



EL COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LA LUZ

GERARDO DELGADO AGUILAR

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo pretende aportar algunos elementos de análisis al estudio del comercio exterior de la isla de Gran Canaria y, en caso, desde la participación en el mismo del transporte marítimo, representado por un organismo latente como es el puerto de La Luz y Las Palmas.

Como es sabido, los puertos constituyen los puntos de máxima expresión del transporte de mercancías y pasajeros por mar, ya que es en ellos donde se registran los procesos de intercambio y transbordo¹. En tal sentido, el puerto de La Luz es el centro neurálgico del transporte marítimo de la isla, hacia el que llegan productos de diversa tipología que necesita consumir una creciente demanda y desde el que sale gran parte de la producción interior. Pero, el puerto se ha constituido, desde sus inicios a finales del siglo XIX, en una entidad de importancia en el desarrollo económico insular, participando de forma directa en el devenir de los intercambios económicos de la isla y, en gran medida, de las restantes islas orientales².

La orientación del transporte y del comercio marítimo está bien definida en nuestro puerto. Ello responde, sin duda, al proceso de consolidación y a las necesidades productivas del Modo de Producción Capitalista en las islas. Podemos, entonces, señalar, dentro de las diferentes modalidades de tráfico —cabotaje, exterior y tránsito— que nuestro puerto tiene una clara dirección en el tráfico de cabotaje interinsular y peninsular; es decir, aquél que se efectúa entre las islas y con los puertos de la costa española peninsular. También los demás son destacables, porque de ellos depende el



enlace exterior por mar de las islas con el resto de los diferentes espacios geoeconómicos más próximos como lo son Africa y Europa.

Nuestro propósito, a partir de estas líneas, será evaluar el tráfico y comercio marítimo que tiene el puerto de La Luz con los puertos de las costas europeas y con los puertos de la costa africana comprendida entre el Mediterráneo oriental y la costa noroccidental bañada por el Atlántico. Se trata de un vasto territorio marítimo internacional. Estos son: a) el Mediterráneo, b) el Atlántico septentrional y c) el Atlántico meridional. No obstante, hemos clasificado a estos diferentes puertos de estos espacios físicos según áreas geoeconómicas definidas con rasgos comunes. Así hablamos de:

- 1) Países de la CE.
- 2) Países socialistas de Europa.
- 3) Países europeos de estructura capitalista que no son miembros de la CE. y, finalmente,
- 4) Países africanos del Mediterráneo y de la costa noroccidental.

El tráfico y el comercio exterior del puerto es, pues, objeto de estudio porque creemos que tiene radical importancia, justificada, en sobremanera, tanto por el volumen de mercancías movilizados como por el valor alcanzado por dichas transacciones. Este tráfico supone una actividad portuaria de cierta envergadura, puesto que para que aquéllas existan es imprescindible que haya una demanda sostenida de productos, una oferta de fletes, unos medios de transporte suficientes y cualificados, así como una infraestructura portuaria desarrollada que necesita de inversiones continuas. Así lo exige el Modo de Producción Capitalista.

1. TRANSPORTE Y COMERCIO MARÍTIMO

Sin duda alguna, el estudio de los transportes o de los diferentes sistemas que éstos generan nos pueden proporcionar alguna valiosa información acerca de cómo es o son las relaciones sociales y de producción de un espacio geográfico concreto. El transporte posibilita la movilidad de materias primas diversas y de productos ya elaborados para el consumo, ubicándolos en el espacio. De esta forma, el Modo de Producción dominante impone su propia dinámica en función de sus necesidades más inmediatas.

El Modo de Producción Capitalista despliega un circuito de comunicaciones y de flujos entre los diferentes niveles de la producción, facilitando los desplazamientos y agilizando la circulación de los capitales, generando, al mismo tiempo, un incremento de los beneficios y plusvalía³.

Con la creación de líneas y redes de transporte⁴ se propician las comunicaciones entre puntos y espacios de un territorio, con canales de flujos e intercambios. En definitiva, de ellas depende el mayor o menor grado de desarrollo social y económico de una región. A un espacio geográfico y sistema socioeconómico determinado le corresponde un sistema de transporte y comunicaciones específico, y sus peculiaridades vendrán marcadas por el sistema productivo que impere y el nivel socioeconómico alcanzado por esta región.

En este marco teórico general, en el que fundamentamos y apoyamos nuestro trabajo, pensamos que se debe contextualizar el transporte marítimo y el comercio por mar. El mar, como vía de transporte, se ha constituido desde siempre en el testigo más directo de proceso que el transporte y las comunicaciones han tenido en la existencia de la humanidad. No cabe duda que en el crecimiento y expansión de la población mundial, en los avances tecnológicos, en las relaciones sociales y de producción el transporte marítimo ha participado de forma directa y de la misma se ha beneficiado porque su evolución y transformación están condicionados por los cambios a los que han estado sometidos aquéllos.

Por tanto, las relaciones comerciales de los *pueblos marítimos* son el resultado de las variaciones sociales y económicas que éstos registran en el tiempo y en el espacio. En consecuencia, tomando en consideración lo expuesto anteriormente, en la historia del comercio marítimo —también en las demás formas de comercio— de una entidad nacional o supranacional se detectan diferentes estructuras de sistemas de transporte y comunicaciones. Estas, estamos seguros, muestran una complejidad creciente, tanto por el volumen de los intercambios comerciales que han ido en aumento como por la actividad financiera y monetaria que se ha generado. También lo es por la intensidad alcanzada en las relaciones sociales.

El transporte marítimo ha sido, hasta mediados de la presente centuria, el medio de transporte más solícito porque a través de los buques se podían no sólo llevar ingentes cantidades de productos sino, también, trasladar hasta allí donde se deseaba a la población, participando en las migraciones históricas. En la actualidad, su





papel está reservado casi por exclusivo al transporte de mercancías, diversificándose y especializándose la oferta para productos perecederos y frágiles, aplicándose a los buques la tecnología más avanzada⁵.

En este marco de referencia tiene lugar el transporte y el comercio marítimo en las islas. Porque en un medio tan limitado los transportes deben ser el enlace en las comunicaciones internas y externas. No es posible entender la economía insular al margen de la acción para potenciar el desarrollo de la actividad económica en las islas. Aún más, en el desarrollo socioeconómico intervendrán el sistema de comunicaciones y transportes, y éstos serán factibles siempre que se acometa un plan regional de acción de transporte⁶.

2. PERFIL DEL COMERCIO EN LAS ÁREAS ATLÁNTICA Y MEDITERRÁNEA

Esbozaremos en este apartado la situación del comercio de dos espacios geoeconómicos de gran relevancia. Sin embargo, podemos hablar, como ya anticipamos en la introducción a este trabajo, de cuatro bloques principales de países en estas transacciones.

A través del Atlántico y del Mediterráneo circulan un alto porcentaje de los buques matriculados en el mundo. Podemos afirmar que se trata de una de las zonas más destacadas en el comercio internacional, ya que, a su vez por sus orillas se despliegan numerosos puertos, que son enclaves avanzados de hinterlands industriales y agrícolas importantes. Las crisis económicas y políticas han determinado, en cierta forma, las líneas que las diferentes navieras trazan en función de la demanda. De esta manera, los conflictos bélicos habidos entre Israel y Egipto que ocasionaron el cierre del canal de Suez y las crisis del petróleo que produjeron un descenso considerable en la contratación de fletes y el consiguiente amarre de la flota derivaron consecuentemente en la formación de redes de transporte poco sólidas y en continua transformación⁷.

Creemos que el comercio que se desarrolla por dichas zonas está relacionado entre sí, teniendo en cuenta que desde el Atlántico se establece una corriente de flujos procedente de los países europeos con fuertes estructuras industriales y agrícolas hacia los espacios geoeconómicos del Mediterráneo oriental, así como, en sentido contrario, desde los principales núcleos productores de petróleo se extiende una red hacia el Atlántico oriental.



El archipiélago canario se encuentra inmerso en estos circuitos de transporte, participando de forma directa o no en la constitución de estas redes marítimas. Por un lado, tiene su propia red exterior de transporte marítimo con estas zonas que se materializa en las diferentes líneas que tienen origen en los puertos de las islas o en los puertos de la costa atlántica y mediterránea. Este tráfico exterior será analizado en el capítulo siguiente. Por otro, contempla en sus puertos el paso de buques que realizan las líneas norte-sur-norte y sur-sur. En tal caso, los puertos son centro de paso, de tránsito y de transbordo de mercancías. Los buques en el recorrido hacia el sur o hacia el norte pasan por los puertos canarios para avituallarse de combustible, de agua, alimentos, repuesto y, en otros casos, limpian sus fondos cerca de las costas insulares o reparan en los varaderos canarios. No es, por tanto, un tráfico regular, ya que depende de las fluctuaciones en la demanda de fletes, así como de la transformación de los espacios económicos internacionales y la movilidad del capital⁸.

Existe, entonces, en toda la zona de estudio un tráfico marítimo dinámico e interactivo, en el que las diferentes líneas de transporte unen puertos distintos que llevan a formar verdaderos nudos, cuya resultante final es la configuración de una red compleja de transporte. Podemos señalar, por tanto, que la misma se estructura en:

- a) Líneas que proceden del Mediterráneo, incluidas aquellas que atraviesan el Canal de Suez con origen en Asia y el Golfo Pérsico, con dirección al Estrecho de Gibraltar, norte de Europa y África occidental.
- b) Líneas que tienen origen en el norte de Europa para llegar a los puertos de las zonas asiáticas y africana a través del Mediterráneo, pasando por el Canal.
- c) Líneas que parten de los puertos europeos del Atlántico para cubrir el área sur del mismo, es decir, África.
- d) Líneas que transcurren desde el sur de África hasta las costas del Atlántico septentrional, incluyendo Europa y Norteamérica.
- e) Líneas que tienen origen o destino en los puertos del centro y sur de América y con salida o llegada en los puertos del Mediterráneo y del Atlántico.



En casi todos estos trayectos, en mayor o menor grado, participan los puertos canarios, pues se encuentran en medio del núcleo central de esta compleja malla de comunicaciones. Ello redundaría en la idea que sostenemos sobre la peculiar condición de nuestros puertos, que tienen una ubicación estratégica en el comercio del Atlántico oriental y del Mediterráneo occidental, que de ningún modo podemos pensar que se encuentra en crisis. Al contrario, después de unos años de receso en la economía mundial se impone, de nuevo, una recuperación general, con una reactivación lenta pero sostenida.

3. ESTRUCTURA RECIENTE DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE LA LUZ

En este apartado evaluaremos el comercio exterior en el puerto de La Luz, tratando de discernir la estructura actual de mismo. Este puerto está integrado en la red de transporte marítimo de Canarias, del que es, conjuntamente con el puerto de Sta. Cruz de Tenerife, un eslabón de primera magnitud.

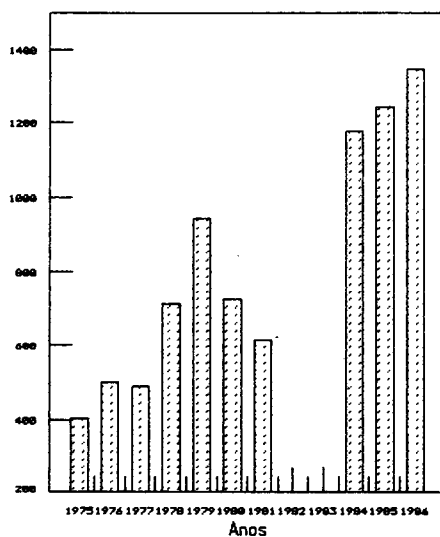
En el puerto de La Luz concurren un numeroso conjunto de líneas que diseñan su red marítima y, en definitiva, el de la isla de Gran Canaria, su hinterland natural. A través de él —como también el aeropuerto— la isla mantiene contactos con espacios geoeconómicos diversos del exterior, ya nacionales ya internacionales, siendo, asimismo, el punto de concurrencia de las comunicaciones interiores. El puerto es, por lo expuesto, *un centro dinámico de las comunicaciones intrainsulares y extrainsulares*⁹.

Haremos, a continuación, teniendo en cuenta la división en zonas geoeconómicas diferenciadas realizada en la introducción y el marco teórico que sosteníamos más arriba, un breve comentario acerca del tráfico exterior del puerto, conociendo su comercio entre 1975 y 1986 a partir de las fuentes estadísticas que poseemos. De ellas diremos que, salvo alguna excepción, completan el campo de estudio a priori planteado y nos permite extraer las consecuencias que discurren en las siguientes líneas.

Si nos detenemos en los cuadros 1 y 2 concluirían con nosotros en que el valor final de las transacciones comerciales de las islas de la provincia de Las Palmas dibuja una línea ascendente, sobresaliendo notoriamente las importaciones por encima de las exportacio-

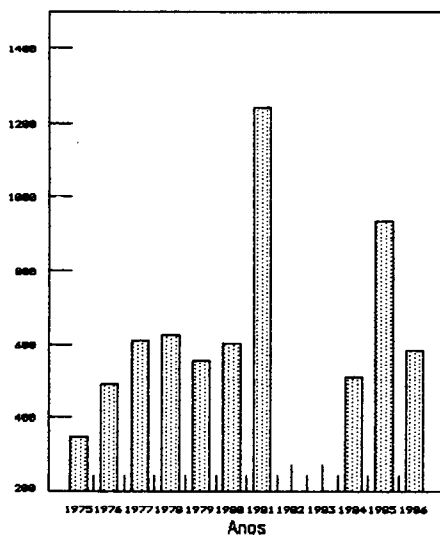
IMPORTACIONES EN LA PROVINCIA DE LAS PALMAS. 1975 a 1986

miles de Tns.



EXPORTACIONES EN LA PROVINCIA DE LAS PALMAS. 1975 a 1986

miles de Tns.





nes (vid gráficos 1 y 2). Esta es la dinámica en la actividad comercial de las islas. Del mismo modo, este proceso se refleja en la isla de Gran Canaria y en concreto para los dos núcleos de transporte, el puerto y el aeropuerto. El primero supera a éste en el volumen total de las importaciones y exportaciones y en el valor de las mismas, lo que nos confirma la tesis de que el puerto de La Luz y Las Palmas es el punto central del comercio de la isla.

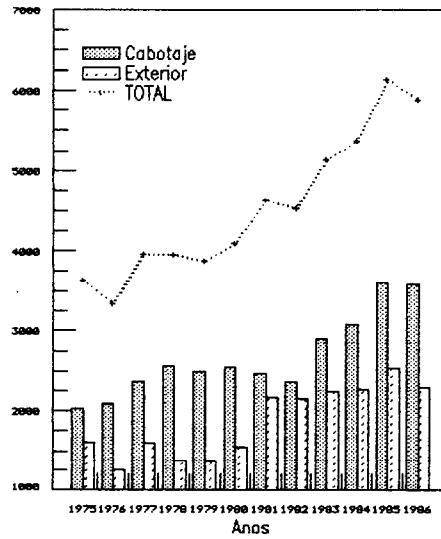
De otra parte y analizando el movimiento de buques, apreciamos una clara tendencia a que sean los buques con pabellón extranjero quienes realicen el tráfico exterior, al contrario de lo que sucede con el tráfico de cabotaje, reservado a los buques nacionales¹⁰. El TRB. es, asimismo, muy superior al TRB. desplazado por los restantes buques nacionales que hacen el tráfico exterior e incluso a los que efectúan las líneas de cabotaje. Son por lo general buques que tienen entre 2.000 y 25.000 TRB., del tipo carrier, bulk, portacontenedores, petroleros, roll-on/off, etc. (vid cuadro 3).

En ocasiones, al recinto portuario no entran los buques que realizan trayectos hacia el norte o hacia el sur y cuando lo hacen solicitan suministros, taller, realizan transbordo de tripulación o servicios de urgencia. Éstos se limitan a pasar entre las islas, cerca de las costas. Las rutas con mayor TRB. desplazado por estos buques son las del Golfo Pérsico y Africa occidental, con un índice de participación del puerto de La Luz para 1976 de un 27,6% sobre el total para la primera y de un 26,9% para la segunda. Sin embargo el porcentaje de participación descendió considerablemente, aún teniendo en mente que el TRB en 1980 se registra, respecto a 1976, un aumento considerable en la recepción de TRB. y que circuló por la zona fue muy superior. Así, en la ruta del Golfo Pérsico nuestro puerto recibió solamente un 15,0% del total de TRB. y para la ruta de Africa occidental un 13,0% del TRB. (vid. cuadro 4).

Respecto al movimiento de mercancías, durante el período éste tiene una tendencia al alza, alcanzando los seis millones de toneladas en 1985. Siempre es el tráfico de cabotaje el que mayor volumen de mercancías moviliza, con más del 52% del total y con 3,5 millones de toneladas para 1985 y 1986 (vid. gráfico 3). El tráfico exterior acapara en torno al 40% del total de toneladas embarcadas más desembarcadas en el puerto, llegando a ser en 1982 un 47,68%, para descender progresivamente hasta un 39,09% en 1986. Empero, el volumen de toneladas durante estos años es creciente, siendo en 1985 de 2,5 millones de toneladas (vid cuadro 5).

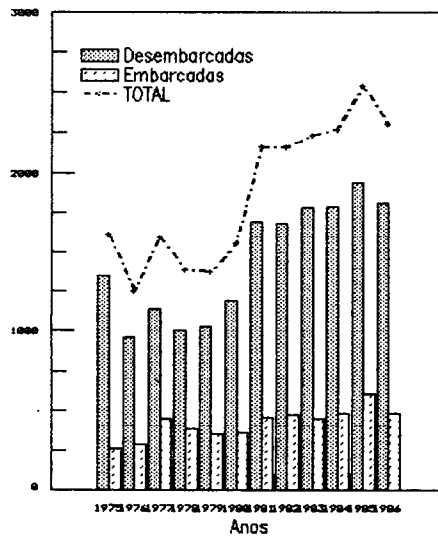
TRAFICO PORTUARIO: MERCANCIAS EMBARCADAS MAS DESEMBARCADAS-1975 a 1986

miles de Tns.

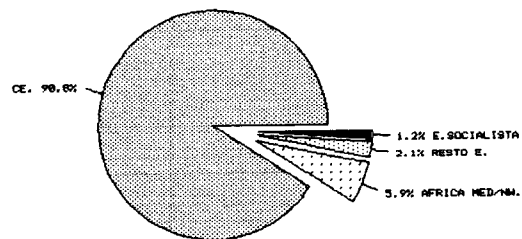


**TRAFICO EXTERIOR DE MERCANCIAS.
-1975 a 1986-**

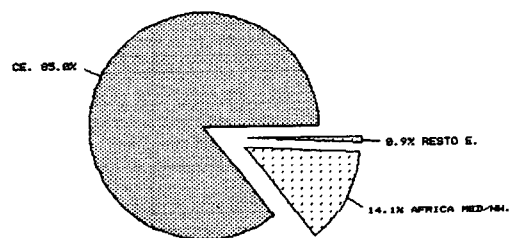
miles de Tns.



**PARTICIPACION DE DIFERENTES AREAS GEO-
GRAFICAS EN EL TRAFICO DE MERCANCIAS.
DESEMBARCADAS EN 1975**



EMBARCADAS EN 1975





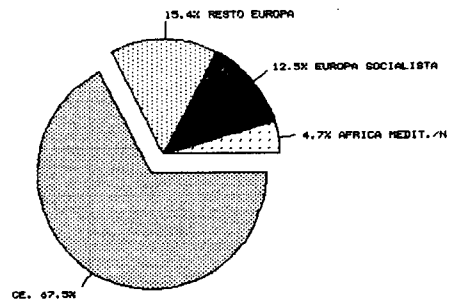
Del total de las mercancías transportadas por el tráfico exterior, debemos destacar las que son desembarcadas, que representan ya en 1985 y 1986 cerca de dos millones de toneladas (vid cuadro 6 y gráfico 4). En cuanto a la tipología de éstas, diremos que los derivados del petróleo para el consumo de automoción, navegación aérea y marítima, el pescado congelado procedente de los buques factoría extranjeros —japoneses, coreanos, soviéticos principalmente— y almacenados en los frigoríficos del puerto, así como los cereales, el tabaco en rama y manufacturado, papas, papel y abonos constituyen las importaciones más destacadas por este puerto. Ya en las exportaciones, o mercancías embarcadas, son las frutas y hortalizas, los pepinos y el pescado congelado transbordado y embarcado posteriormente, en su mayor parte, para los mercados de Japón, Corea y URSS los protagonistas en este tráfico (vid. cuadro 7).

La participación por áreas geográficas en el tráfico y el comercio exterior muestra un fuerte peso del grupo de países miembros de las Comunidades Europeas (encabezadas por Holanda, Reino Unido, Italia y Bélgica) que en 1975 suponía un 90.8% de las desembarcadas en el puerto y un 85.0% de las embarcadas hacia esos países. En 1986, estos porcentajes son menores, con un 67.5% para las mercancías procedentes de la CE. y un 65.2% para las embarcadas. No obstante, desde 1979, superado ya el mínimo de 1978, se observa, aunque con oscilaciones, una línea ascendente (vid. gráficos 5, 6, 7 y 8).

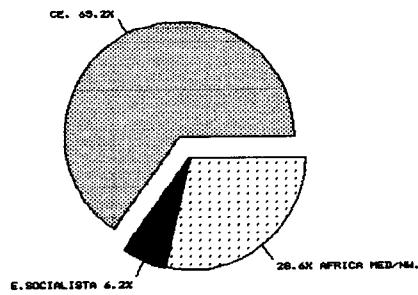
También es importante el grupo de países africanos del Mediterráneo y del NW. La tendencia con estos países es de consolidación y expansión, con una actividad comercial de exportación interesante. Así, los gráficos 3 y 4 nos confirma en esta idea, pues si en 1975 las mercancías embarcadas fueron un 14.1% del total, en 1986 se duplicaron estos porcentajes con un 28.6%. Por el contrario, disminuyeron los porcentajes para los productos procedentes de ese conjunto de países, pasando de un 5.9% en 1975 a un 4.7% en 1986. Por países destacan Marruecos, Mauritania, Nigeria, Senegal y Argelia (vid. gráficos 5, 6, 7, 8).

Un tercer grupo está formado por los países de estructura socialista, con los que presentamos una balanza comercial exterior deficitaria, porque si bien en 1975 ésta no es destacable (sólo es un 1.2% de las desembarcadas y menos de un 1% de las embarcadas) sí lo es para 1986, representando las mercancías descargadas en el puerto

**PARTICIPACION DE DIFERENTES AREAS GEO-
GRAFICAS EN EL TRAFICO DE MERCANCIAS.
DESEMBARCADAS EN 1986**



EMBARCADAS EN 1986



un 12.5%, frente a un 6.2% de las cargadas. El primer país exportador de este grupo es la URSS, seguido de Bulgaria y Polonia.

Finalmente, un cuarto grupo, constituido por aquellos países europeos con estructura capitalista que no están integrado en la CE. El comercio exterior con éstos tiene escasa relevancia en 1975, siendo en 1986, solamente para las importaciones, el segundo grupo en importancia, debido al aporte que realizan Suecia y Finlandia.

4. CONCLUSIONES

La lectura de los datos utilizados para el estudio del comercio exterior en el puerto de La Luz nos permite afirmar que el puerto y, en general, la isla de Gran Canaria mantiene una actividad económica de interés, tanto por el volumen como por el valor de las transacciones.

Sin embargo, creemos que dicha actividad no ésta suficientemente respaldada por los organismos públicos, puesto que hay muchos sectores en los que no se potencia adecuadamente una actividad comercial exterior, como son el caso de la agricultura y la pesca. Desde la entrada en las comunidades Europeas, en nuestro archipiélago no se ha hecho otra cosa que divagar sobre cuál debería ser el modelo de la inserción de Canarias (diferenciado del resto del estado). No cabe duda que es importante aclarar las relaciones económicas y jurídicas de nuestra pertenencia, pero lo es, asimismo, realizar una reestructuración de nuestro campo —sectores agrícolas

y ganadero— y de nuestro mar —pesca y transporte—. Pensamos que eso reactivará con fuerza las exportaciones y, por consiguiente, el comercio exterior, que presenta una balanza negativa a favor de las importaciones.

También existen otros mercados exteriores a los que habría que prestar mayor atención. Tal es el caso de Africa. No son suficientes los encuentros anuales en torno a la llamada Feria Internacional de Canarias. Hay una falta de agresividad en el mercado, de acción directa sobre las distintas áreas geográficas de expansión. Los países naturales más cercanos constituyen un mercado potencial de primer orden.

Por último, apoyamos decididamente una reestructuración de los puertos, pues es patente la desigualdad entre los puertos canarios.





Existe una clara jerarquización en la que los puertos de La Luz y Sta. Cruz de Tenerife dominan todos los tráficos. Sería acertado realizar inversiones de apoyo a los *puertos periféricos* y a todos los sectores implicados en el transporte y el comercio marítimo.

*Importación de mercancías en la isla de Gran Canaria
—1975 a 1986—*

IMPORTACIONES¹

Años		Puerto de La Luz de G. Canaria	Aeropuerto Provincial	TOTAL
1975	Tns.	394.283	757	404.220
	Pts. ²	17.183.843	1.546.260	18.978.396
1976	Tns.	488.484	8.199	501.209
	Pts.	24.126.191	2.577.653	26.983.997
1977	Tns.	466.768	15.746	490.483
	Pts.	30.287.794	3.792.119	34.641.091
1978	Tns.	614.863	83.690	709.955
	Pts.	37.459.285	4.156.317	42.087.374
1979	Tns.	870.997	62.255	941.893
	Pts.	44.898.694	5.911.980	50.362.966
1980	Tns.	682.591	27.366	722.938
	Pts.	50.721.308	6.189.092	57.803.525
1981	Tns.	607.531	1.389	616.329
	Pts.	57.906.397	5.882.708	64.303.997
1982	Tns. ³			
	Pts.			
1984	Tns.	1.156.689	1.117	1.175.866
	Pts.	100.678.253	8.101.064	110.237.475
1985	Tns.	1.214.645	1.432	1.244.705
	Pts.	115.441.773	8.359.392	125.248.679
1986	Tns.	1.307.228	1.350	1.348.396
	Pts.	119.770.069	10.304.673	132.443.841

1. Las importaciones se expresan en valor CIF.

2. × 000 pts.

3. No hay información para 1982 y 1983, de esa misma fuente.

Fuente: *Estadísticas de Comercio Exterior de la Provincia de Las Palmas*. Cámara Oficial de Comercio. Las Palmas. Elaboración propia.

*Exportación de mercancías en la isla de Gran Canaria
—1975 a 1986—*

EXPORTACIONES¹

Años		Puerto de La Luz	Aeropuerto de G. Canaria	TOTAL
1975	Tns.	321.427	9.561	346.580
	Pts. ²	5.525.527	503.595	6.861.718
1976	Tns.	450.476	8.199	489.088
	Pts.	12.230.210	672.642	14.520.264
1977	Tns.	573.091	12.794	609.077
	Pts.	14.339.228	1.077.806	17.080.786
1978	Tns.	573.878	17.075	623.551
	Pts.	19.807.012	1.789.667	23.694.723
1979	Tns.	505.368	16.412	556.484
	Pts.	25.863.239	1.580.688	30.408.157
1980	Tns.	567.886	8.612	600.863
	Pts.	24.580.503	2.063.698	28.989.974
1981	Tns.	1.205.111	9.403	1.242.868
	Pts.	43.091.962	1.116.996	47.055.926
1982	Tns. ³			
	Pts.			
1983	Tns. ³			
	Pts.			
1984	Tns.	462.865	33.548	511.505
	Pts.	38.782.093	2.926.409	44.008.443
1985	Tns.	908.004	8.850	934.130
	Pts.	65.566.632	2.392.082	70.367.017
1986	Tns.	560.024	10.591	583.781
	Pts.	50.153.722	2.670.434	54.524.900

1. Las exportaciones se expresan en valor FOB.

2. × 000 Pts.

3. No hay información para 1982 y 1983, de esa misma fuente.

Fuente: Estadísticas de Comercio Exterior de la Provincia de Las Palmas. Cámara Oficial de Comercio. Las Palmas. Elaboración propia.

Tráfico de buques en el Puerto de La Luz. 1975 a 1986

Años	Nacionales				Extranjeros			
	N.º	TRB.*	N.º	TRB.	N.º	TRB.	N.º	TRB.
1975	5.126	9.795	318	809	—	—	3.963	34.088
1976	4.750	11.308	432	1.356	—	—	3.904	29.870
1977	5.205	12.704	421	1.067	—	—	4.782	34.052
1978	4.834	12.122	420	1.141	4	14	4.120	30.346
1979	4.568	11.594	373	881	3	4	3.746	33.534
1980	4.683	12.170	329	816	3	20	3.879	34.152
1981	4.872	11.281	352	1.473	5	87	4.184	40.143
1982	4.934	11.299	515	3.303	2	12	3.796	33.915
1983	5.161	10.990	473	1.985	—	—	3.608	32.808
1984	4.862	9.734	476	1.524	3	25	3.887	34.066
1985	4.914	9.687	489	3.091	1	72	3.599	32.838
1986	4.824	9.089	507	1.726	2	103	3.484	29.493

* Miles de TRB.

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

*Participación del Puerto de La Luz en el tráfico de TRB.
En el área del Atlántico Meridional en 1976 y 1980*

RUTAS	1976			1980		
	Total TRB. Zona	TRB.*	%s/t.	Total TRB. Zona	TRB.*	%s/t.
Europa-G. Pérsico-Europa	227	62.6	27.6	553	83	15.0
Europa-Sudamérica-Europa	31	8.3	27.0	84	11	13.5
Europa-Australia-Europa	6.8	1.4	21.0	39	3.2	8.3
Europa-Africa-Europa	101	26.2	26.0	127	16.5	13.0
Europa-Asia-Europa	2.2	0.1	7.3	—	—	—
N. América-África-N. América	10.4	0.3	3.3	7	0.1	1.4
Total Rutas	378	98.9	26.1	810	114	8.0

* En millones de TRB.

Fuentes: (1) Análisis del tráfico marítimo en los puertos canarios. CEPSA, 1978. (2) Situación y perspectivas de los puertos canarios. CEPSA, 1980. Elaboración propia.

Tráfico portuario de mercancías en cabotaje y exterior.
Embarcadas más desembarcadas. 1975 a 1986*

Años	Total	Cabotaje	%	Exterior	%
1975	3.635	2.028	55.79	1.607	44.21
1976	3.342	2.094	62.66	1.248	37.34
1977	3.952	2.363	59.79	1.589	40.21
1978	3.946	2.559	64.49	1.374	35.51
1980	4.093	2.542	62.11	1.551	37.89
1981	4.267	2.469	53.36	2.158	46.64
1982	4.522	2.366	52.32	2.156	47.68
1983	5.134	2.901	56.51	2.233	43.49
1984	5.367	3.094	57.65	2.273	42.35
1985	6.134	3.595	58.61	2.539	41.39
1986	5.884	3.584	60.91	2.300	39.09

* En miles de Tns.

Fuente: Memorias de la Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas. Elaboración propia.

Tráfico portuario de mercancías en cabotaje y exterior.
Embarcadas y desembarcadas. 1975 a 1986*

Años		Total	Cabotaje	%	Exterior	%
1975	D	2.961	1.613	54.47	1.348	45.53
	C	674	415	61.57	259	38.43
1976	D	2.462	1.681	63.63	961	36.37
	C	699	412	58.94	287	41.06
1977	D	3.009	1.870	62.15	1.139	37.85
	C	943	494	52.39	449	47.61
1978	D	3.020	2.020	66.89	1.000	33.11
	C	925	539	58.27	386	41.73
1979	D	2.938	1.914	65.15	1.024	34.85
	C	930	580	62.37	350	37.63
1980	D	2.117	1.925	61.76	1.192	38.24
	C	976	617	63.22	359	36.78
1981	D	3.575	1.878	52.53	1.697	47.47
	C	1.052	591	56.18	461	43.82
1982	D	3.511	1.829	52.09	1.682	47.91
	C	1.011	537	53.12	474	46.88
1983	D	4.124	2.340	56.74	1.784	43.26
	C	1.010	561	55.54	449	44.46
1984	D	4.278	2.487	58.13	1.791	41.87
	C	1.089	607	55.74	482	44.26
1985	D	4.776	2.840	59.46	1.936	40.54
	C	1.359	755	55.56	604	44.44
1986	D	4.645	2.830	60.93	1.815	39.07
	C	1.239	754	60.86	485	39.14

D = Descargadas; C = Cargadas.

* En miles de Tns.

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

Movimiento de mercancías —según su naturaleza—¹
Por el tráfico exterior*

Años		Cereales	Tabaco	Pescado congelado	Abonos	Frutas Hortalizas	Papas	Pepinos	Petróleo ²
1975	D	64	2	—	12	5	38	—	949
	C	—	0.4	75	0.7	112	8	43	—
1976	D	106	12	1	11	19	12	1	587
	C	0.1	1	75	—	81	10	26	—
1977	D	95	10	0.4	12	4	21	—	669
	C	3	—	153	0.2	113	—	60	—
1978	D	77	9	0.2	29	3	31	0.3	571
	C	0.5	2	167	—	105	4	48	8
1979	D	109	10	0.3	15	11	44	6	527
	C	0.4	2	139	—	120	1	45	1
1980	D	108	10	0.4	10	7	44	0.3	694
	C	0.1	2	150	—	119	1	42	0.2
1981	D	82	6	288	14	7	30	0.2	975
	C	2	2	217	—	131	1	48	—
1982	D	99	5	308	18	3	31	—	846
	C	1	1	226	—	151	1	42	—
1983	D	107	4	258	27	5	25	—	1.002
	C	0.5	1	186	—	145	1	32	10
1984	D	14	9	286	47	27	—	—	987
	C	1	1	198	0.1	194	—	—	2
1985	D	13	3	266	4	19	12	1	1.056
	C	2	1	170	—	288	1	32	4
1986	D	153	6	77	17	49	31	1	1.067
	C	9	1	72	0.1	128	—	39	130

D = Descargadas; C = Cargadas.

* Miles de Tns.

1. Sólo se han detallado algunos de los productos más importantes en estas transacciones comerciales, sobresaliendo también el papel, productos químicos, productos alimenticios varios y otros productos de lujo.

2. Solamente derivados de tal producto.

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

*Tráfico de mercancías según áreas geográficas.
—1975 a 1986—*

Años		GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3	GRUPO 4
1975	D	798.943 Tns.	10.737 Tns.	18.804 Tns.	51.729 Tns.
	C	178.712	590	1.877	29.539
1976	D	551.325	17.527	25.191	15.106
	C	194.540	158	3.580	42.705
1977	D	589.506	39.386	15.843	57.172
	C	259.880	2.218	6.521	80.852
1978	D	348.454	22.971	53.083	17.208
	C	208.942	4.452	3.238	66.813
1979	D	559.011	3.994	43.056	68.477
	C	201.753	1.340	1.744	54.989
1980	D	537.998	51.801	65.042	59.273
	C	189.228	7.307	1.149	58.728
1981	D	488.932	65.041	88.158	49.666
	C	218.441	1.914	6.753	67.748
1982	D	490.937	111.036	95.985	49.831
	C	218.808	3.385	1.852	95.677
1983	D	490.396	121.059	123.415	192.620
	C	190.742	892	3.633	92.083
1984	D	526.575	231.454	134.745	117.306
	C	225.472	6.018	3.824	72.642
1985	D	565.478	138.808	138.513	20.659
	C	383.357	10.567	7.374	64.596
1986	D	642.901	119.277	146.395	44.464
	C	190.807	18.058	982	83.690

Grupo 1: Constituido por los países miembros de la Comunidad Europea. Hay que hacer observar que Grecia es miembro de la misma desde 1979 y Portugal se integró en 1986.

Grupo 2: Formado por los países socialistas de Europa.

Grupo 3: Formado por los restantes países europeos.

Grupo 4: Formado por los países africanos del Mediterráneo y de la costa noroccidental.

D = Descargadas; C = Cargadas.

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



BIBLIOGRAFÍA

- AAVV. (1977): «La política del transporte en España». *Información Comercial Española* n.º 531. Madrid, 156 pp.
- AAVV. (1983): *El transporte regional en Canarias*. III Jornadas de Estudios Económicos Canarios. Secretariado de Publicaciones. Colección Viera y Clavijo, n.º IV. Madrid, 386 pp.
- BUHIGAS, Salvador (1977). «Los servicios regulares marítimos occidentales en crisis». *Información Comercial Española*, n.º 534. Madrid, pp. 53 a 66.
- (1978): «La función de una marina mercante hoy y el dilema de servir al comercio o servirse de él». *Información Comercial Española*, n.º 523. Madrid, pp. 111 a 119.
- BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. (1973): «El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria». *Estudios Geográficos*, n.º 131. Madrid, pp. 211 a 302.
- DELGADO AGUIAR, G. (1987): «Transporte y comercio marítimo en el puerto de La Luz», en homenaje a Juan Régulo, pp. 67 a 83 (en prensa).
- GAFO FERNÁNDEZ, J. I. y LAGAREJOS GARCÍA, M. (1980): *Situación y perspectivas de los puertos canarios*. CEPESA. Las Palmas G. C.
- MARTÍN GALÁN, F. (1983): «Dos siglos de historia en los puertos de Las Palmas: 1785-1983. Contribución al I Centenario del puerto de Refugio de La Luz». *Gaceta de Canarias*, n.º 5, pp. 8 a 21.
- MARTÍNEZ RODA, F. (1983): *Comercio y transporte internacionales*. Ed. Cincel. Cuadernos de estudio n.º 11. Madrid. 142 pp.
- MOLINA DEL POZO, C. F. (1982): «La infraestructura de las comunicaciones y su influencia sobre el desarrollo regional». *Infraestructura y ordenación del territorio en las Comunidades Autónomas*. Junta de Andalucía-Universidad de Sevilla. Sevilla, 354 pp.

- POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z. (1984): *Geografía del transporte*. Ed. Ariel. Barcelona, 303 pp.
- PULIDO MAÑES, T. (1981): «El sistema de transporte y la organización del espacio insular». I Jornadas de Estudios Económicos Canarios. *Canarias ante el cambio*. Madrid, pp. 439 a 453.
- SÁNCHEZ MUÑOZ, M.^a P. (1979): «El transporte de mercancías en el comercio internacional español». *Información Comercial Española*, n.º 556. Madrid, pp. 154 a 163.





NOTAS

1. Los puertos estructuran y organizan el espacio. En efecto, estos forman parte de un amplio territorio (marítimo y terrestre) con el que tiene unas relaciones intensas, ya que es el lugar de salida de la producción agrícola e industrial y es, asimismo, el centro receptor de los bienes de consumo y servicios que demanda dicho territorio. En el puerto se manifiesta el funcionamiento del sistema productivo y la circulación de capitales, con una corriente de flujos de mercancías y de personas.
2. Véase Delgado Aguiar, G. (1987): Transporte y comercio marítimo en el puerto de La Luz, p. 72.
3. Para conocer la historia del puerto aconsejamos la lectura, por su clara exposición, de Martín Galáan, F. (1983): «Dos siglos de historia en los puertos de las Palmas:...»
4. Véase Potrykowski, M. y Taylor, Z. (1984): Geografía del transporte.
5. En la actualidad, los buques han especializado sus funciones, mejorando la calidad del transporte. Al respecto, la introducción de los contenedores en el comercio por mar ha contribuido a mejorar el transporte de productos, aislándolos y protegiéndolos del exterior y de los accidentes en los procesos de carga y descarga.
6. Véase Molina del Pozo, C. F. (1982): «La infraestructura de las comunicaciones y su influencia...»
7. Véase Buhigas, S. (1977): «Los servicios regulares marítimos occidentales en crisis». ICE, n.º 534.
8. Véase Gafo Fernández, J. I. y Lagarejos, M. (1980): Situación y perspectivas de los puertos canarios. CEPESA.
9. Entendemos que las comunicaciones marítimas intrainsulares son aquellas que se realizan en el interior de las aguas del archipiélago canario y que afectan al tráfico de cabotaje interinsular, en tanto que las extrainsulares son las que se efectúan entre las islas y los puntos exteriores a las aguas de Canarias, y que se corresponden con el tráfico de cabotaje con la Península, exterior y en tránsito.
10. El tráfico de cabotaje está reservado desde 1956 (ley de Protección y Renovación a la Flota) a buques con pabellón nacional, ya sean de construcción nacional o extranjera.