

# *El Puerto de la Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional*

FRANCISCO QUINTANA NAVARRO  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

El Puerto de La Luz permitió dar rienda suelta a la tradicional vocación marítima de Las Palmas de Gran Canaria. Al dotarse de una moderna infraestructura portuaria, la ciudad comenzó a rentabilizar al máximo su privilegiada localización en el cruce de importantes rutas de comercio. Lo hizo, además, en un momento oportuno, a finales del siglo XIX, cuando el triunfo de la navegación a vapor estaba imponiendo la necesidad de disponer de estaciones marítimas capaces de servir de apoyo a las flotas mercantes, por entonces comprometidas de lleno con la expansión imperialista. Luego, durante el transcurso del siglo XX, Las Palmas siguió explotando a fondo su renta de situación para recoger los beneficios del tránsito de buques por el Atlántico centro-oriental, aunque también sufrió como nadie los efectos de las recesiones y guerras que dificultaron o paralizaron el tráfico marítimo en la zona. El Puerto de La Luz dio, por tanto, una nueva dimensión a la función marítima de la ciudad, al tiempo que proporcionó los estímulos necesarios para impulsar la expansión urbana contemporánea.

Históricamente, el Puerto de La Luz se ha configurado como un elemento de gran complejidad y en constante dinamismo. Condicionado en su desarrollo por factores de diversa naturaleza y por fenómenos de variada procedencia, el Puerto ha generado un amplio campo de actividades en su entorno inmediato y ha inducido procesos de cambio cuya incidencia rebasa ampliamente el estricto dominio de «lo portuario» para extenderse a múltiples aspectos de la vida municipal, insular, e incluso regional. En esta dirección, interesa destacar que el Puerto siempre ha tenido una amplia repercusión en el conjunto de la economía isleña. En tiempos de bonanza, actuó como un

«disparador» que, acumulando reacciones en cadena, propulsó el crecimiento económico, facilitando un aumento de rentas y beneficios; por el contrario, en tiempos de crisis, contribuyó decisivamente a frenar o estrangular las actividades productivas, de modo que los parones sufridos en su seno han quedado asociados a las etapas más dramáticas de la historia local. Las transformaciones propiciadas a partir del Puerto también han afectado al comportamiento demográfico de la población, a la organización del espacio urbano, a la composición de grupos y clases sociales, a las relaciones de Canarias con el mundo exterior, e incluso, a los esquemas mentales, pautas de comportamiento y vida cotidiana de los ciudadanos. El Puerto, en fin, ha sido un referente constante para apreciar el pulso vital de la ciudad, de la isla y de la región. Cabe añadir que necesariamente ha tenido que ser así, por la propia condición insular de Canarias, por haber sido el mar —hasta épocas muy recientes— el principal medio de comunicación e intercambio con el exterior, y el Puerto el lugar de entrada y salida de hombres y mujeres, de bienes y servicios, y también, de ideas y costumbres.

Es obvio que abordar todos estos fenómenos con el rigor y profundidad que merecen exigiría un espacio superior al aquí disponible, por lo que —teniendo en mente tales reflexiones— reduciremos esta mirada retrospectiva hacia el pasado del Puerto de La Luz a la evolución de su tráfico marítimo, cuestión que nos permitirá fijar las principales etapas de su desarrollo histórico y apuntar su rasgo más característico a través del tiempo: su condición de puerto de escala internacional carente de hinterland económico en su entorno inmediato de actuación, lo que le ha colocado permanentemente bajo el estigma de la dependencia externa.

#### LAS GRANDES ETAPAS DEL DESARROLLO PORTUARIO

Si nos atenemos a los equipamientos básicos que han ido definiendo el espacio portuario de La Luz como fenómeno urbano-marítimo, puede decirse que han existido tres puertos diferenciados a través del tiempo. El primero fue el **Puerto de Refugio** (es decir, el Muelle de Santa Catalina más el Muelle de La Luz o Muelle Grande), el puerto primitivo, iniciado en 1883 y vigente hasta los años treinta del presente siglo. Luego vino el Muelle de la Coppa, rebautizado posteriormente como Dique del Generalísimo, el **Dique** a secas, construido entre 1927 y 1935, que señaló los límites del puerto de la ciudad hasta los recientes años setenta. Por último, está el **Puerto Exterior**, cuya principal realización, el Dique Reina Sofía, ha proporcionado abrigo al puerto actual desde 1979 hasta prácticamente el otro día, en que la inauguración de las obras de ampliación del dique exterior ha iniciado lo que será el Puerto del siglo XXI.

Pues bien, al abrigo de los diques y muelles construidos, el Puerto de La

Luz ha descrito una trayectoria histórica que, entre avances y retrocesos, ha transcurrido a través de tres etapas bien diferenciadas: el despegue inicial, las grandes crisis y la expansión de la segunda posguerra. Entremos, pues, en el análisis de cada una de estas etapas.

### *El despegue inicial, 1883-1913*

La construcción del Puerto de Refugio coincidió con la generalización de la navegación a vapor y el fuerte crecimiento del comercio marítimo a escala planetaria. La favorable coyuntura internacional, impulsada por la segunda revolución industrial y la expansión imperialista, garantizó el éxito inmediato del nuevo puerto, que se convirtió muy pronto, antes de que se terminara de construir, en una privilegiada **estación carbonera** al servicio de las flotas mercantes, principalmente de la británica, superando en este cometido a otros puertos del área, como Funchal, San Vicente y Santa Cruz de Tenerife. El rápido despegue portuario se debió a la combinación de varios factores, entre los que cabe mencionar las excelentes condiciones de la Bahía, el régimen de puertos francos existente en el Archipiélago y las facilidades dadas al establecimiento de las compañías extranjeras por parte de los poderes locales. Pero la supremacía de La Luz en el Atlántico centro-oriental tuvo su fundamento en el alto nivel competitivo que alcanzaron sus servicios, sobre todo en cuanto a la cantidad, calidad y precio de las prestaciones ofrecidas a los buques en tránsito.

El mejor indicador del despegue portuario lo proporciona el crecimiento del tráfico marítimo, que alcanzó niveles realmente espectaculares en esta primera etapa. Ya en 1890 el Puerto de La Luz había multiplicado por seis el número de vapores y el tonelaje de arqueo registrados en 1883. El vertiginoso ascenso inicial prosiguió a buen ritmo en las dos décadas siguientes y sólo se vio momentáneamente interrumpido en 1898, por la Guerra de Cuba, y en 1908-1909, al resentirse ligeramente el comercio británico. No obstante, entre 1910 y 1913 volvieron a duplicarse los valores del movimiento marítimo, coincidiendo con el momento de mayor competencia interimperialista por el dominio del mundo, de tal forma que en el año previo al inicio de la Gran Guerra el Puerto anotó su primer gran record histórico: 6.717 buques y más de 10 millones y medio de toneladas. El incremento sostenido tuvo sus efectos en todos los indicadores portuarios; además del número y tonelaje de los barcos entrados, aumentó también el volumen de mercancías desembarcadas, las exportaciones y los transbordos, así como las cifras de tripulantes y pasajeros.

Al amparo de la creciente afluencia de vapores, en la Bahía de las Isletas emergió un emporio marítimo de carácter internacional en el que florecieron pujantes negocios comerciales, particularmente los relacionados con el sumi-

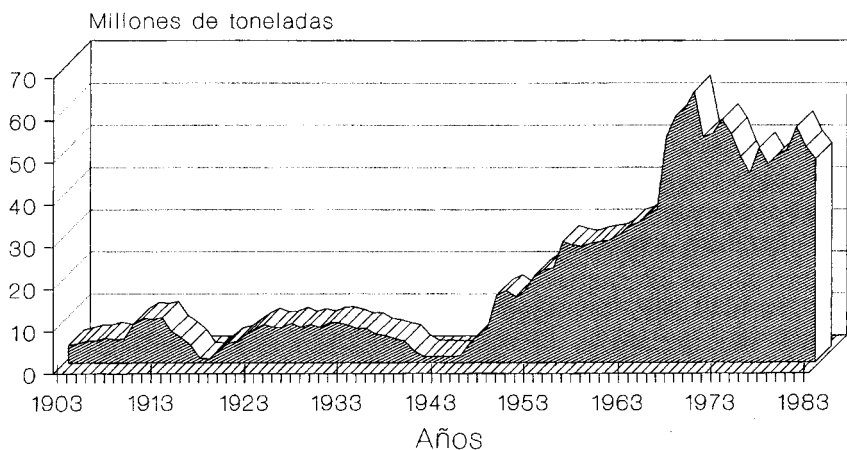
nistro de carbón y la exportación de los nuevos productos agrícolas (plátanos, tomates y papas). En este terreno hay que destacar el papel desempeñado por las siete grandes firmas extranjeras que se establecieron en el Puerto durante esta etapa, todas ellas dotadas de fuertes apoyos financieros e insertas en los engranajes del comercio colonial. Fueron los casos de las británicas *Elder Dempster*, *Blandy Brothers*, *Wilson Sons*, *Cory Brothers* y la *Compañía Carbonera de Las Palmas*, y de la alemana *Woermann Linie*, además de la canarizada *Miller*, que de modesta casa de comercio se transformó en gran compañía. A su lado, quedaron minimizados los negocios emprendidos por Salvador Cuyás y Prat, los herederos de Tomás Bosch y Sastre o Miguel Curbelo Espino, por poner tres ejemplos significativos, si bien contribuyeron a perfilar los rasgos característicos —frágiles y dependientes— de la moderna empresa canaria.

### *Las crisis bélicas y el estancamiento de entreguerras, 1914-1945*

El crecimiento portuario se vio bruscamente interrumpido con el estallido de la Primera Guerra Mundial, que puso de manifiesto la extrema fragilidad de un puerto orientado en función de la demanda internacional. El desarrollo de la crisis bélica trajo consigo una acusada y progresiva disminución del tráfico marítimo hasta llegar a la casi paralización del Puerto en 1918, año en el que el número de vapores entrados (una ridícula cifra de 445 unidades) apenas superó el registro de 1885. La excepcional situación se remontó en los primeros años de la posguerra, recuperándose entre 1919 y 1924 los índices tradicionales del movimiento de buques, aunque sin que éste llegara a alcanzar las elevadas cotas del trienio 1910-1913. A partir de 1925 se inició una fase de estancamiento caracterizada por el mantenimiento de los valores recuperados después de la guerra, con pequeñas alzas y leves recesos, pero sin grandes cambios en lo que se refiere al volumen total del tráfico portuario, fase que se prolongó hasta 1935. El estancamiento del período de entreguerras derivó hacia un claro retroceso al sobrevenir la Guerra Civil y desembocó en un nuevo parón generalizado con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, momento en que el Puerto cambió radicalmente de signo, puesto que dejaron de entrar en sus aguas barcos extranjeros.

Con independencia de las grandes sacudidas provocadas por las dos guerras mundiales, durante este período el Puerto de La Luz acusó las alteraciones que se produjeron en la estructura del comercio marítimo y las repercusiones de la Gran Depresión de los años treinta. La adaptación a las cambiantes circunstancias internacionales exigió una profunda reconversión de servicios e instalaciones portuarias a fin de satisfacer las nuevas demandas de la navegación, que estaba conociendo una profunda transformación como consecuencia de la sustitución de los combustibles sólidos por los líquidos

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO ENTRE 1903 Y 1983



(del carbón al petróleo) y del cambio de liderazgo en la economía mundial (de Londres a Nueva York). El Puerto, entonces, necesitó de nuevas inyecciones de capital foráneo, produciéndose la segunda gran oleada de inversiones extranjeras, que ahora tuvo como principales protagonistas, no sólo a las viejas casas carboneras, sino también a las modernas compañías petroleras, como la *Sociedad Petrolífera Española* (empresa subsidiaria de la *Shell*), que se estableció en 1923, y la *Mobil Oil* o la *Texaco*, que hicieron acto de presencia en los años treinta. Junto a la renovación de equipamientos, el impacto de la crisis económica dio lugar a fusiones y alianzas empresariales (como la de los astilleros de *Blandy* y *Grand Canary* o el *pull* formado por seis empresas carboneras), cuando no a dramáticas reducciones de plantillas laborales, que dispararon los índices de conflictividad social. Con ello el Puerto pudo hacer frente a la depresión internacional en tiempos de paz, aunque con la llegada de la guerra volvió a padecer los efectos negativos de su acusada dependencia exterior.

#### *La expansión de la segunda posguerra, 1946-1970*

La tercera etapa de la historia portuaria, la del *gran desarrollo moderno* —en expresión de Burriel—, transcurre desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta mediados de los años setenta. Durante esos treinta años se produjo un espectacular incremento del movimiento de buques en el Puerto de La Luz, que se benefició del crecimiento sostenido experimentado por la economía mundial hasta la irrupción de la crisis del petróleo. La recuperación de la segunda crisis bélica fue inmediata, rebasándose el histórico listón de 1913, en cuanto al registro de toneladas de arqueo, en 1949, y en núme-

ro de buques, en 1953. Desde comienzos de los años cincuenta el aumento fue casi constante y muy llamativo, con dos fuertes tirones en 1956 y 1967, ambos debidos a los cierres del canal de Suez a la navegación, que obligaron a los buques a utilizar la ruta del Cabo de Buena Esperanza y, por tanto, el paso obligado por las islas, en sus viajes de ida y regreso hacia el Golfo Pérsico y Asia. La cota máxima de tráfico se alcanzó en 1970 en cuanto al tonelaje de arqueo registrado, con más de 60.000.000 toneladas, y en 1975 en número de buques, con 16.500 unidades, cifras que continúan siendo la marca histórica del Puerto de La Luz.

Durante la segunda posguerra el Puerto reforzó su condición de escala para la navegación internacional e incrementó sus funciones comercial y pesquera. Particularmente relevante fue el aprovechamiento de las favorables condiciones internacionales para hacer de La Luz una importante **estación gasolinera** en medio del Atlántico. Este nuevo proceso de reconversión de instalaciones dio lugar a la tercera gran oleada de inversiones extranjeras en el Puerto, esta vez protagonizada exclusivamente por las multinacionales del petróleo, que decidieron realizar nuevas inversiones en Las Palmas para satisfacer la creciente demanda de combustible por parte de las grandes unidades de transporte marítimo —cada vez más especializadas— que entraron en funcionamiento en los años cincuenta. Las obras ejecutadas por *Esso Española* en 1949, *CEPSA* en 1950 y *DISA* en 1955, así como la ampliación de los depósitos de *Shell* en 1951 y *Texaco Canarias* en 1958, completaron la infraestructura necesaria para el abastecimiento de fuel-oil en la época de mayor afluencia de buques.

Pese a estas realizaciones y a las modestas obras públicas que se emprendieron por las mismas fechas, desde los años sesenta el Puerto comenzó a reducir las ventajas comparativas de que disponía frente a otros puertos del área. Factores decisivos en este proceso de paulatina pérdida de competitividad fueron los cambios producidos en el mercado internacional de hidrocarburos, con la existencia de grandes puertos que comenzaron a ofertar combustibles a precios inferiores a los de Canarias; el perfeccionamiento de los medios de transporte marítimo, que al aumentar la autonomía de los buques redujo las escalas necesarias para el avituallamiento en tránsito, y también, el hecho de que los puertos de la vecina costa africana, dotados de un *hinterland* continental y de una mano de obra más barata, hayan modernizado sus instalaciones, colocándose en condiciones de competir con los viejos puertos insulares. Todo ello se combinó, ya a partir de los años setenta, con la reciente revolución tecnológica en el transporte marítimo, con la aparición de la recesión internacional como recurrente fenómeno coyuntural y con el agotamiento del frágil modelo de crecimiento económico canario como poderoso factor estructural, comenzando a advertirse desde entonces síntomas inequívocos de que el Puerto entraba en una nueva etapa histórica, antesala de un momento dominado por la crisis de readaptación.

## LA CONSTANTE HISTÓRICA: BAJO EL SIGNO DE LA DEPENDENCIA EXTERNA

De este rápido recorrido por la evolución del Puerto de la Luz a través del tiempo se desprende la existencia de una constante histórica que se me antoja oportuno subrayar en unas Jornadas de Historia Local como las que estamos realizando. Me refiero a la acentuada dependencia exterior del Puerto, derivada de su condición de puerto de tránsito internacional, una condición que ha sido el principal activo que ha tenido el Puerto para su despegue, consolidación y expansión ulterior, pero también el motivo fundamental de sus desdichas y de sus crisis, al ser un puerto al que le afectan profundamente las circunstancias internacionales.

Y es que, en efecto, el Puerto de La Luz ha realizado desde su creación múltiples funciones, algunas de ellas reforzadas o menguadas con el paso del tiempo, convirtiéndose en un puerto multifuncional, rasgo éste que contribuye a darle un carácter de mayor complejidad. Así, el puerto ha sido siempre un *puerto comercial*, con un papel relevante tanto en el comercio exterior como en el cabotaje interinsular; un *puerto de pasaje*, por el que antes salían emigrantes y entraban turistas y por el que se ha canalizado, en épocas más recientes, el importante tráfico de pasajeros, tanto entre Canarias y la Península, como entre las islas; un *puerto pesquero*, por la proximidad del banco pesquero sahariano, que ha llevado a concentrar en su seno, desde finales del siglo XIX, la tradicional flota pesquera canaria y, a partir de los años cincuenta y sobre todo de los sesenta, a convertirse en una importante base de operaciones de las flotas peninsulares y extranjeras (rusa y japonesa, fundamentalmente) que explotaban los recursos pesqueros del Atlántico noroccidental, y también, un *puerto militar*, en el que han repostado navíos de diversas flotas de guerra, función ésta que se reforzó a partir de la conversión del antiguo Muelle del Pino en Base Naval de la Armada española.

Pero aún teniendo en cuenta todas estas importantes funciones, el Puerto de La Luz ha sido esencialmente un *puerto de escala internacional*, de tránsito para la navegación interoceánica. De esta forma, el Puerto se ha convertido en un centro de operaciones extralocales que, debido a su enclave en el cruce de diferentes derroteros marítimos (las que unen Europa con África y América), ha aprovechado la renta de situación derivada de la posición geoestratégica del Archipiélago para asumir la especialísima función de servir como estación de aprovisionamiento y de repuesto, como base de operaciones marítimas y navales, a los buques en tránsito de larga travesía.

Esta marcada especialización funcional ha condicionado la trayectoria del Puerto de Las Palmas en un doble sentido. Por una parte, el volumen de la actividad portuaria ha estado sujeto, en gran medida, al ritmo de los avatares internacionales, de tal modo que las fluctuaciones de los intercambios comerciales mundiales, las innovaciones tecnológicas en la navegación, los cambios en la estructura de la marina mercante, las alteraciones en las rutas marítimas

o los conflictos bélicos que han jalonado la historia de nuestro siglo han tenido reflejo inmediato en el movimiento de buques, tanto para bien como para mal. Por la otra, los principales servicios portuarios se han orientado a la satisfacción de las demandas derivadas de la escala de los buques en tránsito (el aprovisionamiento de combustible y las reparaciones navales, sobre todo), actividades que —debido al elevado nivel de capitalización que precisan— han requerido frecuentes inversiones de capital extranjero, bajo cuya sombra han podido cuajar otros servicios de intermediación menos exigentes (consignaciones, representaciones y suministros diversos). Ambos condicionantes explican la marcada dependencia respecto al exterior que ha caracterizado la evolución del Puerto de La Luz.

En puridad, no ha podido ser de otro modo, dado el limitado *hinterland* económico en que se inserta el Puerto, al tener como entorno inmediato de actuación un mercado estrecho y fragmentado y, por tanto, extremadamente vulnerable. Sin duda, este aspecto remite de forma directa a las dificultades que unas islas periféricas como Canarias tienen para generar economías de escala, un factor que ha impuesto serias restricciones al desarrollo de La Luz como puerto comercial.

Para contrastar este hecho, basta con acudir a los datos que nos proporciona el tráfico de mercancías que se ha registrado en el Puerto a lo largo de su historia. Haciendo abstracción del caso particular de las importaciones de combustibles (el carbón primero y los petróleos luego), que han constituido el producto base del movimiento de carga y descarga y han seguido un ritmo particular, en clara sintonía con los acontecimientos internacionales que han condicionado la afluencia de buques, el Puerto ha tenido un comportamiento más bien discreto a escala nacional y bastante pobre a nivel internacional en función del volumen de mercancías cargadas y descargadas. Las razones son obvias: sin un apreciable traspás económico y demográfico capaz de respaldarle, y habida cuenta del escaso grado de desarrollo industrial, ni las exportaciones agrícolas han podido arrojar cifras espectaculares ni las necesidades de la población son tan amplias para permitir una gran demanda de productos. Ello no empece, sin embargo, para destacar la vital importancia del Puerto en el comercio exterior, máxime en un espacio insular, de tal forma que tanto las importaciones como las exportaciones han peligrado con las crisis portuarias generalizadas.

En definitiva, el Puerto de la Luz se ha comportado históricamente como un prototipo de puerto de escala internacional con *hinterland* limitado, convirtiéndose de hecho en uno de los principales focos de atracción de capitales extranjeros en la isla, papel éste compartido con la agricultura de exportación desde comienzos de siglo hasta los años treinta y con el turismo a partir de los años sesenta. Unos capitales foráneos que han servido, tanto para reforzar la dependencia exterior de la economía isleña, como para impulsar una dinámica de crecimiento interior de la que se han beneficiado otros negocios o empresas de servicios de capital canario.



BIBLIOGRAFÍA

- BURRIEL DE ORUETA, L. E., *El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 1977.
- DELGADO AGUIAR, G., «Transporte y comercio marítimo en el Puerto de La Luz», *Ser-ta Gratulatoria in honorem Juan Régulo*, La Laguna, 1988, III, pp. 66-83.
- «El comercio exterior en el Puerto de La Luz», *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1991, pp. 227-249.
- *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, 1992.
- DÍAZ LORENZO, J. C., *100 años de vapores interinsulares canarios (1888-1988)*, Santa Cruz de Tenerife, 1989.
- FERRERA JIMÉNEZ, J., *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, 1988.
- GAFO FERNÁNDEZ, J. I. y LAGAREJOS GARCÍA, M., *Situación y perspectivas de los puertos canarios*, Las Palmas de Gran Canaria, 1980.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S., *El Puerto de La Luz en la obra de Juan de León y Castillo*, Las Palmas de Gran Canaria, 1991.
- MARTÍN GALÁN, F., «Dos siglos de historia en los puertos de Las Palmas: 1975-1983. Contribución al I Centenario del puerto de refugio de La Luz», *Gaceta de Canarias*, 5 (1983), pp. 8-21.
- *La formación de Las Palmas de Gran Canaria: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas de Gran Canaria, 1984.
- MILLARES CANTERO, A.: «Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria. Canary Islands: Union, Coppa, City, Selp, Cícer, Unelco y Tranvías», *Aguayro*, 98-101 (1978), pp. 31-34, 31-34, 39-42 y 31-33.
- MINCHINTON, W. E., «The Canaries as port of calls», *VI Coloquio de Historia Canario Americana. Aula Canarias-Noroeste de África (1984)*, Santa Cruz de Tenerife, 1987, III, pp. 273-300.
- PÉREZ GARCÍA, J. M. y NOREÑA SALTO, M. T., «Imperialismo europeo, despegue portuario y crecimiento en Las Palmas de Gran Canaria, 1882-1931», *Las ciudades en la modernización de España*, Madrid, 1992.
- QUINTANA NAVARRO, F., «La Luz, estación carbonera y despegue portuario», *Aguayro*, 146 (1983), pp. 10-20.
- *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Las Palmas de Gran Canaria, 1985.
- *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Las Palmas de Gran Canaria, 1985.
- RUS, G., ROMÁN, C. y TRUJILLO, L., *Actividad económica y estrategia de costes del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Madrid, 1994.