, puertos de Cabo Verde.
- Autoridad Portuaria de Gijón; en <https://www.puertogijon.es>
- Autoridad Portuaria de Madeira; <http://www.portosdamadeira.com>
- Autoridad Portuaria de Ponta Delgada (San Miguel, Azores).
- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife; en <http://www.puertosdetenerife.org>.
- Drewry Publications; en [www.drewry.co.uk/publications/view\\_publication](http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication)
- Escuela Superior de Líneas Regulares y Marina Civil, Gijón.
- Fundación puertos de Las Palmas; <http://www.fundacionpuertos.com>.
- Global Cargo System S.A.; en <http://www.containershipping.com>, y <http://www.lloydslist.com>.
- Puertos del Estado; <http://www.puertos.e>.
- Red Mundial de Ciudades Portuarias, AIVP; en <http://www.aivp.org/es>.
- Revista *Portus*; en <http://www.reteonline.org>.
- Revista *Puertos*, Organismo Público Puertos del Estado (OPPE); en <http://www.puertos.es/>.

#### DOCUMENTOS:

- El transporte marítimo de corta distancia; recuperado en <http://www.puertos.es;ww.shortsea.es>.
- Estrategia Logística de España, Ministerio de Fomento, 2013: recuperado en <https://www.fomento.gob.es>.

- Estrategia nacional de desarrollo de la competitividad logística. Síntesis de la estrategia y del contrato programa 2010–2015. Ministerio de los equipamientos y de los trasportes del reino de marruecos, 2010.
- Estrategias marinas evaluación inicial, buen estado ambiental y objetivos ambientales, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2012.
- Estrategia Macroregional de la Unión Europea para el Atlántico. CEC; recuperado en <http://www.cescanarias.org>.
- Estudio del mercado de turismo de cruceros en canarias. EDEI. (2012). Las Palmas de Gran Canaria, Gobierno de Canarias, APLP, APSCT.
- Informe del puerto autónomo de Dakar. (mayo 2009). Carlos Álvarez Ansorena, (PROEXCA). en <http://www.africainfomarket.org>.
- Informe de la Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, UNCTAD. “*El transporte marítimo*, 2011.
- Modis Land Rapid Response Team, NASA/GSFC. En Jacques Descloitres, Estrategias marinas: evaluación inicial, buen estado ambiental y objetivos ambientales, 2012. Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente.
- Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda 2012–2024 (PITVI), Ministerio de Fomento.

### **Información específica sobre el puerto de Las Palmas**

- Memorias anuales de la Junta de Obras del Puerto de La Luz, años 1917, 1928 y 1954.
- Memorias anuales (1990-2013) Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria; en <http://www.palmasport.es>.

### **Información sobre relaciones comerciales con África Occidental**

- África Infomarket, en <http://www.africainfomarket.org>.
- Casa África, en <http://www.casaffrica.es/>.
- *El Liberal*; publicaciones del 2 de diciembre de 1887 y del 19 de mayo de 1891.

### **Información general sobre las islas macaronésicas**

- Coloquios de Historia Canario-Americana: I, II, III, IV, V, XIII; XIV, XVIII, XIX.
- Declaración del Tratado de Maastricht para las regiones ultraperiféricas, RUP; recuperado en <http://europa.eu/legislation>.
- Resolución del Parlamento Europeo, de 9 de marzo de 2011, sobre la Estrategia europea para la región atlántica; recuperado en <http://www.europarl.europa.eu/sides/>.

### **Información estadística sobre comercio exterior en canarias**

#### ENTIDADES:

- Asociación Provincial de Cosecheros-Exportadores de Tomates de Tenerife (A.C.E.T.O.). Servicio de Estadísticas de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias.
- Asociación de Organizaciones de Productores de Plátanos de Canarias; ASPROCAN Comisión Regional del Plátano (1938-1992). Servicio de Estadística de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas.
- Servicio de Estadísticas de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias.
- Servicios, globalización y territorio: V Congreso Geografía de los servicios, Las palmas de gran canaria, 2011.
- Sociedad canaria de fomento económico, PROEXCA; Gobierno de Canarias; en <http://www.proexca.es/>.

#### DOCUMENTOS:

- Informe CATPE sobre la “Renovación y actualización del régimen económico y fiscal de canarias (REF). Oportunidad para favorecer una nueva estrategia de desarrollo”, febrero 2013; recuperado en [http://www.catpe.es/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Informe\\_REF.pdf](http://www.catpe.es/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Informe_REF.pdf) [10/04/2014].
- Programa comunitario de apoyo a las producciones agrarias de Canarias. Reglamento CE nº 247/2006 del Consejo, de 30 de enero; modificación del programa para 2013. Gobierno de Canarias. (versión consolidada, 22 de enero 2013); recuperado en

[http://www.gobiernodecanarias.org/agricultura/doc/otros/posei/ultima\\_version\\_aprobadada.pdf](http://www.gobiernodecanarias.org/agricultura/doc/otros/posei/ultima_version_aprobadada.pdf) [21/05/2013].

**Información sobre planes estratégicos específicos relacionados con Canarias;  
Las Palmas de Gran Canaria y Puerto de Las Palmas**

- Cluster Marítimo de Canarias, Plan Estratégico 2013 – 2016; recuperado en <http://www.clustermc.es/documentos/plan-estrategico-cmc.pdf>; [20/06/2014].
- Plan de Acción de la Estrategia Europa 2020 en Canarias, Gobierno de Canarias, 2013; recuperado en [http://aciisi.itccanarias.org/canarias2020/images/documents/europa\\_2020\\_en\\_canarias\\_borrador\\_v0.95.pdf](http://aciisi.itccanarias.org/canarias2020/images/documents/europa_2020_en_canarias_borrador_v0.95.pdf) [22/10/2013].
- Plan Estratégico de Las Palmas de Gran Canaria PROA 2020; recuperado en <http://www.proa2020.org>.

# RECURSOS ELECTRÓNICOS

Artículos, documentos y webs consultadas

- *Canarias en la encrucijada del petróleo*; El Alijar; 8 de marzo 2014; recuperado en <http://blogelalijar.blogspot.com.es/2014/02/canarias-en-la-encrucijada-del-petroleo.html>.
- Chema Santana (2014) *El petróleo canario en su contexto africano* (14/06/2014), recuperado en [http://www.eldiario.es/canariasahora/canariasopina/petroleo-canario-contexto-africano\\_6\\_267433257.html](http://www.eldiario.es/canariasahora/canariasopina/petroleo-canario-contexto-africano_6_267433257.html).
- Desde la llegada de los indoeuropeos hasta el siglo XII a. C.: Mito e historia; recuperado en [http://www.clio.redis.es/fichas/minos\\_minoica.htm](http://www.clio.redis.es/fichas/minos_minoica.htm).
- Google Earth.
- <http://www.anadoo.es/Historia/fenicios/mapas.htm>.
- [http://www.clio.redis.es/fichas/minos\\_minoica.htm](http://www.clio.redis.es/fichas/minos_minoica.htm).
- <http://conexioneslogisticas.blogspot.com.es/>.
- <http://www.culturaclasica.com/mapas/homero.htm>, 2010.
- <http://dawnemapy.com.pl/pages/posts/mapa-swiata-heinrich-scherer-1703-r.n.e-335.php?p=20>
- <http://delamarylosbarcos.wordpress.com/2012/05/05/garachico-tres-siglos-para-la-persecucion-de-un-puerto>.
- [http://www.eldiario.es/canariasahora/sociedad/fotografia-concurso-NASA-Canarias-satelite-Terra\\_0\\_240426989.html](http://www.eldiario.es/canariasahora/sociedad/fotografia-concurso-NASA-Canarias-satelite-Terra_0_240426989.html).
- <http://forum.worldoftanks.com/index.php?/topic/292341-knock-nevis-rey-de-los-mares/>.
- <http://www.garciabarba.com/islasterritorio/origenes-urbanos-de-santa-cruz-de-tenerife/>.
- <http://historiayarqueologiamaritima.es/articulo/la-corriente-general-del-mediterraneo/>.
- <http://www.investmentu.com/2011/May/acu-superport.html>.
- <http://lapalmaislaadentro.wordpress.com/tag/santa-cruz-de-la-palma/>.

- <http://www.liceus.com/cgi-bin/ac/pu/Musel.pdf>.
- <http://www.map.ma/es>.
- <http://mashaciaelsur.blogspot.com.es/>.
- [www.nuestromar.com/imagenes](http://www.nuestromar.com/imagenes).
- [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart512737.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart512737.jpg).
- <http://www.siemprehistoria.com.ar>.
- <http://thales.cica.es/rd/Recursos/rd98/HisArtLit/01/grecia.htm>, 2010.
- <http://www.urbipedia.org/index>. Tenochtitlan. 2010.
- [http://es.wikipedia.org/wiki/Acrotiri\\_\(Santorini\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Acrotiri_(Santorini)).
- [http://es.wikipedia.org/wiki/Angra\\_do\\_Hero%C3%ADsmo](http://es.wikipedia.org/wiki/Angra_do_Hero%C3%ADsmo).
- <http://www.zonu.com>.
- <http://es.wikipedia.org>.
- Las Palmas de Gran Canaria y cinco ciudades africanas firman un acuerdo de colaboración, en <http://www.tendencias21.net>, 18/12/2013.*
- Objetivos del milenio, 2000; recuperado en <http://www.un.org>. 8a. sesión plenaria, 8 de septiembre de 2000.*



