

“Era una bahía de buen fondeadero, protegida por la costa y la península de las Isletas contra los tiempos y mares reinantes del Noroeste, en la que los barcos de vela solían refugiarse contra los temporales, y que guarda celosa en su historia el relato emocionante de haberle servido de cobijo a las naves de Colón en su magna empresa”.<sup>1</sup>

### 9.1.1.- HISTORIA DE LOS PUERTOS DE LAS PALMAS

Los puertos de Las Palmas han dispuesto de unas condiciones naturales que han marcado su historia marítima, pues el tráfico comercial data de antiguo, ya que la propia subsistencia de sus moradores, le abocaba al desarrollo del mercadeo como fórmula para el progreso de la sociedad.

La estratégica situación de la Isla favorecería las incursiones extranjeras, que lógicamente arribaban por mar; por ello, se construiría un castillo, que recibiría el nombre de la Luz, concebido estructuralmente por D. Alonso Fajardo, tercer gobernador de la Isla en 1499. A tal efecto, se refiere que sería el único que poseía el Estado en el interior de la dársena, pues los demás habían sido ocupados por particulares o por entidades extranjeras, comerciales en su mayor parte. La fortaleza sería la primera que se levantara en Canarias después de la conquista castellana, y hasta la proximidad del siglo XX, contribuiría a veces con acierto y otras sin brillantez a frenar los ataques de corsarios franceses e ingleses.<sup>2</sup>

La Bahía de Las Palmas serviría para que el navegante Cristóbal Colón acondicionara y reparara dos de sus tres carabelas, La Pinta y La Niña, en su primer viaje a América en 1492. La conmemoración de esta efemérides tendría su eco en la prensa, publicándose en “El Liberal” el 15 de octubre de 1892, una amplia crónica en la que se refiere la noticia, expresando “el regocijo” de todas las naciones por la trascendencia que para el mundo tuvo el descubrimiento, señalando la importancia de que fuera el “puerto de Las Isletas”, el que sirviera de abrigo... “..., a la escuadra expedicionaria en el derrotero que siguió Colón en busca de un nuevo mundo desconocido”.<sup>3</sup>

A pesar de haber participado en este acontecimiento único, desde el punto de vista de las infraestructuras no significó posteriormente nada

---

<sup>1</sup> Estas palabras corresponden a la introducción de la Memoria editada por la J.O.P.L.P, *El Puerto en 1953*, Las Palmas de Gran Canaria, 1953, p. 3.

<sup>2</sup> La cuestión de la seguridad en aquellos tiempos puede verse en A. Rumeu de Armas, *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947.

<sup>3</sup> Cifrado en J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Puertos de Las Palmas, 2ª ed., 1996, p. 86.

singular. La capitalidad de la provincia en Tenerife influiría, entre otras razones, en la ausencia de interés gubernativo por potenciar el puerto de La Luz, aunque el comercio de los productos de la tierra se desarrollaría carente de los medios adecuados.<sup>4</sup>

A medida que avanzan los siglos la ciudad se va conformando desde el punto de vista urbano y Gran Canaria se convierte, gracias a su puerto, en uno de los lugares más visitados de la época, en su litoral se cobijaban barcos de todas las banderas y el comercio era actividad habitual en la Isla.<sup>5</sup>

Las relaciones con el Nuevo Mundo se inician desde el mismo momento de la gesta del descubrimiento y el tráfico mercantil se mantiene con intensidad durante casi todo el Antiguo Régimen, aunque las transacciones vía marítima se acrecientan a partir de la integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla.<sup>6</sup>

**Figura 1: El Puerto de Arrecife en Lanzarote. D. Leonardo Rorriani. Manuscrito de finales del siglo XVI. Biblioteca General de Coimbra.**



<sup>4</sup> A pesar de todo, el comercio en la Isla Gran Canaria fue siempre una constante de su vida económica. Ver trabajos publicados en VV.AA., *El comercio en el Antiguo Régimen*, en M. Lobo Cabrera y V. Suárez Grimón, (Edit), Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas, 1995, pp. 139-186.

<sup>5</sup> La relación entre el nacimiento de la ciudad y el puerto es el tema central de F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas de Gran Canaria, Libro conmemorativo 1º Centenario Puerto de Refugio de La Luz y Las Palmas, 1984.

<sup>6</sup> E. Aznar Vallejo, *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983. A nivel político los siglos XVI y XVII se vieron salpicados de acontecimientos, que pueden consultarse en VV. AA., *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico 1580-1648*, A. Béthencourt Massieu, *IV Centenario del Ataque de Van Der Does a las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001.

Las exportaciones convierten a Gran Canaria en plaza idónea para la constitución de compañías. Entre los productos más significados se encontrarían el azúcar y los vinos, elementos que supusieron la ampliación de los horizontes comerciales. El dinamismo económico en este tiempo se manifiesta, aunque con un peso específico muy inferior, en la orchilla, cereales, pez, madera, árboles, bayas de laurel, frutos de huerta, papas, pájaros canarios y artículos elaborados o semielaborados de origen animal.<sup>7</sup>

El mercado exterior de salida de las Islas se ceñía fundamentalmente a Europa, África y América, y en cuanto a los artículos importados desde África y América destacar los que entraban y se reexportaban a través del puerto de Las Palmas, lo mismo que los metales preciosos y el dinero acuñado. Las relaciones con la Península se establecían a través del puerto de Cádiz, y aunque se mantuvieron contactos con otros enclaves como Sevilla, lo más frecuente era utilizar el gaditano, a donde llegaban las mercancías para ser redistribuidas hacia Levante, la propia Sevilla y el resto del hinterland andaluz y castellano.<sup>8</sup>

Y así se perpetúa en el tiempo una actividad mercantil muy semejante a la descrita, con inflexiones en el computo general del tráfico, según las coyunturas políticas de los países con los que se mantienen estas relaciones y por supuesto vinculada a la orientación que se marca desde el gobierno, que es el que dictamina y regula los intercambios desde la Península a las Islas Canarias, señalando que durante siglos las principales operaciones se llevarán a cabo con el puerto de Santa Cruz.

La estratégica situación y su propia condición isleña aunaban voluntades en la ciudadanía canaria y en los comerciantes extranjeros, a fin de conseguir dotar a la ciudad de las instalaciones necesarias para el desarrollo comercial; sin embargo, hasta bien entrado el siglo XIX, Las Palmas no gozarán del privilegio de disponer de un puerto equipado para su progreso.

La construcción naval conformaría un capítulo de cierta trascendencia, por ello, se tienen referencias del nacimiento de los primeros astilleros, a comienzos del siglo XIX: “los varaderos de San Telmo”, cuyas obras se iniciaron en mayo de 1811, siendo sufragadas por la Compañía de Mareantes de San Telmo, comenzando la andadura de una actividad económica, tan ligada a las necesidades de comunicación de la provincia con el resto del mundo. Entre 1820 y 1883 en los mencionados astilleros se construyeron un total de 291 embarcaciones, 4 fragatas, 10 bergantines, 38 bergantines-goletas, 52 pailebots, 3 balandras, 130 embarcaciones menores y 54 embarcaciones de tráfico del puerto. Significamos la botadura de la

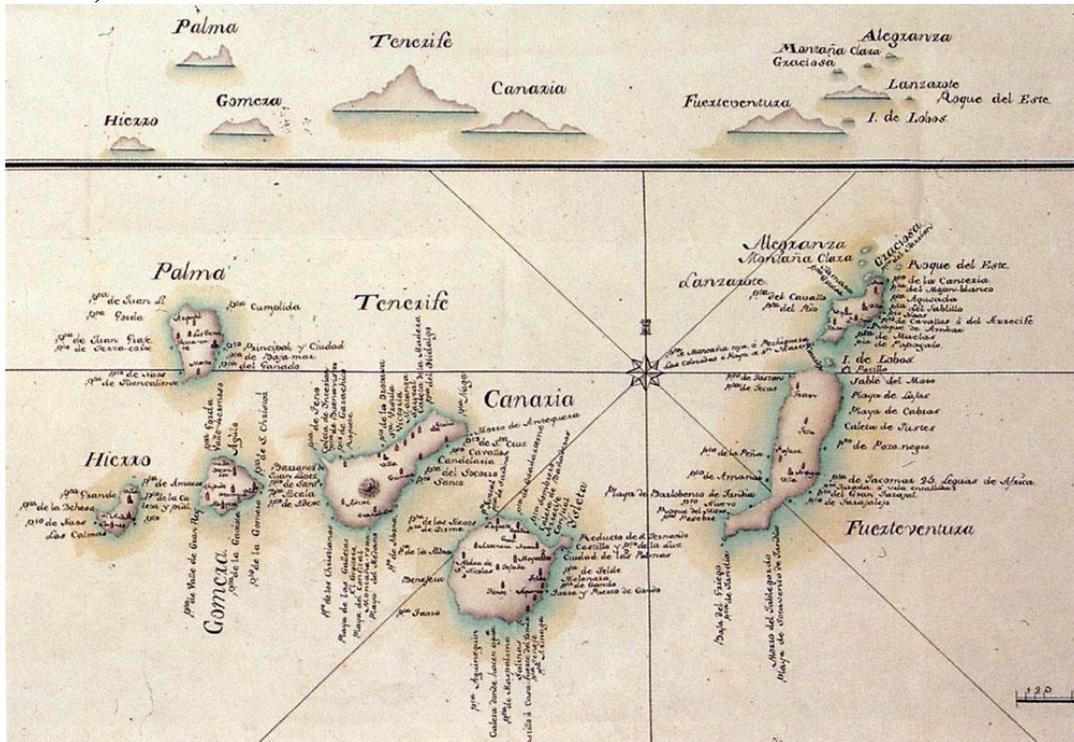
---

<sup>7</sup> M. Lobo Cabrera, *El comercio Canario Europeo bajo Felipe II*, Funchal, Gobierno Canarias, 1988.

<sup>8</sup> En esta época es básico el texto ya mencionado, ya que relaciona un exhaustivo estudio de los productos exportados e importados, así como los mercados principales. Ver M. Lobo Cabrera, *El comercio Canario Europeo...*, op. cit., capítulos XV, V, VI y VII: pp. 107-223.

fragata “Bella Unión”, de 300 toneladas, que en 1846 se ocuparía de cubrir el tráfico marítimo entre la Isla de Gran Canaria y Cádiz.<sup>9</sup>

**Figura 2: El Archipiélago de las Islas Canarias. D. Andrés Armas de Tortosa, 1776. Archivo General de Simancas.**



La relación entre la construcción naval y el papel clave que juega la Isla Gran Canaria en el transporte de viajeros, es un hecho refrendado gubernativamente, de lo que da fe el R.D. de 26 de agosto de 1881, concediendo al puerto de Las Palmas la potestad de hacer escala de los vapores correos trasatlánticos de las Antillas al propio puerto. Así pues, los buques dedicados a pasajeros y correspondencia entre la Península y las Islas de Cuba y Puerto Rico, saldrían de Cádiz los días primero de cada mes y en lo sucesivo deberían pasar por el puerto de Las Palmas, estancia que no debía bajar de cuatro horas.<sup>10</sup>

En esos años se desarrolla un tráfico marítimo Interinsular, estableciéndose en 1880 un servicio entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, mejorando las comunicaciones e iniciándose un proceso de crecimiento en lo que se refiere a estos tráficos.

En ese pasado histórico debe señalarse 1852, fecha de interés en la que se declaran los *Puertos Francos Canarios*, abriéndose en la sociedad

<sup>9</sup> Ver más noticias en J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 66-69.

<sup>10</sup> J. Ferrera Jiménez, *100 años de pasaje en el Puerto de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Puertos de Las Palmas, 1997.

local un gran debate, a fin de que comiencen los trámites oportunos, para que la Isla de Gran Canaria disponga de las instalaciones adecuadas, aprovechando las ventajas de esta nueva coyuntura económica. Hay que hacer constar que esta consideración no lo era plenamente, pues ciertos productos muy apreciados como el azúcar, bacalao, pez palo, los vinos y otros de menor relieve, debían pagar unos arbitrios, con lo cual se rompía de alguna manera la propia filosofía del concepto de “puerto franco”.<sup>11</sup>

Y comienza a perfilarse la idea de que Las Palmas necesitaba un nuevo recinto portuario, que se haría en 1883, hasta ese momento la actividad se concentraba en torno al muelle de San Telmo, que no era más que un pequeño malecón de piedra sin definir del todo. Su propia ubicación y los fuertes vientos que soplaban, impedían en ocasiones los desembarcos, en cuyo caso las maniobras se completaban en los fondeaderos “Las Comedurías”, “El Marisco” y “Los Plátanos”, o simplemente se refugiaban en las aguas de la Bahía de Las Isletas. En realidad la ensenada de La Luz había sido utilizada como refugio natural desde tiempos inmemoriales.<sup>12</sup>

Así pues, hasta el 26 de febrero de 1883, no se inauguran las obras del puerto, si bien, los primeros proyectos se remontan a unas décadas antes. En concreto, la R.O. de 18 de noviembre de 1856 ya dispondría de “*un proyecto de las obras que el comercio reclama en Las Palmas*”, en el que el Ayuntamiento intervendría comprometiéndose a sufragar el 50% de su coste, participando dos sociedades que activaron el proceso final de concreción del puerto, la sociedad Económica de Amigos del País y el Circulo Mercantil.<sup>13</sup>

El mencionado proyecto tardó en materializarse y acabaría tomando forma en base a la concepción del ingeniero D. Juan León y Castillo en 1881. En síntesis, contemplaba la realización de dos grandes unidades, el dique exterior de abrigo o muelle de La Luz y el llamado muelle de Santa Catalina, situado en posición transversal al anterior, que no culminaría hasta el 5 de septiembre de 1903, por tanto veinte años más tarde de la concreción de las obras.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> La cuestión que suscitaría debate se relaciona en M.L., Cañivano, *Los Puertos Francos de Canarias. Responsabilidad de los gobiernos en la administración de los impuestos*, Madrid, 1886. Recientemente, puede verse el texto L.P. Bourgon Tino, *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*, Madrid, Instituto de Administración Local, 1982.

<sup>12</sup> El proceso de construcción del puerto de La Luz se analiza ampliamente en F. Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Las Palmas de Gran Canaria, Colección “Guagua”, 1985.

<sup>13</sup> La incidencia de estas instituciones en la sociedad puede verse en C. García del Rosario, *Historia de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria, Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, 1981. Y en J.J. Ojeda Quintana, “El Círculo Mercantil de Las Palmas: más de 100 años de su historia”, en *Centenario del Círculo Mercantil de las Palmas*, 1981, pp. 17-29.

<sup>14</sup> F. Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto...*, op. cit., pp. 17-34.

**Figura 3: El inicio de las obras del Puerto de La Luz. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas.**



Precisamente, las primeras entregas de los mencionados trabajos impulsarían la creación de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas en Gran Canaria, en virtud de la R.O. de 16 de junio de 1905. Una de las actuaciones que se emprenderían, dado la insuficiencia manifiesta de las instalaciones, sería abordado en el llamado *Plan de mejoras del Puerto de La Luz*, diseñado por el ingeniero Suárez Galván, fechado en 1909, con repercusiones en el tráfico, pues si en 1883 la entrada de vapores ascendía a un número de 235, en 1910 se elevaba a 4423.

El Rey Alfonso XIII visitaría la ciudad y las instalaciones portuarias en marzo de 1906, y poco tiempo más tarde, a comienzos de la década siguiente, se plantearía agrandar la zona de aguas abrigadas, dotándolos de muelles de Ribera y explanadas que permitieran el desarrollo de la cada vez más compleja labor de depósito de mercancías en tránsito, y aunque no se llevaron a efecto, dejaban traslucir la necesidad de atender a los perentorios tráficos que su condición isleña demandaba. Así pues, D. Jaime Ramonell Obrador propondría su plan de mejoras en 1916, con la dificultad de los años bélicos, que determinaron la ralentización del tráfico y de manera indirecta acabarían abocando a la paralización de las obras previstas.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Ver J. Ramonell y Obrador, *Proyecto de Ampliación del Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, Tipografía del Diario, 1917.

**Figura 4: El muelle de Santa Catalina en 1910, donde se observan las casetas de los consignatarios que operaban en el Puerto. Autoridad Portuaria de Las Palmas.**



La competencia de otros puertos como Casablanca, Dakar y Funchal activaron los deseos de progreso, concretándose en el proyecto diseñado por D. Francisco Acedo Villalobos, que conservaba básicamente la traza quebrada prevista, estas remodelaciones se perfilaron en 1925, pero no llegaron a ejecutarse, ya que pesaban sobre el mismo nuevas ideas para diseñar las reformas.<sup>16</sup>

A la vez que estas importantes mejoras se iban definiendo, el puerto iba adquiriendo unos perfiles muy concretos, como puerto de depósito de mercancías, en sus dos capítulos como receptor y emisor de productos, alcanzando cada vez mayor notoriedad la función de redistribución a escala Interinsular, incluso contemplando la actividad pesquera, que se convertiría en un elemento clave, con capacidad de influencia en el contexto económico de la localidad. Estos capítulos se resumían en una situación que apoyaba la actividad marítima sobre dos ejes primordiales, el aprovisionamiento y la reparación, servicios que colaboraban a cumplir esa función esencial de ser puerto de escala.<sup>17</sup>

Por tanto, el aprovisionamiento de los buques en tránsito, que requerían servicios de “carboneo, aguada y víveres”, favorecieron el crecimiento de las compañías que ya funcionaban tanto nacionales y extranjeras, principalmente británicas, beneficiando el número de escalas de vapores que tocan el puerto. En lo que concierne al carbón se constituye

<sup>16</sup> F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 43.

<sup>17</sup> Es muy interesante la consulta para la ubicación de la actividad portuaria en el contexto de la economía de la provincia el libro de M. Ferrer Muñoz, *Historia de la Cámara Oficial de Las Palmas, 1901-2001*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y navegación de Las Palmas, 2001. El tratamiento de las diversas coyunturas económicas y la atención prestada en cada uno de ellas al tema portuario, lo hace de gran utilidad para el análisis del puerto de La Luz y Las Palmas.

un frente único, en donde se defendían a toda costa los intereses del sector, actuándose con un precio “pactado”, siendo la casa “Miller” la pionera en ofrecer estos servicios. De igual modo “las aguadas”, que comenzarían siendo satisfechas por empresarios canarios, al ser más rentable el servicio pasaría a manos de capital extranjero y en la fecha en la que se constituye la Junta de Obra, los aljibes eran controlados en un 86% por las grandes compañías extranjeras.

**Figura 5: Muelle de la Marquesina del Puerto de La Luz en 1920 en la Isla Gran Canaria. Autoridad Portuaria de Las Palmas.**



Los astilleros y varaderos del puerto transformaron la industria naval en la Isla, y progresivamente las actividades se desplazaron desde San Telmo a las playas de La Luz, modernizándose el sector bajo control de las firmas que no eran nacionales.<sup>18</sup>

Las Palmas sería utilizada por las potencias europeas como base de expansión comercial hacia América y África, pero la Guerra Civil interrumpiría el movimiento del puerto de manera determinante, sobre todo desde que aparecieron los primeros submarinos alemanes en aguas canarias. A partir de 1917, fecha en la que se declara oficialmente el bloqueo por parte de Alemania, la paralización comercial es total, sólo sigue el que se mantiene a pequeña escala con los mercados nacionales y la pesca, ésta última se vería impulsada por la imposibilidad de los

<sup>18</sup> Referencias tomadas de F. Quintana Navarro, *Pequeña historia del Puerto...*, op. cit., pp. 47-52.

competidores de faenar en los caladeros del Norte de Europa, lo que incrementaba la demanda de productos pesqueros canarios.<sup>19</sup>

El capítulo de las comunicaciones Cádiz-Canarias seguía afianzándose, esta vez sería la R.O. del Ministerio de Fomento de 19 de diciembre de 1910, la que determinaría que se cubriera el trayecto con seis expediciones mensuales. El establecimiento de la Compañía Trasmediterránea constituida en 1916, supuso un hito en la navegación de pasajeros en España y para las Islas un elemento sustancial que vino a mejorar las relaciones con la Península, por lo que un año más tarde la mencionada compañía se subrogaba en el contrato y se hacía cargo de las comunicaciones con Sevilla y Cádiz.

En los años siguientes Trasmediterránea perfilaría sus líneas de actuación, por lo que La Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios dispondría de siete buques para efectuar los viajes; sus nombres se encontraban muy relacionados con las Islas y con personajes que han hecho historia en ellas: *La Palma, Viera y Clavijo, León y Castillo, Gomera, Hierro, Lanzarote y Fuerteventura.*<sup>20</sup>

**Figura 6: Barcos cargando guacales de plátano en el Muelle de Santa Catalina en el Puerto en torno a 1910. Autoridad Portuaria de Las Palmas.**



<sup>19</sup> Esta industria y el resto que funciona en la Isla Gran Canaria en este tiempo puede verse resumida en M. Suarez Bosa y J.M. Brito Díaz, *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas y el desarrollo de la Economía Canaria, 1901-1936*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y navegación de Las Palmas, 2001, especialmente el capítulo II: “La Cámara de comercio y las empresas canarias”, pp. 43-66.

<sup>20</sup> J. Ferrera Jiménez, *100 años de pasaje en el Puerto de Las Palmas*, op. cit., p. 12.

La época que abarca de 1927 a 1963 supone completar una nueva fase en la construcción portuaria, que se inicia con las obras previstas en el proyecto diseñado por D. Julio Rodríguez Rodas, en el que se modificaba la traza del dique, ya que la causa de que no fuera recta había desaparecido. La idea de materializar el nuevo proyecto en un dique de abrigo, bajo estas nuevas orientaciones, procuró la transformación del viejo puerto en otro de mayor capacidad y sobre todo con opciones de futuro muy interesantes para el tráfico marítimo.<sup>21</sup>

La trascendencia de estas obras queda de manifiesto, y al nuevo dique de abrigo, explanada y muelle de Ribera, así como el ensanche del muelle de la Luz, se sumaría el proyecto que en 1932 concibe el ingeniero D. Antonio Artiles Gutiérrez, quien redactó las bases de actuación sobre el muelle de nuestra señora del Pino, enfocado a uno de los tráficos que mayor envergadura iba adquiriendo, el de la exportación de productos típicos de la huerta Gran Canaria, particularmente plátanos y tomates.<sup>22</sup>

El curso de la historia mermaría posibilidades a la concreción del puerto bajo esta orientación, influido por los cambios que tienen lugar en el recinto a raíz de los grandes acontecimientos bélicos. Por un lado, en 1940 el muelle y explanada de frutas Virgen del Pino se traspasó a los Ministerios de Marina y Aire, creándose la llamada Base Naval, por otro lado, la disminución en los avituallamientos de los buques del carbón en beneficio de los combustibles líquidos, impulsaron la toma de conciencia acerca del interés que para el puerto tenía este tráfico. De hecho, entre 1929 y 1951, fueron autorizadas para establecer sus depósitos en la Isla empresas en su mayor parte extranjeras, estas corporaciones fueron Cory Bros y Cía Ltd, Texaco Canarias S.A., Mobil Oil Canarias S.A., Esso Española S.A., CEPSA y Shell.

Además, los episodios bélicos habían fomentado la actividad pesquera, ya que numerosas embarcaciones de la Península no pudieron salir a los mares del Norte, por lo que las costas africanas pasaron a convertirse en lugar frecuentado por estos buques, algunos de los cuales volvieron a sus lugares de destino y otros acabaron desarrollando su actividad en la Isla Gran Canaria.<sup>23</sup>

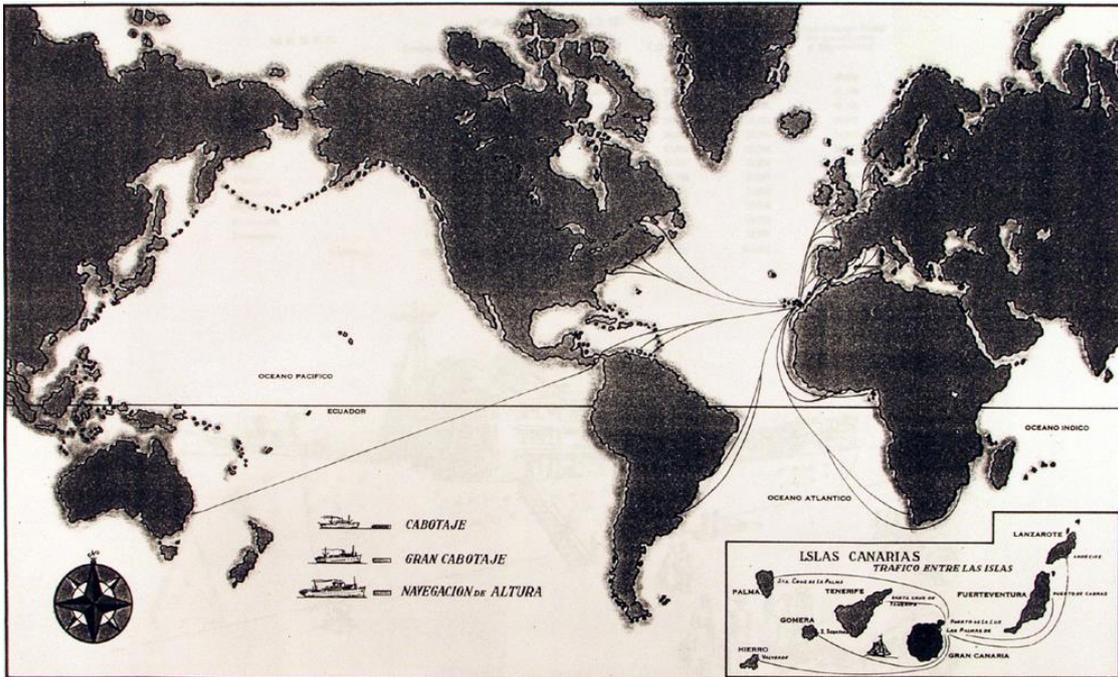
---

<sup>21</sup> El período circunscrito a 1927-1963 se ha trazado en base al texto F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., pp. 44-46.

<sup>22</sup> Una interesante entrevista realizada al Presidente de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas, que trata del tema “el puerto y su prosperidad”, sirve para ilustrar los problemas del desarrollo en estos años. Incluye datos de tráfico de 1930 a 1934. Ver anexo documental en M. Suárez Bosa y J.M. Brito Díaz, *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación...*, op. cit. pp. 34-35.

<sup>23</sup> El interés de la pesca en la Isla y la disposición de datos, permite dedicar una mayor atención a esta actividad en el epígrafe correspondiente.

**Figura 7: Mapa que escenifica las principales rutas de comercio, que tienen su epicentro en la Isla Gran Canaria. Memoria 1953. Autoridad Portuaria de Las Palmas.**



La semblanza comercial de las Palmas relacionando el progreso de la sociedad con la riqueza natural de las Islas y el puerto, puede recogerse en una de las Memorias editadas por la Junta, mencionando la actividad marítima a mediados del siglo XX, señalando que...

“Toda la obra que hoy contemplamos es nueva, y el puerto ha obrado el milagro de crear la vida social y la estructura económica de la isla de Gran Canaria. Antes de él la ciudad de Las Palmas de Gran canaria era un pueblo de unos 30.000 habitantes asentado sobre las márgenes del río Guinguada, después de él ha habido un crecimiento impetuoso que le ha hecho rebasar la cifra de 150.000 habitantes.

Con el puerto no sólo ha crecido la ciudad, sino la isla toda e incluso la actual provincia de Las Palmas, se fue conformando a los dictados y exigencias del mismo. Sin el puerto no hubiese habido plátanos, ni tomates, e incluso la pesca no hubiese tomado los vuelos y proporciones de hoy.

Unas Islas fronteras al desierto, por fértiles que sean sus tierras no hubiesen sido nunca capaces de producir por sí mismo el trajín incesante que ha tenido nuestra bahía desde los finales de la pasada centuria hasta hoy que se registran 20.000.000 millones de toneladas de arqueo en un año. Los fenómenos todos de la vida comercial y agrícola de las Islas Canarias,

tienen su origen en la condición de dispositivo en el tráfico atlántico que adquirimos en los días en que la propulsión a vela fue sustituida por la del vapor. Este servicio a una unidad económica o a un tráfico, ha engendrado la vida actual de la Isla de Gran Canaria”.<sup>24</sup>

La filosofía que habría de seguirse quedaría recogida por D. Pedro Morales Pleguezuelo en el denominado *Plan General de Ampliación del Puerto*, y de nuevo esos incentivos de ampliar la oferta de servicios les haría concebir unas mejoras, a fin de establecer la competencia necesaria con la que hacer frente a otros enclaves, como Dakar y Funchal entre otros, fundamentalmente se prestaba atención preferente a la función que podía cumplir el puerto como escala de otros puntos. En 1948 se aprobaría la ejecución de la primera fase, consistente en la realización del ensanche del muelle de La Luz y el seccionado de su extremo final.

**Figura 8: El Puerto de Las Palmas, la Base Naval y los desaparecidos varaderos de Repnaval entre 1940 y 1950.**



En 1952 D. Rafael Picó Cañeda perfilaría el puerto pesquero, y hasta 1964 en la que se inicia una nueva etapa en la construcción portuaria, el desarrollo del conjunto de instalaciones se encontraría relacionada, con el trascendente capítulo de nutrir a la navegación de los hidrocarburos

---

<sup>24</sup> J.O.P.L.P, *El Puerto en 1953*, mem. cit., 1953, p. 3.

necesarios para hacerla efectiva, convirtiendo este enclave en lo que ha venido en llamarse la “gasolinera del Atlántico”.<sup>25</sup>

En este tiempo se fue fraguando una actividad que siempre tuvo en los puertos Canarios una referencia, el tráfico de pasajeros y la emigración, ya que la progresiva liberalización de trabas posibilitó el desplazamiento hacia Sudamérica, y especialmente a Venezuela, que constituía de facto una segunda patria para muchos de los que emprendieron ese “largo viaje”, buscando una nueva tierra donde paliar los efectos de la posguerra y las dificultades económicas que la autarquía había deparado a la sociedad.

Otro factor, motor indiscutible del desarrollo portuario, sería el de los buques que transportan pasajeros en “tránsito”, fue una coyuntura que haría progresar la vida portuaria, llegando a alcanzar en algunos años la cifra de medio millón de pasajeros; en la década de los años sesenta y principios de los setenta, los buques que partían de Europa hacia las antípodas hacían escala, aunque gran parte de este movimiento y debido a las subidas del combustible, dejaron de mantener una actividad “regular”, pasando a engrosar la lista de barcos que tocaban puerto de manera esporádica.<sup>26</sup>

El tráfico de buques y de pasajeros crecería en una etapa caracterizada por la construcción del puerto exterior, así como la remodelación del mismo a nivel interno, es la época que va desde 1964 al inicio de los años ochenta, proceso que se enmarcaría en el denominado *Plan Canarias*, en el que se contemplaba la ampliación del puerto de La Luz, concebido por el ingeniero director D. Modesto Vigueras, siguiendo en líneas generales las directrices ya marcadas por el plan Picó, apoyado sustancialmente en el muelle contradique de Las Palmas o San Telmo y en una nueva dársena exterior para petroleros y buques de mayor calado.

La década de los años sesenta sería fructífera, pues entre 1966 y 1969 se pondrían en marcha un conjunto de obras, entrando en servicio en 1971 la primera fase del dique de abrigo, así como el muelle de Ribera de la dársena pesquera en el puerto interior.

El segundo cierre del Canal de Suez, provocaría un aumento del tráfico, que incluso llegaría a saturar las instalaciones, dejando al descubierto ciertas carencias y preocupando a los responsables de la gestión, en la medida que provocaron el desvío de los tráficos tradicionales a otros enclaves. Así se fragua el *Plan de Ordenación y Obras del Puerto* y anteproyecto de la nueva dársena exterior, realizado por el ingeniero director D. Juan Argentí Ulloa, viniendo a representar una de las obras más trascendentes para la evolución posterior del recinto portuario, tan importante como en su día lo fue la construcción del dique León y Castillo, al final de la década de los años veinte. La inauguración del dique Reina

---

<sup>25</sup> F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 46.

<sup>26</sup> Ver J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 228-232.

Sofía en 1977 conformaría una nueva estructura portuaria, que ahora pasaba a disponer de dos dársenas.<sup>27</sup>

**Figura 9: La actividad del Puerto de Las Palmas impulsaría las instalaciones relacionadas con uno de sus principales tráficos, los productos petrolíferos refinados, conformando los aledaños a los muelles comerciales.**



En estos años el puerto de La Luz se convierte en la base de apoyo logístico de la flota petrolera mundial, y mientras los superpetroleros y grandes mineraleros arribaban al núcleo portuario, otros sólo llegarán al límite de las aguas jurisdiccionales de la Junta del Puerto, a fin de realizar operaciones de embarque y desembarque de personal técnico, pero no atracaban ni suministran de él, son los llamados “barcos apoyados”.

Los últimos tiempos reflejan la tendencia creciente de los tráficos más característicos, para lo cual se ha ido dotando a las instalaciones de los útiles necesarios con los que hacer frente a las nuevas tecnologías del transporte. La adaptación ha ido dando sus frutos y en las grandes explanadas y almacenes del puerto exterior se observan los contenedores, que aparecen apilados esperando su destino final, para lo cual intervendrán

---

<sup>27</sup> F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 46-48.

un número elevado de navieras y servicios regulares, de las compañías armadoras que operan en el puerto de La Luz.<sup>28</sup>

**Figura 10: Atardecer en el Puerto de la Las Palmas, donde se observa el desarrollo de las operaciones de tráfico de mercancías mediante contenedores en la zona exterior. Autoridad Portuaria de Las Palmas.**



En cuanto a los pasajeros hay que destacar los nuevos servicios de ferries Interinsulares, que han impulsado las comunicaciones entre las Islas, así como la recuperación de los cruceros turísticos, ambos aspectos representan la filosofía mantenida por los responsables de la gestión portuaria, actuaciones que responden a una visión global de todo lo que rodea al entorno marítimo de Las Palmas, incluso trasvasando el umbral del conjunto de las Islas Canarias, abocando a un marco más amplio donde el ocio en el mar tenga una indicación, la que marca su slogan propagandístico, *-Cruceros en el Atlántico-* y una referencia, *los puertos de la Isla Gran Canaria*.<sup>29</sup>

La prolongación del dique Reina Sofía ha supuesto una magna obra de ingeniería, la verticalidad del dique y el haberse llevado a efecto en mar abierto, sus dimensiones y el propio calado requiere una mención especial, dentro del contexto de la propia historia del puerto de La Luz y de Las Palmas. Su inauguración en 1994 ha impulsado el tráfico que se desarrolla en su dársena y ha dinamizado el crecimiento del puerto y de la economía Gran Canaria.

Hoy en día, las características que mejor definen las peculiares de cada uno de los puertos que conforman la Autoridad Portuaria de Las Palmas, significa poner de relieve los principales rasgos que definen cada uno de los enclaves.

---

<sup>28</sup> Ver J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 249-268.

<sup>29</sup> J. Ferrera Jiménez, *100 años de pasaje en el Puerto de Las Palmas*, op. cit., pp. 27-30.

**Figura 11: Los nuevos servicios de ferries Interinsulares han favorecido el proceso de comunicación entre las Islas Canarias, como la escena que recoge la foto en el umbral del siglo XXI.**



Arrecife se encuentra situado en la capital de la Isla, Arrecife de Lanzarote. Sus orígenes se hallan vinculados a la actividad pesquera, si bien, el destacado crecimiento de su industria turística ha beneficiado el desarrollo del puerto, alcanzando el tercer puesto dentro del conjunto de las Islas Canarias en mercancías, con una terminal de contenedores por la que se han movido en el año 2.000 más de 60.000 TEUS anuales. Otro de sus principales tráficos es el de cruceros de turismo. Dispone de unos tres kilómetros de línea de atraque, alrededor de 120 hectáreas de superficie de flotación y 450.000 m<sup>2</sup> de superficie terrestre.<sup>30</sup>

Puerto del Rosario se ubica en la capital de la Isla de Fuerteventura. Su principal atractivo y sus intereses económicos se concentran en la atención a los buques de cruceros turísticos, para lo cual se sirve de unas infraestructuras que permiten dar satisfacción a estos servicios, disponiendo

<sup>30</sup> La Historia de este puerto se puede consultar en J.A. Alvarez Rixo, *Historia del Puerto de Arrecife: en la Isla de Lanzarote, una de las Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1982.

para el ejercicio de su actividad de un kilómetro de línea de atraque aproximadamente, con calados que van de los tres a los doce metros, y una superficie de flotación de más de 60 hectáreas y casi 100.000 m<sup>2</sup> de superficie terrestre.

Salinetas se ubica en la costa Este de la Isla Gran Canaria, a unas diez millas del puerto de Las Palmas. Sus rasgos específicos lo encuadran dentro de los recintos especializados, en la recepción de graneles líquidos, tanto lo que se refiere a combustibles como en lo concerniente a los alcoholes.

Arinaga es un recinto que también se encuentra en la Isla de Gran Canaria, en la costa Sudeste y a nueve millas del puerto de Las Palmas. En un principio se concibió un muelle para atender las necesidades de las industrias situadas en el Polígono de Arinaga y para complementar la oferta del puerto de Las Palmas de cara al sector turístico del Sur de Gran Canaria, encontrándose preparado para el tráfico de graneles y rodantes.

#### EPÍLOGO:

La Autoridad Portuaria de las Palmas dirige una oferta formada por los puertos catalogados de interés general: Las Palmas, Arinaga y Salinetas en Gran Canaria, Arrecife en Lanzarote y Puerto del Rosario en Fuerteventura, contando aproximadamente con catorce kilómetros de línea de atraque y con dos áreas de fondeo.

En general, puede decirse que el conjunto de puertos dependientes de la A.P. de las Palmas representan dentro del marco del Estado, una oferta de servicios muy ligados a los intereses de la economía local, sin menospreciar la proyección turística que pueden ejercer, fruto de las excelentes condiciones naturales que le ha prodigado la naturaleza, explotadas hoy en día a través de unos servicios portuarios, acordes a las demandas de la sociedad actual, beneficiando el desarrollo del conjunto de Islas que conforman la provincia Gran Canaria.

#### 9.1.2.- PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES<sup>31</sup>

El puerto de La Luz y Las Palmas y los otros recintos que configuran la Autoridad Portuaria constituyen en el conjunto de las Islas Canarias núcleos portuarios que desempeñan unas funciones, que se irán detallando

---

<sup>31</sup> El puerto de La Luz y de Las Palmas ha podido realizarse gracias a la colaboración prestada por la propia Autoridad Portuaria. Destaco singularmente a D. Miguel A. Adán Muñoz, ya que su ayuda ha sido de un valor inestimable. De igual modo, debe significarse el interés tomado por Dña M<sup>a</sup> Ángeles Moreno Marreno, pues desde la Cámara Oficial de Comercio, Industria y navegación de Las Palmas ha facilitado la labor de investigación.

a lo largo de este estudio. Los datos relativos al tráfico de mercancías no aparecen con regularidad hasta finales de la década de los años veinte, dejando de relieve el inicio de una nueva etapa, que tiene en el año 1927 su cénit, pues a él le corresponde el reconocimiento de “provincia”, separada ahora a nivel administrativo de Tenerife.

El desglose del movimiento de mercancías se presenta a partir de este momento, y de ese tiempo data una interesante relación de principales productos, dejando constancia de las necesidades de consumo de la Isla, complementándose con una valoración exhaustiva que se traslada diferenciadamente, donde se explicita el tráfico según la clase de navegación para el año 1953, según la Memoria editada en esa misma fecha.

La información del movimiento de buques se tiene desde finales del siglo XIX, pero la de pasajeros y pesca es mucho más reciente, desde los años treinta del siglo XX.

Quizás de todos los documentos que se han utilizado sea la Memoria de 1929 la más importante, pues a través de 21 capítulos alude a todas las circunstancias que pueden ser útiles para el conocimiento del puerto y de sus tráficos, precisamente a este apartado dedica unas páginas, con comentarios respecto a las causas que han favorecido el crecimiento del tráfico o los determinantes de las crisis que coyunturalmente suceden, analizando la etapa previa a la 1ª Guerra Mundial.

Las publicaciones acerca de la evolución de este conjunto de puertos, han servido para descubrir cuales son las claves de su crecimiento. Y en lo concerniente a su etapa más fructífera, por tanto las últimas décadas, se han utilizado las bases estadísticas de Puertos del Estado, todo lo cual ha contribuido a que pueda conocerse la singularidad de los núcleos portuarios de la provincia Gran Canaria.

### 9.1.3.- TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1913/2000)

El tráfico de mercancías va progresivamente subiendo de nivel con el paso de los años. Sus datos se reflejan en el cuadro 1.1 y en el gráfico 1 para la mayor parte del siglo XX y en relación al movimiento de mercancías atendiendo a la clase de navegación, se puede consultar el cuadro 1.2, para el período 1929 a 1943.

La evolución que presenta el tráfico marítimo se puede valorar a partir de los detalles que se anexionan en Memoria, en la que se expresa lo siguiente:

“En la distribución de las mercancías en importación y exportación se ve que tienen más importancia las primeras, que sobrepasan en un 20 por 100 a las otras, ya que no se compensan los frutos y demás mercancías exportables de la

Isla con las que necesita para su vida y materiales para la propia exportación. Es de desear y esperar que almacenando más aguas de lluvia se aumenten el cultivo del plátano y del tomate, el que se vende en su mayor parte en el extranjero, siendo la Península su mercado natural; así como se extienda el esmero del cultivo agrícola del plátano a los otros frutales, aprovechando la topografía de la Isla, en la que hasta cerca de los 300 metros de altura se dan todos los cultivos desde los de la zona tropical a los de la fría”.<sup>32</sup>

El cuadro 1.1 deja de relieve el predominio de las mercancías descargadas sobre las cargadas, que en todo momento superan el 75% sobre el total de tráfico, sin embargo, este es un hecho natural en puertos ubicados geográficamente en Islas.

Los registros alusivos a las cargas y descargas desde la década de los años sesenta, son comprensivos ya del conjunto de puertos que hoy integran la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Puede advertirse la ligera tendencia alcista que presentan las salidas, que tiene su mayor refrendo en los últimos años, gracias a la influencia de las actuaciones propiciadas en el llamado “puerto exterior”, siendo decisiva la prolongación del dique Reina Sofía, que ha permitido relanzar la actividad económica, al configurar una zona de reparaciones navales y otra de atraque para la descarga de petróleos, así como para efectuar avituallamientos, de esta forma se ha mejorado la calidad del servicio y se ha rentabilizado mejor el espacio disponible, sin dejar de mencionar la incidencia de la manipulación por contenedor que ha dinamizado la actividad.

Las entradas se comportan de una manera similar, si bien, desde 1973 podría hablarse de cierto estancamiento y descenso, semblanza que se percibe hasta los inicios de la década de los ochenta. La recesión económica mundial de aquella época, por el encarecimiento de los productos energéticos y los hidrocarburos, dejará sentir sus efectos en el volumen de tráfico que llega vía marítima a estos puertos.

Además, existieron otras causas que contribuyeron a la situación descrita, entre ellas, podría citarse la crisis estructural derivada de su propia trayectoria, la incidencia de la competencia ejercida desde otros enclaves próximos, y en general, debe referirse la influencia de los propios cambios estratégicos y tecnológicos en la navegación, proceso que implicaría la fabricación de buques de mayor calado y de mayor autonomía, lo que

---

<sup>32</sup> J.O.P.L.P., *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente al año 1928*, Las Palmas (Gran Canaria), 1929, p. 108.

permitiría a ciertos barcos repostar en las salidas de travesías, suprimiendo al máximo las escalas intermedias.<sup>33</sup>

El gráfico 1 dejará traslucir los períodos más críticos, pero sobre todo mostrará el relieve que adquiere el conjunto de puertos a medida que avanza el siglo XX. En relación al cuadro 1.2, que presenta las cargas y descargas atendiendo a la clase de navegación, entre 1929 y 1943, considerar la trascendencia de las importaciones, y en lo que concierne al capítulo de las mercancías cargadas, reconocer que para los años que se analizan, se percibe un volumen de tráfico inferior a excepción del cabotaje.

#### 9.1.3.1.- PRINCIPALES PRODUCTOS (1929/1941) Y ESTUDIO DETALLADO EN 1953

Un análisis pormenorizado de los principales productos puede realizarse para algunos años de la primera parte del siglo XX, en concreto desde 1929 a 1941, también con carácter más minucioso para 1953. Los registros se plasman en el cuadro 2.1 y 2.2, en los que se define el tráfico principal de mercancías descargadas y cargadas, así como a través del gráfico 2. Y en lo correspondiente al detalle comercial de la década de los años cincuenta, con esa referencia que ya se ha mencionado de 1953, se ha elaborado el cuadro 2.3 y el gráfico 3.

Las Memorias arrojan pistas acerca del relieve de algunos tráficos, así pues, la editada en 1928 permite verificar el movimiento principal del puerto en los siguientes términos:

“Tanto en la importación como en la exportación son los elementos primordiales los combustibles sólidos y líquidos; el resto hace referencia en los primeros a la mercancía general, turba, paja, madera y gasolina, y en los segundos, a la fruta, y en pequeña partida, a otras mercancías.

Debemos hacer observar que entre las mercancías de importación figuran, además de máquinas y productos siderúrgicos y manufacturados, otros agrícolas, como harina, maíz, que aquí debían producirse en mayor cantidad y que, sobre todo el último, se consume en gran escala”.<sup>34</sup>

El testimonio de los cuadros 2.1 y 2.2 que se han elaborado para la etapa primera, la que va desde 1929 hasta 1941, no merece mayores comentarios, las partidas se muestran con la agrupación presentada en las estadísticas originales, si bien, trasladamos un pequeño informe, recogido de la Cámara de Comercio, que califica al tráfico marítimo tal como se

---

<sup>33</sup> F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 50-51.

<sup>34</sup> J.O.P.L.P., *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente...*, mem. cit., 1929, p. 109.

enuncia:

“..., de todos es bien sabido que los frutos, que constituyen la fuerza de nuestras exportaciones, no pueden equipararse, ni aún en los años que alcanzaron los más altos precios, a los valores de las importaciones, debido a que los productos manufacturados importados valen dos o tres veces más que nuestros frutos exportados”.<sup>35</sup>

Unas referencias a los principales mercados del tomate y el plátano, vinculados indefectiblemente a las exportaciones de las Islas Canarias, sitúan la problemática que vive el sector, ya se derive de los conflictos internacionales, ya sea fruto de disposiciones emitidas en el extranjero, pero que determinan el desenvolvimiento de la vida comercial de la Isla con el exterior, lo que de alguna manera marcará la visión a veces pesimista de la evolución de estos tráficós tan característicos de la Isla Gran Canaria.<sup>36</sup>

Si ahora atendemos a ese estudio detallado en el cuadro 2.3 y en el gráfico 3, deben referirse en primer lugar los grupos que se han elaborado para presentar la serie. En términos generales, se computarán las mercancías que superen el millón de kilogramos en la suma de sus tráficós, tanto en el capítulo de las entradas como en las salidas, y en aquellos casos que sólo lo sea en uno de los apartados, se trasladará la información para hacerle un seguimiento al producto.

Las propias estadísticas consultadas agrupan tanto los abonos como los cereales, por lo que su constitución interna no puede conocerse. Los grupos que se han elaborado van a ser los siguientes:

- *Aceites*: la mayor representatividad corresponde al aceite de oliva, si bien también se alude a los aceites de “pescado” y “semillas”.
- *Carbones*: es un grupo que recoge tanto el carbón mineral como el vegetal, pero prácticamente en su totalidad se refiere al carbón mineral.
- *Envases*: en cuyo apartado se concentran todos los elementos que sirven para “contener”, y se computan tanto los envases vacíos como la “paquetería”.
- *Hierros*: traslada las partidas que figuran bajo la denominación de hierro en “lingotes” y en “planchas”, siendo esta última componente la más significativa.
- *Maderas*: este conjunto presenta tanto a la “maderas de empaque” como la “madera de pino”, ambas con un gran peso en el grupo.

---

<sup>35</sup> Informe periodístico fechado el 19 de junio de 1936, presentado en el anexo documental en M. Suarez Bosa y J.M. Brito Díaz, *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación...*, op. cit., s/p.

<sup>36</sup> Ver más detalles en Informe anexo documental M. Suarez Bosa y J.M. Brito Díaz, *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación...*, op. cit., pp. 172-192. Documento fechado en Mayo de 1935.

- *Pescados y conservas*: en el que se computan toda clase de conservas, y en cuanto al pescado tienen presencia tanto el fresco como el seco, éste último es determinante cuando el grupo adquiere notoriedad.
- *Tejas, ladrillos, loza y baldosas*: es una agrupación de productos relacionados con la construcción, entre los que se cuentan los ladrillos, la loza y las tejas, si bien, el único que tiene peso específico son los ladrillos.
- *Vinos, aguardientes y licores*: es un apartado donde se recogen todas las clases de bebidas, menos el té y el café. Son particularmente importantes dentro del epígrafe los vinos comunes, también traslada la partida de “vinos finos”, aguardientes, licores, alcohol, “vinagres” y “coñac”, siendo ésta última de una relativa relevancia.

El cabotaje que se efectúa con la Península y con las otras Islas Canarias no se ha desglosado, por la misma circunstancia que no se presenta un detalle por países del gran cabotaje y la altura, ello es debido a la gran concreción de productos que se mueven, por lo que sólo mencionaremos a estas mercancías y sus lugares de procedencia y destino, en vez de mostrarlos en cuadro diferenciado.

El análisis deja de manifiesto algunas partidas que tienen una significación, aunque no alcanzan la cota establecida, entre ellas se citan los productos que superan el medio millón de kilogramos. En el cabotaje de entrada que proviene de la Península, se encuentran el “esparto obrado”, “higos secos”, mármol, sal y virutas y en el tráfico exterior es significativo el tabaco.

En el movimiento Interinsular señalar que las entradas proceden del puerto de Santa Cruz de Tenerife, acaparando este enclave un 93% de la totalidad del tráfico; los otros recintos que figuran en la estadística son puerto de Cabras, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera y Valverde; por otro lado, debe destacarse que de ese porcentaje el 96% corresponde a la partida “petróleos”.

Las salidas de los puertos de la provincia de Las Palmas de Gran Canaria y las otras Islas, se llevan a cabo en términos radicalmente diferentes, pues ni alcanzan en volumen la notoriedad de las entradas, ni el puerto de Santa Cruz de Tenerife es el referente en exclusiva, ahora son el conjunto de núcleos de las otras Islas los que mantienen unos contactos comerciales, no destacados por su computo final, pero sí interesantes por lo diversificado. En las entradas se cita a “Arrecife” además de los ya señalados. Las partidas que superan el millón de kilogramos son los abonos, cemento, “envases vacíos” y cereales, que es el producto de mayor

movimiento de salida en el tráfico Interinsular y en especial debe referirse al puerto de Cabras pues registra casi 3 Mill Kg.

Las cifras que aporta el cuadro 2.3 valoran los productos de mayor aprecio atendiendo al cabotaje de entrada y las importaciones. Es evidente el gran peso que detentan los petróleos, determinando el cómputo total del tráfico, su procedencia extranjera repercute en la incidencia que ejercen sobre esta mercancía las coyunturas internacionales, sin dejar de mencionar la extraordinaria significación que tiene para el crecimiento de la economía de la Isla, incluso para el normal desenvolvimiento de la vida industrial.

Esta vital fuente de energía procede en el apartado del Gran Cabotaje de muchos puertos, especialmente de Amberes, Liverpool, Nápoles, Le Havre y Casablanca entre otros, y en lo concerniente a la Altura, se cifra en un 50% de Curacao y Cardón.

El tráfico de cereales proviene en esta referencia cronológica de enclaves americanos, como New-York, Filadelfia, Baltimore, New-Orleans, etc...Y en el caso de los carbones, New-port y Sunderland.

El cabotaje de entrada es significativo por las maderas, cemento, abonos y forrajes, son los elementos de mayor movimiento en el puerto. En el capítulo de las maderas, debe referirse que proceden sobre todo de Vilargacía y Vigo, y de Coruña y Barcelona en menor proporción. El cemento proviene especialmente de Barcelona, Gijón, y en menor medida de Pasajes y Bilbao. Y en cuanto a los abonos, Barcelona, Bilbao y Palma de Mallorca son los puertos que nutren a la Isla Gran Canaria. El otro producto que ha destacado por su volumen de tráfico son los forrajes, y estos vendrán de Cádiz, Sevilla y Valencia. Se observa la reiteración de Barcelona, que es plaza comercial de gran interés, pues a menudo figura entre los recintos que mantiene un tráfico con las Islas.

Los productos que salen vía marítima efectuarán el mismo recorrido que se ha seguido para el capítulo anterior, primero observaremos la importancia de ciertos productos, que polarizan en una mayor parte el comercio exterior y luego pasaremos a comentar la incidencia del cabotaje de salida.

Es evidente que los plátanos y los tomates son los emblemas comerciales de estas Islas, pues a pesar de que se han separado las valoraciones atendiendo a la clase de la navegación, en ambas figuran como elementos sobresalientes del comercio marítimo.<sup>37</sup>

En el apartado de los tomates destaca la plaza de Londres con más de 33 Mill Kg, y Liverpool con casi 25 Mill Kg, por tanto, puede decirse que en una gran proporción el mercado inglés copa el tráfico, que por otra

---

<sup>37</sup> Un texto histórico que toca este tema es J. Mateo Díaz, *Esquema de Historia Económica de las Islas Canarias (influencia del plátano y de los Puertos Francos sobre el desenvolvimiento económico de las Islas)*, Tipografía Diario, 1934.

parte, también recibe una sustancial proporción de otro producto característico, las patatas. Y en cuanto a los plátanos, serán los puertos de Gothenburgo y Hamburgo los que demanden en mayor medida esta fruta, si bien, no serán los únicos núcleos a los que lleguen estas mercancías, pues aunque en cantidades poco destacadas se envían a una gran cantidad de países.

En el cabotaje de salida sigue primando la trascendencia de los plátanos y tomates, aunque ahora se invierten los términos, pues son los primeros los que tienen cuantitativamente mayor relieve, sin embargo, la conjunción es total a la hora de mencionar a los puertos a los que preferentemente llegan ambas mercancías, pues nutren a Barcelona y Alicante, que son los recintos a los que se destina la mayor parte, así como Sevilla que también recibe ambos productos.

El gráfico 3 sintetiza el global del movimiento para ese corte temporal de los años cincuenta, permitiendo averiguar los rasgos más característicos del tráfico. En el apartado de las entradas de mercancías el petróleo es el producto básico, pues supera las tres cuartas partes del total, mientras que en las salidas, son plátanos y tomates los referentes que alcanzan un nivel de significación que sobrepasa el 35% en ambos casos, por lo que polarizan una parte sustancial de las mencionadas salidas. Además, dejar nuevamente constancia de que la mercancía descargada supone alrededor de un 85% del total, lo que refleja esa necesidad de ser abastecidos desde fuera los consumos que demanda la provincia Gran Canaria, evidenciando el grado de dependencia que tiene la economía de la Isla en relación al suministro exterior.

#### 9.1.3.2.- TRÁFICO EXTERIOR DE MERCANCÍAS EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS (1970/2000)

Los gráficos 4 a 8 expresan el tráfico exterior de mercancías para las tres últimas décadas del siglo XX. El capítulo de las importaciones manifiesta unas referencias claras, que se ciñen en todo el periodo analizado a los “productos petrolíferos refinados” y tras ellos los “cereales y sus harinas”, si bien, con el paso de los años, los primeros van perdiendo peso en el cómputo total de las importaciones, por la mayor diversificación de los productos que llegan a puerto.

En la última década sigue teniendo vigencia el tráfico de “productos petrolíferos refinados”, aunque con una cuota de participación sobre el total más reducida y la aparición de las “mercancías en contenedores y en tránsito” dejará de manifiesto el esfuerzo, concretado en las últimas obras llevadas a cabo, por adaptarse a las nuevas tecnologías del transporte, permitiendo mejorar el índice de mercancía contenerizada; en dicho sentido

ha resultado vital la entrada en servicio de la nueva terminal situada en el final del muelle de Castilla-León.

Las exportaciones se apoyan en dos tipos de productos hasta la década de los noventa, en el apartado de los alimenticios mencionamos las “frutas, hortalizas y legumbres” y el “pescado congelado”, este último grupo supone estar considerando uno de los elementos que otorgan un mayor interés; a lo que contribuye el que la flota atunera japonesa tenga en el puerto de las Palmas su segunda base de operaciones en cuanto a volumen de negocio.<sup>38</sup>

Los últimos años del siglo XX muestran la continuidad del tráfico habitual, así como el mayor relieve de la partida “productos petrolíferos refinados”, que comparte protagonismo con las “mercancías en contenedores y en tránsito”, dejando traslucir que se produce un tráfico de doble sentido, entran y salen con carácter preferente las mismas partidas y, aunque sus porcentajes de participación son parecidos, a nivel cuantitativo resultan más interesantes las importaciones, revelando el papel que ejerce el puerto como centro de redistribución.

#### 9.1.4.- MOVIMIENTO DE BUQUES (1883/2000)

El movimiento de buques y las variables que se utilizan para su estudio se han recogido en los cuadros 3.1, 3.2 y 3.3 y en los gráficos 9 y 10. De esta manera se tiene información desde 1883, culminando el estudio en el año 2000. A excepción de algunas lagunas informativas, prácticamente a nivel numérico puede conocerse la evolución de esta variable cada año.

El cuadro 3.1 sirve para reconocer el crecimiento del número de barcos que tocan puerto desde 1883 hasta 1909, transmitiendo la tendencia muy positiva de este indicador, pues el crecimiento de los buques que a vapor arribaban al puerto sube muy sustancialmente, a fines del siglo XIX ya superaba la barrera de 1.000 unidades y para 1909 se triplicará el dato.<sup>39</sup>

El cuadro 3.2 da traslado del cómputo global de buques, con su pertinente desglose en vapor y vela, en este caso para un tiempo amplio, pues la serie reúne desde 1910 a 1953, aunque de manera interrumpida, constatando la preeminencia de la navegación a vapor y el alza paulatina de sus cifras totales, estando próximas a las 7.000 unidades en el último año analizado, en el que sigue teniendo presencia significativa la navegación a vela.

Las Memorias consultadas permiten valorar con más precisión estos datos, señalan como elemento a tener en cuenta el movimiento que tiene

---

<sup>38</sup> Ver J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 292-293.

<sup>39</sup> Ver noticias relativas al tema en F. Quintana Navarro, *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Las Palmas, CIES La Caja de Canarias, 1985.

lugar entre la Península y las Islas Canarias, mencionándose el tráfico que regularmente conecta las Islas mediante ferries, servicio éste que comienza a prestarse en 1923.

En concreto, la exposición de motivos recogida de la Memoria fechada en 1928 señala que:

“Vemos, que con excepción del año 1926, va la navegación aumentando de año en año en el Puerto de la Luz a partir de 1918, y que aunque aún no ha llegado a la cifra del año 1913, año en que tocaron aquí 4976 buques de vapor, se va aproximando, al estar ya en los 4225, y ello a pesar de lo que ha restado al Puerto la apertura del canal de Panamá y la substitución de combustibles sólidos por los líquidos.

Es verdad que el tráfico europeo con Africa se incrementa, y para el de Sudamérica es muy conveniente la recalada aquí, a pesar de los lógicos esfuerzos que para desviarlo hacen Dakar, Casablanca y Cabo Verde.

Corresponde la importancia del movimiento de buques, en primer lugar, a España, que recientemente ha intensificado las líneas de navegación regular con la Península y entre las Islas y la costa vecina.

Figuran en segundo término los buques ingleses, y luego los alemanes, franceses, noruegos, holandeses, italianos, etc...”.<sup>40</sup>

El cuadro 3.3 aporta los pormenores de la variable buques, cuyo estudio puede efectuarse más detalladamente desde 1929, pues en los primeros años no hay constancia del Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B.) y el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) tampoco puede elaborarse por falta de información, desde la década de los años veinte sí que se conoce la Carga Media del Buque (C.M.B.).

Así pues, el recorrido se inicia en 1910 en lo que concierne al número de buques, y tras las vicisitudes de la 1ª Guerra Mundial que diezmarán sensiblemente el tráfico, se entra en una fase donde las cifras son elocuentes de una realidad económica difícil, son los tiempos previos a la Guerra civil, y es la propia contienda la que reducirá el número de buques y sobre todo dejará el T.R.B. en su mínima expresión.

Las Memorias reconocen las graves repercusiones que tendría la 2ª Guerra Mundial, señalando como la falta de proporcionalidad entre el número de buques y el tonelaje, se debe a la ausencia casi total de barcos extranjeros que tienen una capacidad de carga muy superior en términos unitarios.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> J.O.P.L.P., *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente...*, mem. cit., 1929, pp. 105-106.

<sup>41</sup> J.O.P.L.P., *El Puerto en 1953*, mem. cit., 1953, p. 34.

En general, puede decirse que hasta la década de los años cincuenta, la compañía de vapores Interinsulares dio un gran impulso a las comunicaciones marítimas entre las Islas, tanto en mercancías como en pasajeros, contribuyendo al elevado número de buques que operan en el recinto portuario. No obstante, esta situación encontró pronta solución en el *Plan de Ordenación y Obras del Puerto*, que transformó su estructura tradicional en uno nuevo de grandes dimensiones; articulado como un puerto doble, el exterior y el interior. De ahí, que el descenso en el número de buques quedara rápidamente paliado, comportándose desde entonces de manera estable. En los últimos años se observa la evolución del T.M.B. y la C.M.B., cuyos valores se encuentran en consonancia con el cambio experimentado en la fisonomía de los buques.

Los gráficos 9 y 10 transmiten un incremento importante del T.M.B. y de la C.M.B. A partir de 1967, y de forma especial en el Tamaño Medio del Buque, hay que destacar la distorsión que generaría el cierre del Canal de Suez, que en pocos años acabaría originando una saturación de las instalaciones, perjudicando la evolución del tráfico, constatándose a partir de 1970 una parcial retirada de buques en tránsito, que elegían otros puertos en los que no se daba esta situación.<sup>42</sup>

#### 9.1.5.- PASAJEROS (1930-2000)

Los datos correspondientes al movimiento de pasajeros se han registrado en el cuadro 4, expresando una continuidad que parte del año 1930 y que concluye cuando finaliza el siglo XX. En Las Palmas de Gran Canaria representan un movimiento especialmente relevante por diversas causas, que han ido variando con el transcurso del tiempo, así pues, el tráfico Interinsular ha significado desde principios del siglo XX un capítulo destacado, lógicamente al estar considerando un conjunto de Islas debe multiplicarse el tránsito de viajeros, a la vez que se mejoran las comunicaciones.

Por otro lado, los cruceros semanales entre Inglaterra y las Islas supusieron un elemento que abriría las puertas al turismo. Y otro factor digno de tenerse en cuenta fue la gran emigración de isleños a Cuba, Puerto Rico y Sudamérica; especialmente hay que dejar constancia de Venezuela, que en la década de los años cincuenta se erige en uno de los principales destinos, facilitando este proceso la Ley de emigración aprobada en 1951 por el gobierno venezolano.

Las escalas de los grandes trasatlánticos y cruceros turísticos, que poco a poco irían abriéndose paso, como sector principal dentro del conjunto de Islas que conforman la provincia Gran Canaria y en consonancia con la significación global que adquiere el sector.

---

<sup>42</sup> F. Martín Galán, *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto...*, op. cit., p. 46-47.

En términos cuantitativos los datos expresados en el cuadro 4, crecen de forma moderada hasta mediados de los años setenta, y lo hacen gracias a los acuerdos alcanzados para que los grandes trasatlánticos y sobre todo los británicos visiten el puerto en la época invernal. A mitad de los años setenta se producirá una sustancial subida numérica, que responde al incremento del tráfico Peninsular e Interinsular con las embarcaciones tipo jet-foil y los nuevos ferries, ya que el tráfico de pasajeros en tránsito disminuye por la crisis energética y los grandes buques de pasajeros ven reducida su actividad, contribuyendo a este descenso la competencia que ejercen las líneas aéreas.

Las características del movimiento de pasajeros ya expuestas podrían apuntar a un declive, sin embargo, desde mitad de los años noventa vuelve a intensificarse este tráfico gracias a la creación de nuevas líneas de ferries entre las Islas y por la recuperación de los cruceros turísticos, ejemplo de ello es la oferta “*Cruceros en el Atlántico*” que incluye travesías entre las Islas y Madeira, en un marco genérico de promoción de las Islas en el Atlántico.

#### 9.1.6.- PESCA (1941-2000)

La actividad pesquera en Gran Canaria es una realidad, las cifras que reflejan la trascendencia de este sector se recogen en los cuadros 5.1, 5.2 y 5.3, así como en los gráficos 11 a 13. En primer lugar, se analiza la etapa que va desde 1941 a 1961, cuadro 5.1, para a partir de aquí reconocer cuales son las especies que más nutren las cifras del volumen de capturas en un momento concreto del tiempo, en el año 1953, rasgos que se muestran en el cuadro 5.2, pasando a detallar a continuación aspectos de la actividad pesquera, contemplados en el cuadro 5.3, en el que se atiende a la singularidad de fresca y congelada, así como al valor de la pesca en 1ª venta, y el valor de la tonelada en pesetas, estas últimas consideraciones se refieren a un amplio período que va desde 1961 al año 2000.<sup>43</sup>

Antes de pasar a comentar lo más significativo de estos cuadros y gráficos, parece oportuno traer a colación parte del dictamen emitido por la Junta de Obras, valorando la pesca a finales de la década de los años treinta del siglo XX en los siguientes términos:

“Otro tráfico del puerto de alguna importancia es el del pescado, el que en el año que nos ocupa llegó a 6.000.000 de kilos por valor de 10.000.000 de pesetas, y el que debe incrementarse dada la proximidad de las Islas a los bancos del Sahara, tan abundosos, dotando al puerto de los elementos que

---

<sup>43</sup> El conocimiento del sector anterior a las cifras y valoraciones que aquí se expresan pueden consultarse en J. Martínez Millán, *Las Pesquerías Canario Africanas, 1800-1914*, Las Palmas, CIES La Caja de Canarias, 1992.

necesita esta industria, como son: el agua potable y hielo barato, dársenas especiales para las operaciones de embarque y desembarque y fábricas de salazón y aprovechamiento de productos pesqueros. Algo de esto se hace por iniciativa privada, pero mientras tanto vemos que la mayor parte de la pesca, hecha a pocas millas del puerto, no llega a Gran Canaria, y es lástima que en la preocupación del Gobierno por los puertos pesqueros españoles no se haya asignado nada al de Luz en la distribución reciente de un crédito para ese fin”.<sup>44</sup>

Si atendemos ahora a los registros que se trasladan al cuadro 5.1, destacar que en el periodo 1941-61, existe una tendencia alcista que coincide con la época de establecimiento de diversas firmas comerciales, que tratan de explotar estos recursos sin estar afianzadas, realmente, es un tiempo en el que las Memorias no mencionan todavía detalles que dejen traslucir el papel que desarrollará el sector pesquero, pero poco a poco va alcanzando un nivel, situándolo en 1958 como el tercer puerto pesquero español en volumen de capturas.

Precisamente, será desde finales de los años cincuenta cuando los barcos de pesca hagan de este enclave su base de aprovisionamiento y transbordo, lo que le hará experimentar un ritmo de crecimiento substancial. Se ha recogido en el cuadro 5.2 y en el gráfico 11 el detalle de las capturas realizadas por especies para el año 1953, con alusión al “fresco” y “salado”, acompañado de la corvina, atún, merluza y pescadilla, que son las clases que preferentemente ocupan al sector pesquero.

En el cuadro 5.3 se indican las referencias fundamentales para hacer un seguimiento de esta representativa actividad, concretando las cifras del negocio que mueve el sector para las cuatro últimas décadas del siglo XX, dejando traslucir en relación al volumen de pesca fresca capturada, las oscilaciones que se perciben en todo el periodo analizado.

Un balance de los acontecimientos principales, que han marcado la trayectoria de crecimiento de la actividad pesquera, debe detenerse en la década de los años sesenta, período en el que la riqueza del banco pesquero sahariano hizo que el recinto portuario se convirtiera en el centro de operaciones para su explotación, lo que le situó como el primer puerto pesquero español en esas fechas.

Paralelamente se produce un proceso de modernización de la flota pesquera, que revierte en un menor número de barcos a partir de los años setenta, centrándose ahora las mejoras sectoriales en la adaptación a las técnicas de conservación en frío, precipitando un cambio trascendente que

---

<sup>44</sup> J.O.P.L.P., *Puerto de la Luz, Memoria correspondiente...*, mem., cit., 1929, p. 109.

consistirá en un desplazamiento del volumen de pesca fresca hacia la congelada.

La transformación progresiva del sector se vería influenciada por la aparición de la flota japonesa en los años sesenta, especialmente en lo que concierne a su flota atunera y de arrastre, que tras realizar las capturas, utilizaban este puerto para trasvasar su mercancía a los barcos frigoríficos de la naviera sueca “Salen”, a fin de concretar desde estas instalaciones su posterior exportación a Japón, sin despreciar el relevante papel que también juegan la flota soviética y coreana en la evolución de la actividad.<sup>45</sup>

A finales del siglo XX la pesca congelada es el mejor baluarte para el crecimiento de la actividad. En el año 2000 se produce un descenso trascendental en el capítulo de la pesca fresca, que no se manifiesta en la misma proporción en el valor en 1ª venta, ya que la mencionada referencia indica una transformación de los elementos que se están analizando, y a la circunstancia de que anteriormente el 60% de la pesca capturada tenía como destino la fabricación de harinas de pescado y las especies alcanzaban un bajo precio, a partir de dicho año y gracias a la calidad de la pesca, el valor de la tonelada sube fuertemente.

#### 9.1.7.- AVITUALLAMIENTO (1961-2000)

Los puertos de la provincia Gran Canaria tienen en el avituallamiento uno de los recursos más característicos. La ubicación del conjunto isleño les predispone a ejercer esta interesante función, que si en la mayor parte de los recintos portuarios pasa desapercibida, en Las Palmas adquiere un gran relieve.

A tal efecto, se ha elaborado el cuadro 6, en el que se describe el carácter de estos avituallamientos entre 1961 y el año 2000. La observación de las cifras descubre la evolución de los “productos petrolíferos”, estable a lo largo de los años, pues por término medio se sitúa en torno al millón y medio de toneladas; los otros elementos que conforman este tráfico se presentan agrupados bajo la consideración de “resto”, en cuyo caso la trayectoria es descendente, para quedar en la última década analizada en una cifras que se encuentran entre las doscientas mil y las trescientas mil toneladas.

El avituallamiento es una función que permite a estos núcleos ser considerados como una auténtica *estación de servicio*, ocupando el primer lugar en este tráfico y aportando la cuarta parte de lo que se suministra a los buques en el conjunto de los puertos españoles.

#### 9.1.8.- EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

---

<sup>45</sup> Ver algunos detalles de relieve del sector en J. Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, op. cit., pp. 282-293.

Las Tablas 1 a 6 son las que sintetizan para este conjunto de puertos la información de las variables más significativas. La tabla 1 trasladará tanto el tráfico portuario total como las cifras correspondientes al cabotaje y exterior, en ella se muestra la mayor importancia que desde inicios de la década de los años setenta ha tenido el tráfico de cabotaje sobre el exterior; esta situación no es extraña para el conjunto de puertos que alberga la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que incluye varios recintos situados en un Archipiélago, por tanto, podríamos decir que es consustancial a su propia ubicación geográfica.<sup>46</sup>

El tráfico exterior con su desglose de mercancía embarcada y desembarcada se indica en la tabla 2. En términos relativos, se aprecia una tendencia a reducir la distancia existente entre ambas, pasando las exportaciones de representar escasamente una cuarta parte del total de mercancía movida, en una mayoría de años, a mostrar los últimos registros un porcentaje que ronda el 35%, circunstancia que tiene su razón de ser en el avance de las partidas que ya se analizaron, los “productos petrolíferos refinados” y las “mercancías en contenedores tránsito”.

El detalle del movimiento según su naturaleza se refleja en la tabla 3. La información que alberga señala que es la mercancía general la que predomina sobre el resto de los capítulos, pues en la mayor parte de años alcanza la mitad del conjunto de tráfico; destacamos el auge que en los últimos tiempos detenta la mercancía contenerizada, siguiendo en interés el apartado de los graneles líquidos, que se refiere principalmente a productos petrolíferos.

Las mercancías indicadas bajo el epígrafe de “general” se concretan en frutas y hortalizas, como ya se ha descrito son elementos que marcan de manera determinante el comercio vía marítima, mientras que los graneles sólidos manifiestan una escasa relevancia, ya que los productos que debían contribuir a la conformación de este grupo, como pueden ser los piensos y forrajes, reflejan la reducida dimensión del hinterland al que se sirve.

En la tabla 4 se reconoce el volumen de la pesca fresca capturada y los avituallamientos. Las consideraciones relativas a la pesca, que gozan de una gran significación, ya han sido expuestas en su epígrafe correspondiente, si bien, merece la pena destacar los últimos años por la singularidad que expresan, muy particularmente se recoge ese espectacular salto del indicador “valor de la tonelada”, cuyo ascenso se encuentra determinado por el cambio de orientación en el sector, como en su momento se expresó, derivando la pesca hacia unas especies de mayor calidad y precio.

---

<sup>46</sup> Una interesante visión económica del puerto para los últimos años puede verse en G. de Ruz, C. Román y L. Trujillo, *Actividad Económica y Estructura de Costes del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Madrid, Puertos de Las Palmas, 1994.

Y en cuanto al avituallamiento mencionar que los años finales de la década de los sesenta marcarían el punto álgido, coincidiendo con el que tuvo la propia actividad pesquera; no obstante, a pesar de las oscilaciones que se perciben en algunos años, hay que dejar constancia de que este tráfico es una seña de identidad, que caracteriza a los puertos Canarios, en los que Las Palmas son su mejor baluarte.

La tabla 5 singulariza el tráfico contenerizado, con varias referencias que dan pistas acerca del uso de las nuevas tecnologías del transporte marítimo, por ello, se dará traslado tanto a los registros referidos al número de contenedores y TEUS, como los TEUS por contenedor y el índice de contenerización, variable que ha experimentado un crecimiento estable y sostenido desde mitad de la década de los años ochenta, alcanzando valores en torno al 60%, lo que unido al incremento de los TEUS, le hacen estar en la vanguardia de los puertos españoles en cuanto al volumen de mercancía contenerizada.

El resto de tráficos se muestra en la tabla 6, por tanto, se trata del movimiento de pasajeros, buques y las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.). En cuanto al trascendente tráfico de pasajeros, sólo resaltar que su incremento en el último lustro, se corresponde con un aumento importante en las T.R.B., sin guardar proporción con el número de buques. En definitiva, se está hablando de barcos mayores que permiten trasladar a más pasajeros y, en cuanto a la evolución de esta magnitud, dejar de manifiesto el interés que tiene para este sector la filosofía que siguen las autoridades gubernativas, de proyectar la imagen de la ciudad mejorando la oferta de ocio, muy particularmente a través de los acuerdos alcanzados sobre cruceros turísticos.

#### 9.1.9.- TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE LAS PALMAS (1989-2000)

El análisis del tráfico en las Islas de la provincia de Gran Canaria, ha de contemplar las variables más significativas de cada uno de los puertos que conforman esta Autoridad Portuaria, información que se indica en el cuadro 7, trasladando el progreso que se alcanza entre 1989 y el año 2000.<sup>47</sup>

El puerto de las Palmas es el más claro referente de la actividad marítima, observando el conjunto de enclaves, esto es, considerando a los puertos del Rosario y Arrecife, ya que en todo el tiempo para el que se ha dispuesto de este detalle informativo, copa aproximadamente el 85% del total de los tráficos.

---

<sup>47</sup> Unas valoraciones genéricas acerca de la importancia del transporte en el marco general de la economía Gran Canaria en Universidad de las Palmas de Gran Canaria/Cabildo Gran Canaria, *Gran Canaria siglo XXI, Transporte e infraestructura/Administración Pública*, Cabildo Gran Canaria, 2001.

No obstante, algunos capítulos del movimiento general se efectúan por otros recintos portuarios. En el tema de la pesca, Arrecife ha ido adquiriendo notoriedad, de forma progresiva a lo largo de la década que se estudia. También, en lo que son graneles sólidos, Arrecife junto a Puerto del Rosario, podrían ser considerados como representativos, ya que en conjunto superan el 30% de esta modalidad en el cómputo general de tráfico.

Las últimas líneas de actuación en lo concerniente al puerto de Salinetas, concretan en el año 2000 un volumen de graneles líquidos, combustibles y alcoholes, que representan una interesante vía de expansión de este conjunto portuario, ya que suponen en este capítulo el 30% del total.<sup>48</sup>

En las Palmas conviven dos “tipologías portuarias”, una que responde a las necesidades de abastecimiento de las Islas, por tanto que mueve los productos que demanda el consumo interno, y otra, de gran proyección internacional, que ofrece servicios a los buques que requieren combustible, víveres, o la reparación de los barcos. Sin dejar de mencionar la actividad pesquera, pues conforma un sector económico que tiene un peso específico destacado, y en lo concerniente a los buques de cruceros hay que señalar que merece un comentario explícito, pues constituye una de las vías con las que acercar las principales ciudades de las Islas a los que desean conocer estos parajes, ofreciendo un servicio más del conjunto que ofertan los enclaves de la Islas de Gran Canaria.<sup>49</sup>

#### REGISTRO DE MEMORIAS

1929, 1953, 1958-2000 (Anuales)

#### PÁGINA DE INTERNET

<http://www.palmasport.es>

#### ABREVIATURAS

C.O.C.I.N.L.P.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria.

A.P.L.P.- Autoridad Portuaria de Las Palmas.

J.O.P.L.P.- Junta de Obras Puerto Las Palmas.

---

<sup>48</sup> El año 2000 es el primero para el que se tiene constancia de la especificación del tráfico.

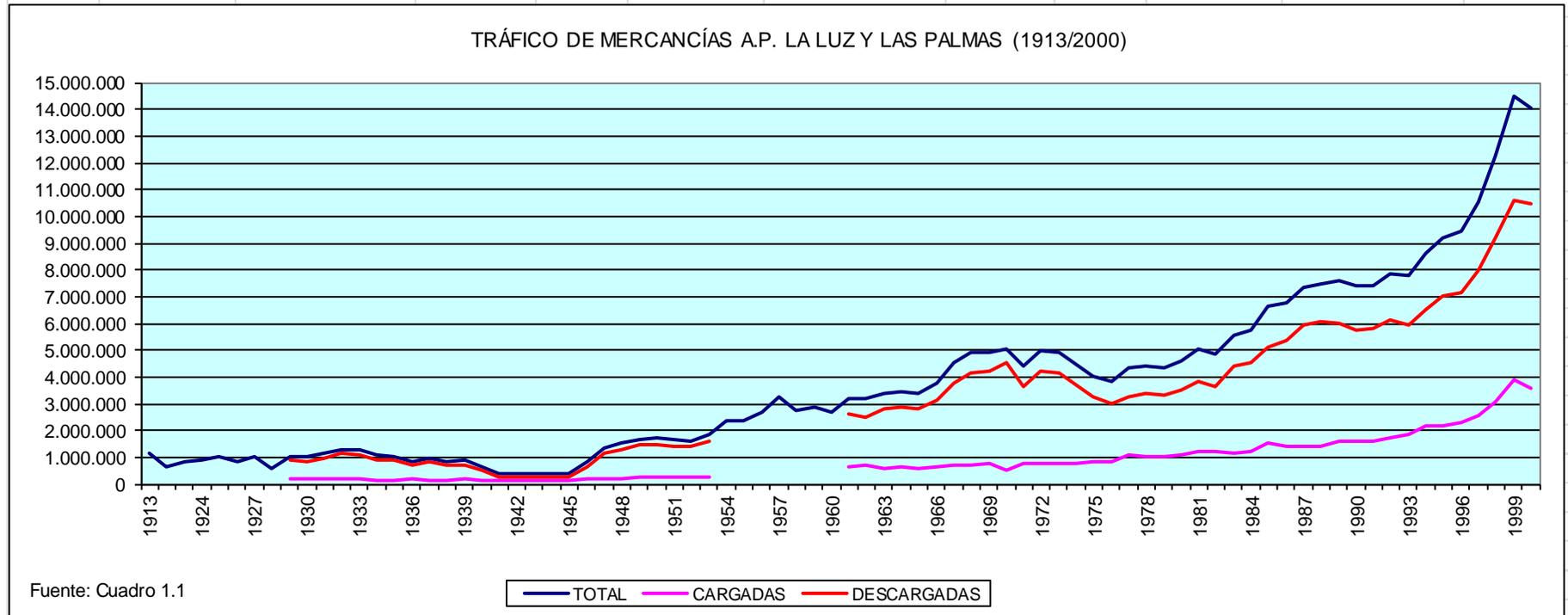
<sup>49</sup> Ver página Web: <http://www.palmasport.es>.

CUADRO 1.1											
TRÁFICO DE MERCANCÍAS											
A.P. DE LAS PALMAS (1913/2000) TONELADAS											
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local											
AÑOS	CARGADAS	DESCARGADAS	TOTAL	AÑOS	CARGADAS	DESCARGADAS	TOTAL	AÑOS	CARGADAS	DESCARGADAS	TOTAL
1913			1.157.925	1951	259.136	1.382.766	1.641.902	1981	1.203.986	3.820.858	5.024.844
1922			614.897	1952	250.768	1.372.956	1.623.724	1982	1.184.667	3.645.998	4.830.665
1923			842.579	1953	267.939	1.608.182	1.876.121	1983	1.146.247	4.379.896	5.526.143
1924			891.981	1954			2.333.000	1984	1.232.488	4.539.444	5.771.932
1925			1.051.446	1955			2.374.000	1985	1.524.149	5.125.609	6.649.758
1926			832.296	1956			2.659.000	1986	1.381.665	5.367.645	6.749.310
1927			1.052.088	1957			3.259.000	1987	1.382.327	5.952.378	7.334.705
1928			589.678	1958			2.724.000	1988	1.434.943	6.039.401	7.474.344
1929	160.894	865.766	1.026.660	1959			2.849.000	1989	1.587.429	5.994.607	7.582.036
1930	178.056	815.092	993.148	1960			2.707.000	1990	1.624.622	5.760.713	7.385.335
1931	181.926	961.485	1.143.411	1961	611.710	2.593.718	3.205.428	1991	1.577.882	5.835.872	7.413.754
1932	183.743	1.117.645	1.301.388	1962	730.690	2.480.783	3.211.473	1992	1.714.779	6.132.242	7.847.021
1933	162.574	1.102.599	1.265.173	1963	590.452	2.778.871	3.369.323	1993	1.856.954	5.913.447	7.770.401
1934	144.016	916.053	1.060.069	1964	608.476	2.863.830	3.472.306	1994	2.145.249	6.487.750	8.632.999
1935	149.898	889.037	1.038.935	1965	604.167	2.784.966	3.389.133	1995	2.186.030	7.022.739	9.208.769
1936	161.311	689.218	850.529	1966	614.890	3.123.386	3.738.276	1996	2.302.623	7.164.525	9.467.148
1937	132.597	844.785	977.382	1967	725.377	3.787.508	4.512.885	1997	2.544.437	8.005.908	10.550.345
1938	150.154	710.533	860.687	1968	730.034	4.171.542	4.901.576	1998	3.078.848	9.205.784	12.284.632
1939	167.749	705.433	873.182	1969	741.452	4.189.791	4.931.243	1999	3.900.912	10.586.439	14.487.351
1940	150.669	479.421	630.090	1970	516.797	4.545.136	5.061.933	2000	3.554.934	10.472.456	14.027.390
1941	123.140	254.128	377.268	1971	756.378	3.639.677	4.396.055				
1942	111.993	255.315	367.308	1972	777.387	4.208.105	4.985.492				
1943	101.291	260.900	362.191	1973	755.930	4.132.320	4.888.250				
1944	111.841	270.290	382.131	1974	778.480	3.678.107	4.456.587				
1945	120.614	256.642	377.256	1975	815.530	3.232.637	4.048.167				
1946	162.657	650.031	812.688	1976	854.981	2.982.342	3.837.323				
1947	204.153	1.131.926	1.336.079	1977	1.063.482	3.271.443	4.334.925				
1948	222.297	1.297.926	1.520.223	1978	1.044.369	3.351.921	4.396.290				
1949	234.115	1.445.284	1.679.399	1979	1.044.860	3.294.792	4.339.652				
1950	226.578	1.469.163	1.695.741	1980	1.103.609	3.490.888	4.594.497				

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1961 los datos se refieren al puerto de La Luz y Las Palmas. A partir de ahí figuran los de la A.P.de Las Palmas, por tanto, puertos de La Luz y Las Palmas, Arrecife y Puerto Rosario.

GRÁFICO 1



CUADRO 1.2

TRÁFICO DE MERCANCÍAS SEGÚN LA CLASE DE NAVEGACIÓN

A.P. DE LAS PALMAS (1929-1943) TONELADAS

AÑOS	DESCARGADAS				CARGADAS			
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL
1929	23.848	522.166	319.752	865.766	37.933	119.707	3.254	160.894
1930	33.907	446.138	335.047	815.092	42.385	129.303	6.368	178.056
1931	41.148	463.927	456.410	961.485	40.300	137.129	4.497	181.926
1932	57.925	467.211	592.509	1.117.645	53.039	126.749	3.955	183.743
1933	27.495	489.185	585.919	1.102.599	32.486	126.687	3.401	162.574
1934	42.969	331.664	541.420	916.053	27.511	112.556	3.949	144.016
1935	24.500	323.006	541.531	889.037	33.220	112.740	3.938	149.898
1936	27.581	229.280	432.357	689.218	36.212	121.514	3.585	161.311
1937	56.718	194.958	593.109	844.785	15.355	113.853	3.389	132.597
1938	135.354	142.213	432.966	710.533	35.455	112.875	1.824	150.154
1939	97.200	136.910	471.323	705.433	69.142	97.887	720	167.749
1940	132.728	117.244	229.449	479.421	110.149	40.239	281	150.669
1941	134.800	65.139	54.189	254.128	121.167	1.973		123.140
1942	132.380	8.247	114.688	255.315	111.993			111.993
1943	172.906		87.994	260.900	101.291			101.291

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**CUADRO 2.1**  
**PRINCIPALES PRODUCTOS DESCARGADOS**  
**A.P. DE LAS PALMAS (1929-1941) TONELADAS**

AÑOS	Carbones minerales y cok	Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	Petróleos brutos (refinados)	Tomates, patatas y cebollas	Turba, aserrín, paja y madera	Cereales, forrajes, semillas y otros	Las demás mercancías y el metálico	Resto mercancías	TOTAL
1929	348.447	77.477	251.339	6.981	43.182	92.202	45.951	187	865.766
1930	267.140	97.667	261.633	5.250	45.655	96.817	40.880	50	815.092
1931	274.256	113.618	385.295	5.650	45.795	97.861	38.925	85	961.485
1932	207.735	115.987	600.159	6.928	34.670	97.422	54.589	175	1.117.665
1933	185.913	81.966	648.413	8.003	30.741	105.606	41.936	21	1.102.599
1934	167.898	81.353	473.066	7.126	27.491	99.015	59.346	758	916.053
1935	167.729	66.879	464.679	7.570	20.989	107.288	53.365	538	889.037
1936	89.533	70.032	391.097	6.633	18.876	73.856	38.049	1.142	689.218
1937	107.853	49.452	561.787	7.535	15.114	78.999	23.298	747	844.785
1938	75.121	39.233	458.777	4.995	18.919	78.034	34.122	1.332	710.533
1939	82.084	54.072	429.403	5.030	17.349	80.531	35.144	1.820	705.433
1940	118.547	37.155	154.593	5.026	11.644	101.368	49.662	1.426	479.421
1941	89.910	28.686	16.471	307	1.970	66.270	35.179	15.335	254.128

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

**CUADRO 2.2**  
**PRINCIPALES PRODUCTOS CARGADOS**  
**A.P. DE LAS PALMAS (1929-1941) TONELADAS**

AÑOS	Carbones minerales y cok	Tomates, patatas y cebollas	Turba, aserrín, paja y madera	Cereales, forrajes, semillas y otros	Las demás mercancías y el metálico	Resto mercancías	TOTAL
1929	1.051	52.751	3.002	91.417	12.660	13	160.894
1930	2.878	65.610	3.840	98.560	6.976	192	178.056
1931	4.042	69.574	3.014	100.540	4.589	167	181.926
1932	4.372	60.265	3.972	105.381	9.474	279	183.743
1933	2.306	65.675	1.133	88.466	4.994	0	162.574
1934	2.239	61.953	695	74.612	4.517	0	144.016
1935	2.128	69.557	527	73.281	5.069	346	150.908
1936	1.246	76.172	433	79.320	4.140	0	161.311
1937	311	63.688	63	64.310	3.979	246	132.597
1938	698	81.158	45	61.506	5.320	1.427	150.154
1939	438	101.454	32	57.900	6.298	1.627	167.749
1940	40	63.575	146	79.158	6.603	1.147	150.669
1941	164	25.320		89.233	5.846	2.577	123.140

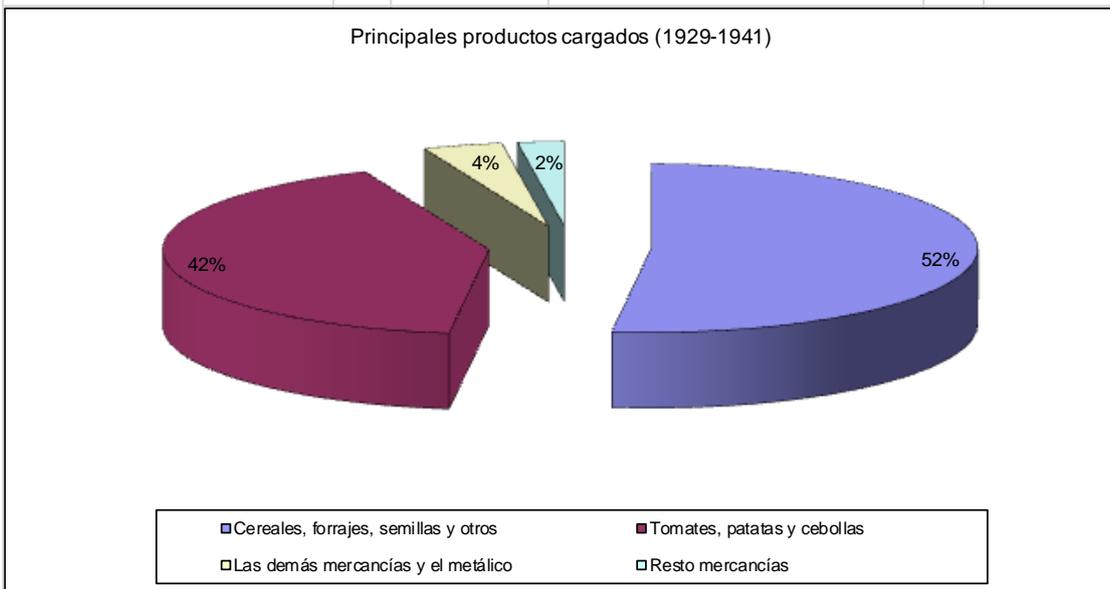
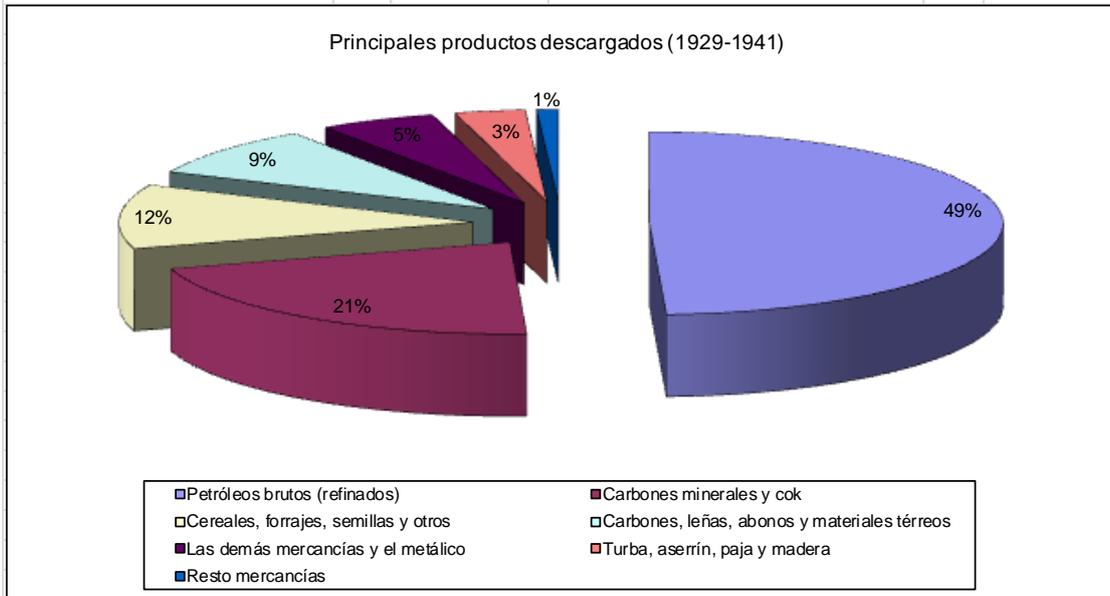
Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: No se incluyen en las salidas los aprovisionamientos y suministros a la navegación

GRÁFICO 2

PRINCIPALES PRODUCTOS A.P. DE LAS PALMAS (1929-1941) TONELADAS

PRODUCTOS	%	DESCARGADOS	PRODUCTOS	%	CARGADOS
Petróleos brutos (refinados)	49	5.096.712	Cereales, forrajes, semillas y otros	52	1.063.684
Carbones minerales y cok	21	2.182.166	Tomates, patatas y cebollas	42	856.752
Cereales, forrajes, semillas y otros	11	1.175.269	Las demás mercancías y el metálico	4	80.465
Carbones, leñas, abonos y materiales	9	913.577	Resto mercancías	2	46.836
Las demás mercancías y el metálico	5	550.446	TOTAL	100	2.047.737
Turba, aserrín, paja y madera	3	332.395			
Resto mercancías	1	100.650			
TOTAL	100	10.351.215			



Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.3

## PRINCIPALES PRODUCTOS A.P. DE LAS PALMAS (1953) KILOGRAMOS

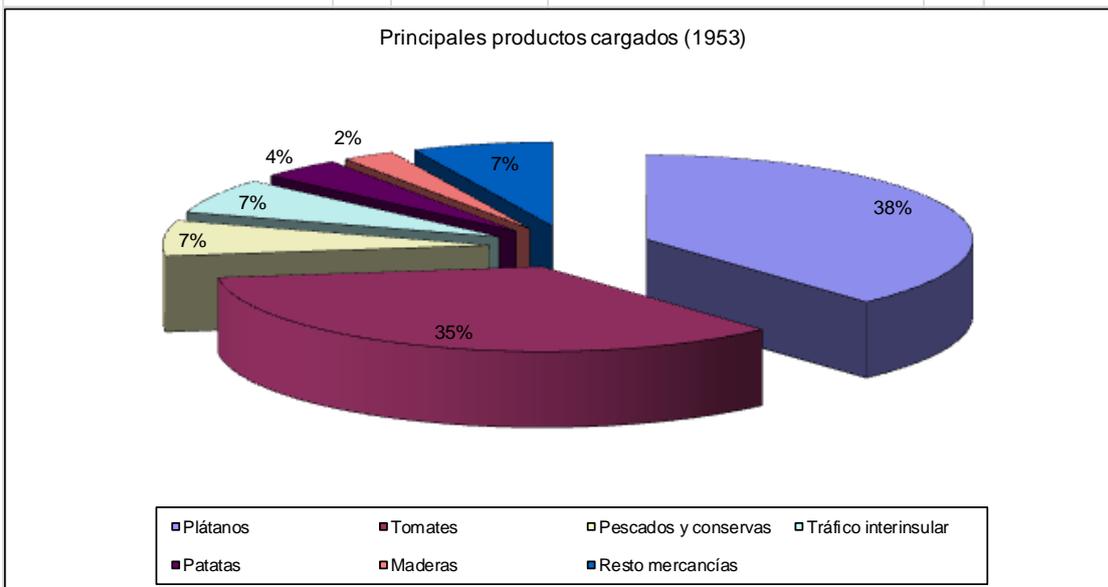
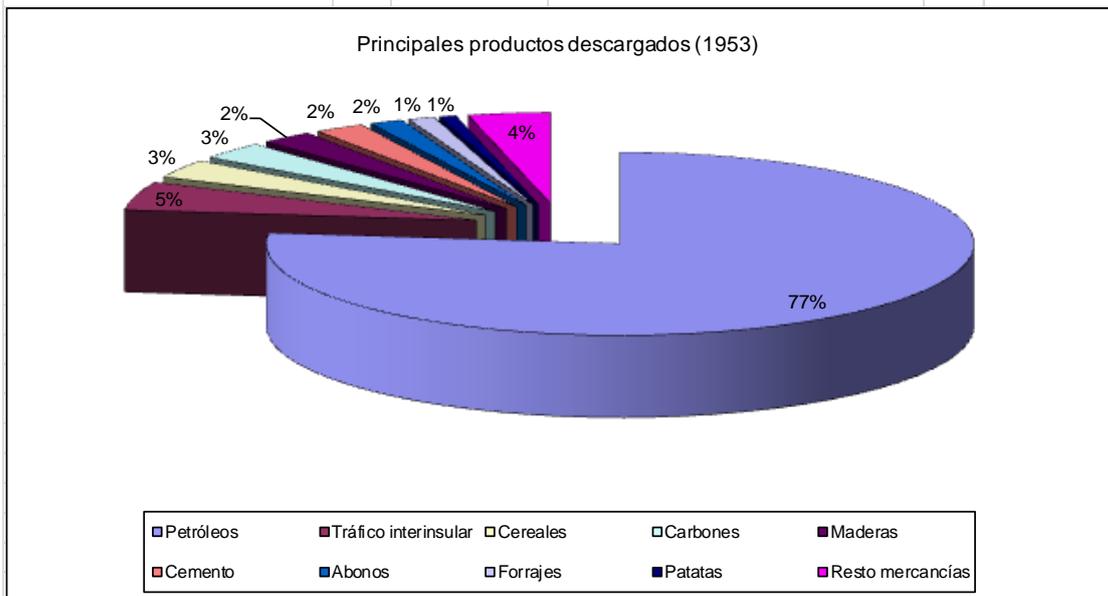
PRODUCTOS	DESCARGADOS			CARGADOS			TOTAL GENERAL
	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL	
Abonos	16.327.116	8.124.969	24.452.085	32.981		32.981	24.485.066
Aceites	3.131.195	56.281	3.187.476	218.422		218.422	3.405.898
Aceitunas	1.042.059		1.042.059	11.287		11.287	1.053.346
Arroz	2.157.361		2.157.361	79.083		79.083	2.236.444
Azúcar	2.237.809	494.780	2.732.589	339.104		339.104	3.071.693
Cañas	1.013.296		1.013.296	148		148	1.013.444
Carbones	655.010	48.449.681	49.104.691	1.130.000		1.130.000	50.234.691
Cebollas	397.615		397.615	267.382	1.709.482	1.976.864	2.374.479
Cemento	33.490.556	2.901.932	36.392.488	69.192		69.192	36.461.680
Cereales	889.613	51.116.233	52.005.846	1.104.557		1.104.557	53.110.403
Chatarra	310.323	2.100	312.423	2.050.265	100.000	2.150.265	2.462.688
Desperdicios varias clases	17.516		17.516	954.086		954.086	971.602
Envases y paquetería	1.583.932	88.330	1.672.262	1.902.623		1.902.623	3.574.885
Ferretería	4.620.427	656.955	5.277.382	93.537	2.531	96.068	5.373.450
Forrajes	17.837.360	1.471.430	19.308.790	364.281		364.281	19.673.071
Harinas	309.872	198.250	508.122	3.096.138	565	3.096.703	3.604.825
Hierros	6.167.747	1.739.765	7.907.512	240.102		240.102	8.147.614
Jabón	1.069.935	7.004	1.076.939	8.563		8.563	1.085.502
Legumbres verdes y secas	2.531.369	53.520	2.584.889		34.764	34.764	2.619.653
Maderas	37.854.887	263.942	38.118.829	143.953	6.807.925	6.951.878	45.070.707
Papel empaque, imprimir	2.303.200	1.635.809	3.939.009	92.897		92.897	4.031.906
Patatas		12.280.009	12.280.009	359.610	10.337.158	10.696.768	22.976.777
Pescados y conservas	981.142	3.342	984.484	8.059.096	10.029.838	18.088.934	19.073.418
Petróleos		1.235.829.263	1.235.829.263	30.476		30.476	1.235.859.739
Plátanos				42.191.871	60.344.179	102.536.050	102.536.050
Productos químicos y farmacia	1.340.218	680	1.340.898	21.622		21.622	1.362.520
Tejas, Ladrillos y Loza	2.748.765	5.813	2.754.578	691.968	61.760	753.728	3.508.306
Tomates				15.934.747	77.002.471	92.937.218	92.937.218
Tuberías	154.097	1.512.611	1.666.708	28.389		28.389	1.695.097
Vinos, aguardientes y licores	7.517.154	78.466	7.595.620	407.134	115.849	522.983	8.118.603
Tráfico interinsular			80.182.177			18.071.041	98.253.218
Resto mercancías	8.891.655	3.448.089	12.339.744	2.350.070	1.048.167	3.398.237	15.737.981
<b>TOTAL</b>	<b>157.581.229</b>	<b>1.370.419.254</b>	<b>1.608.182.660</b>	<b>82.273.584</b>	<b>167.594.689</b>	<b>267.939.314</b>	<b>1.876.121.974</b>

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 3

PRINCIPALES PRODUCTOS A.P. DE LAS PALMAS (1953) KILOGRAMOS

PRODUCTOS	%	DESCARGADOS	PRODUCTOS	%	CARGADOS
Petróleos	77	1.235.829.263	Plátanos	38	102.536.050
Tráfico interinsular	5	80.182.177	Tomates	35	92.937.218
Cereales	3	52.005.846	Pescados y conservas	7	18.088.934
Carbones	3	49.104.691	Tráfico interinsular	7	18.071.041
Maderas	2	38.118.829	Patatas	4	10.696.768
Cemento	2	36.392.488	Maderas	3	6.951.878
Abonos	2	24.452.085	Resto mercancías	7	18.657.425
Forrajes	1	19.308.790	TOTAL	100	267.939.314
Patatas	1	12.280.009			
Resto mercancías	4	60.508.482			
TOTAL	100	1.608.182.660			

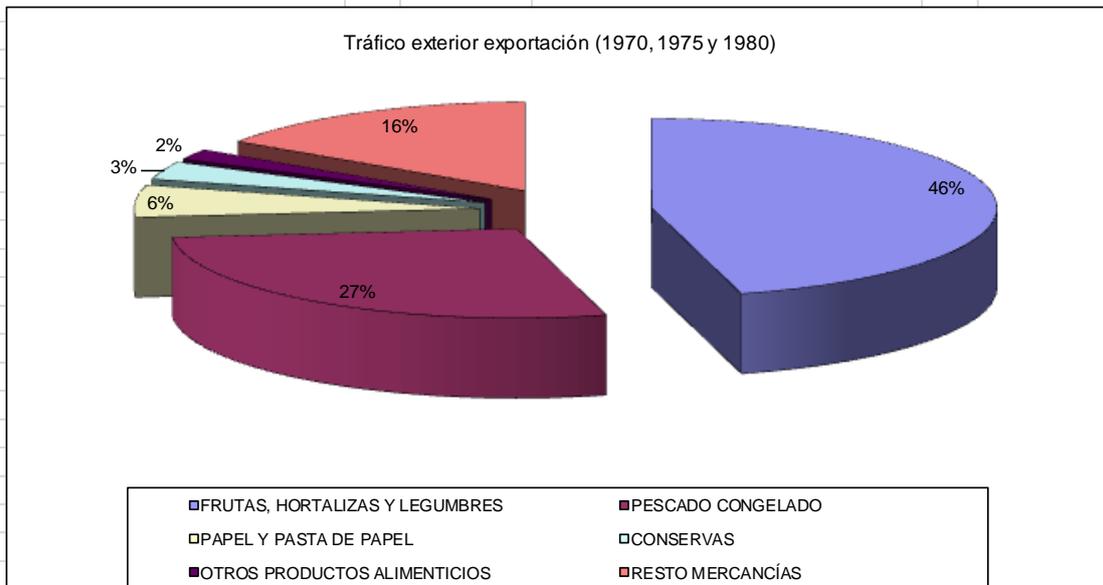
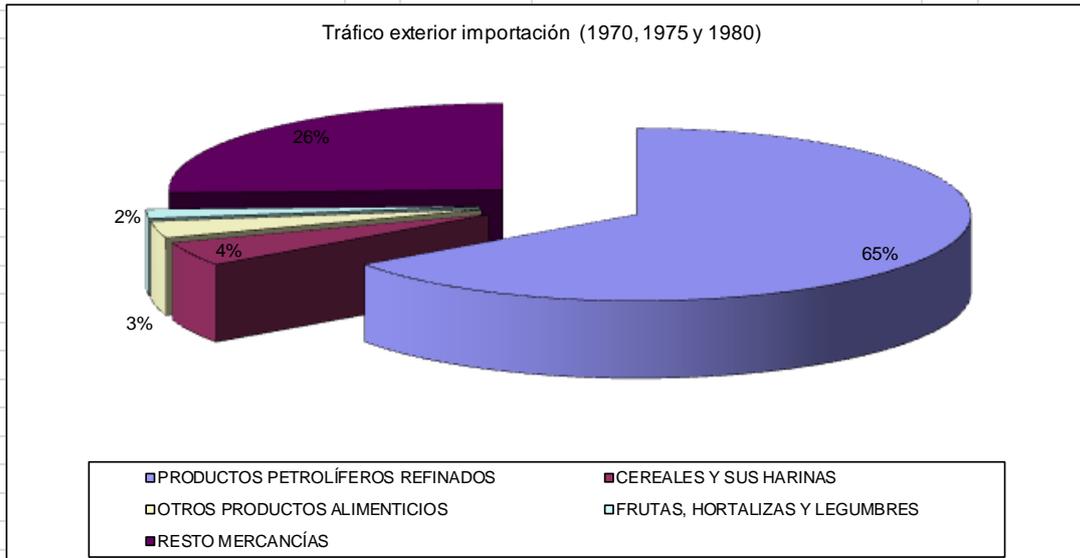


Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 4

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE LAS PALMAS (1970, 1975 Y 1980) MILES DE TONELADAS

MERCANCIAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCIAS	%	EXPORTACIÓN
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	65	3.457	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	46	340
CEREALES Y SUS HARINAS	5	241	PESCADO CONGELADO	28	205
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	3	164	PAPEL Y PASTA DE PAPEL	6	43
FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	2	88	CONSERVAS	3	24
RESTO MERCANCIAS	26	1.356	OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	2	14
TOTAL	100	5.306	RESTO MERCANCIAS	16	116
			TOTAL	100	742

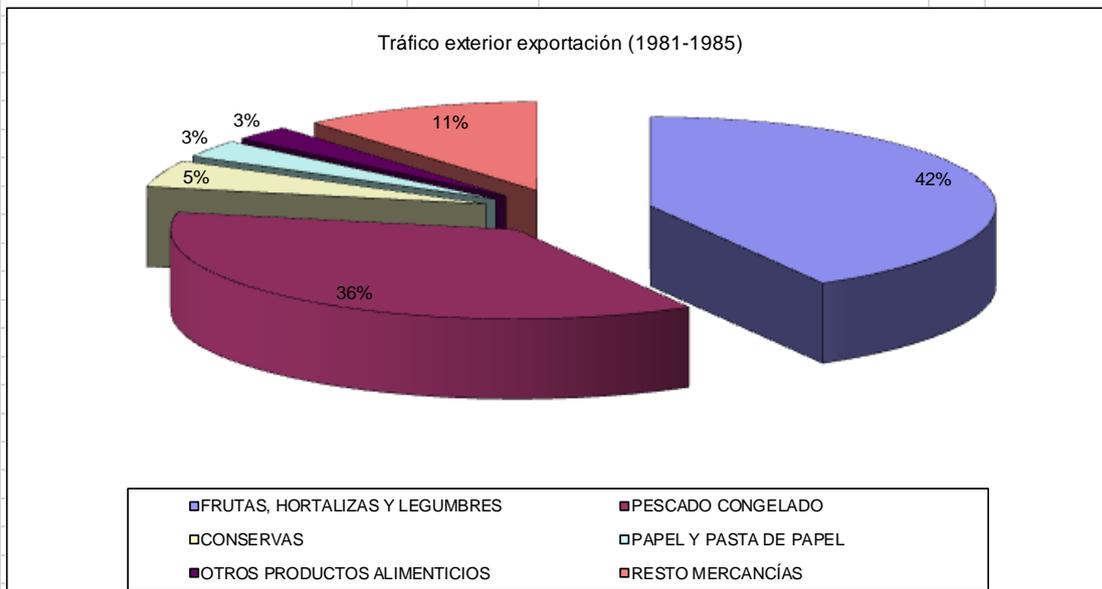
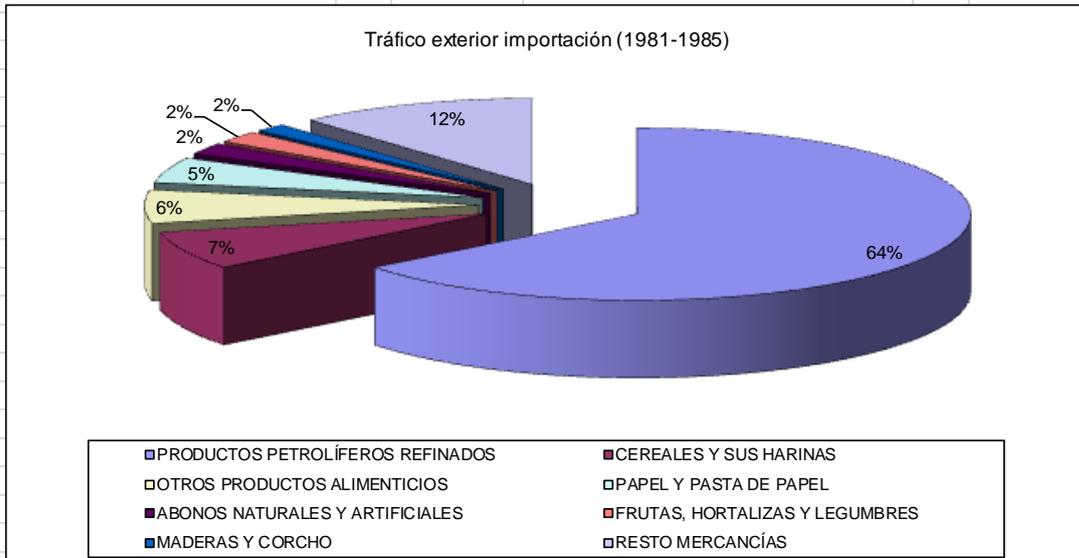


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 5

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE LAS PALMAS (1981-1985) MILES DE TONELADAS

MERCANCIAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCIAS	%	EXPORTACIÓN
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	64	4.817	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	42	1.030
CEREALES Y SUS HARINAS	7	539	PESCADO CONGELADO	36	900
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	6	468	CONSERVAS	5	120
PAPEL Y PASTA DE PAPEL	5	359	PAPEL Y PASTA DE PAPEL	3	78
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	2	162	OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	3	66
FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	2	161	RESTO MERCANCIAS	11	276
MADERAS Y CORCHO	2	113	TOTAL	100	2.470
RESTO MERCANCIAS	12	866			
TOTAL	100	7.485			

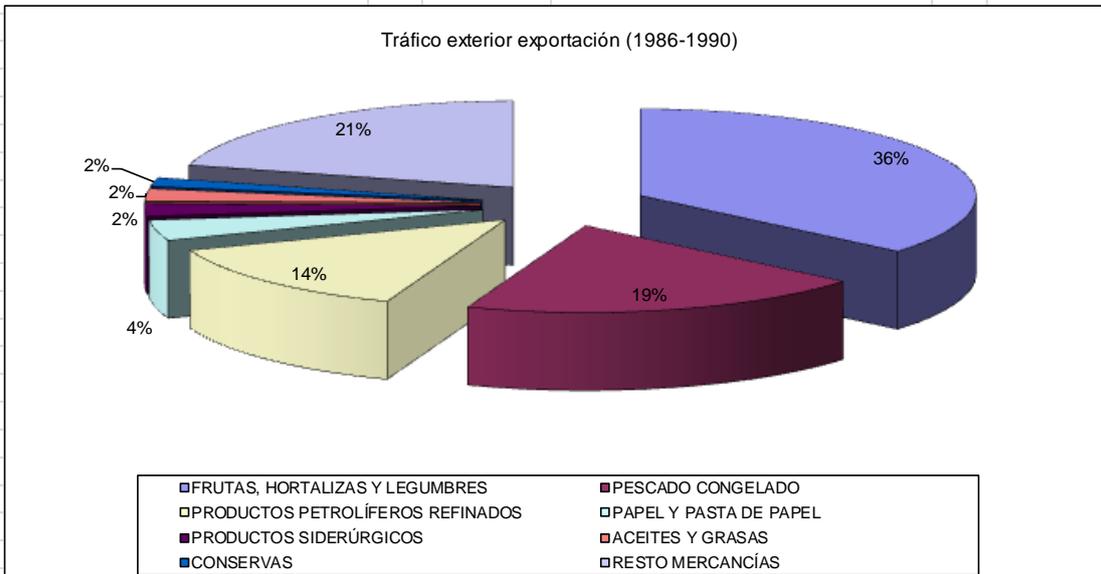
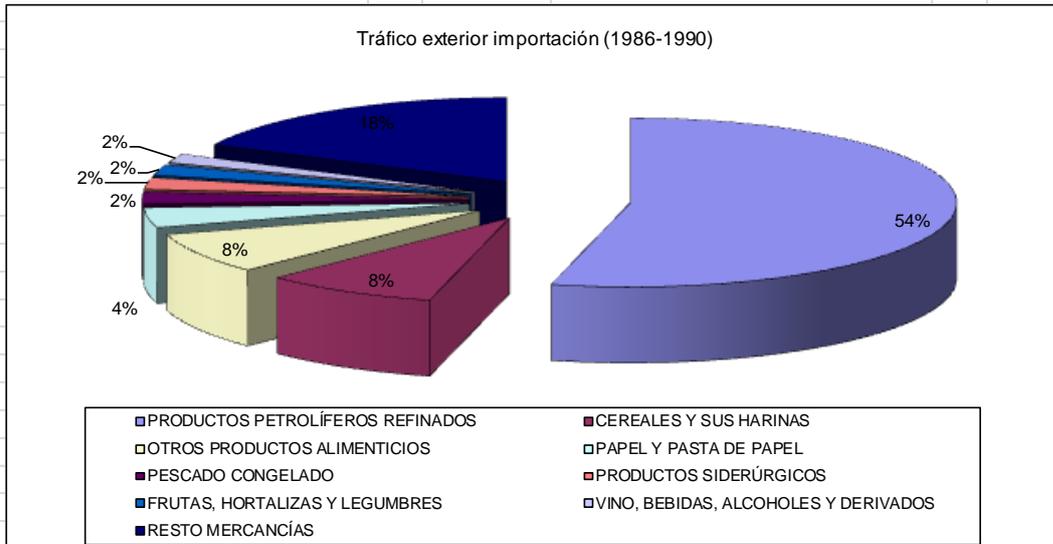


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 6

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE LAS PALMAS (1986-1990) MILES DE TONELADAS

MERCANCÍAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCÍAS	%	EXPORTACIÓN
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	54	5.035	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	36	822
CEREALES Y SUS HARINAS	9	809	PESCADO CONGELADO	20	445
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	8	728	PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	14	309
PAPEL Y PASTA DE PAPEL	4	353	PAPEL Y PASTA DE PAPEL	4	86
PESCADO CONGELADO	2	207	PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	2	52
PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	2	204	ACEITES Y GRASAS	2	50
FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	2	188	CONSERVAS	2	37
VINO, BEBIDAS, ALCOHOLES Y DERIVADOS	2	160	RESTO MERCANCÍAS	21	474
RESTO MERCANCÍAS	18	1.655	TOTAL	100	2.275
TOTAL	100	9.339			

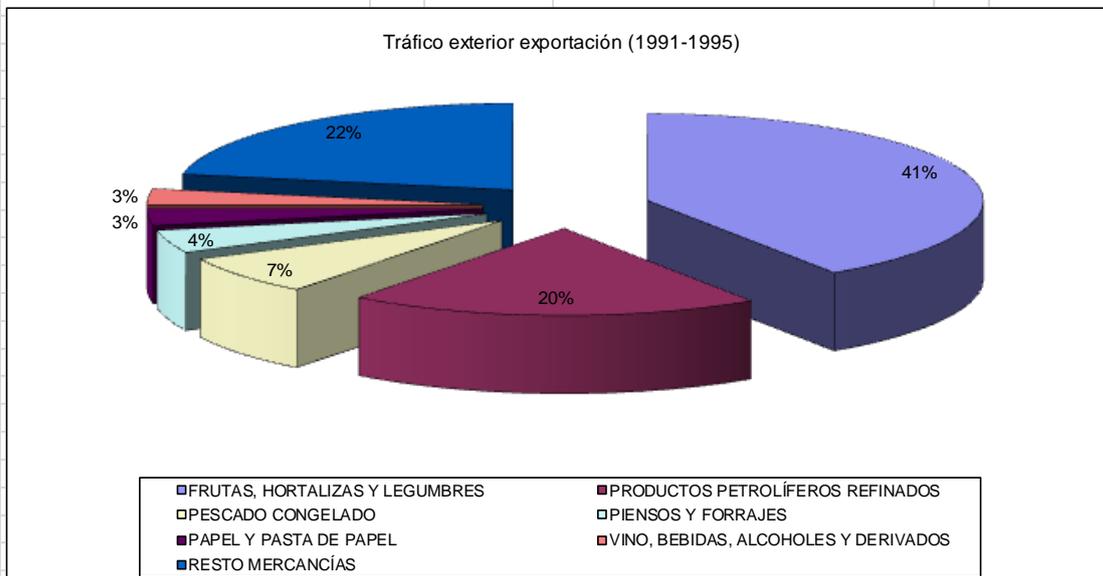
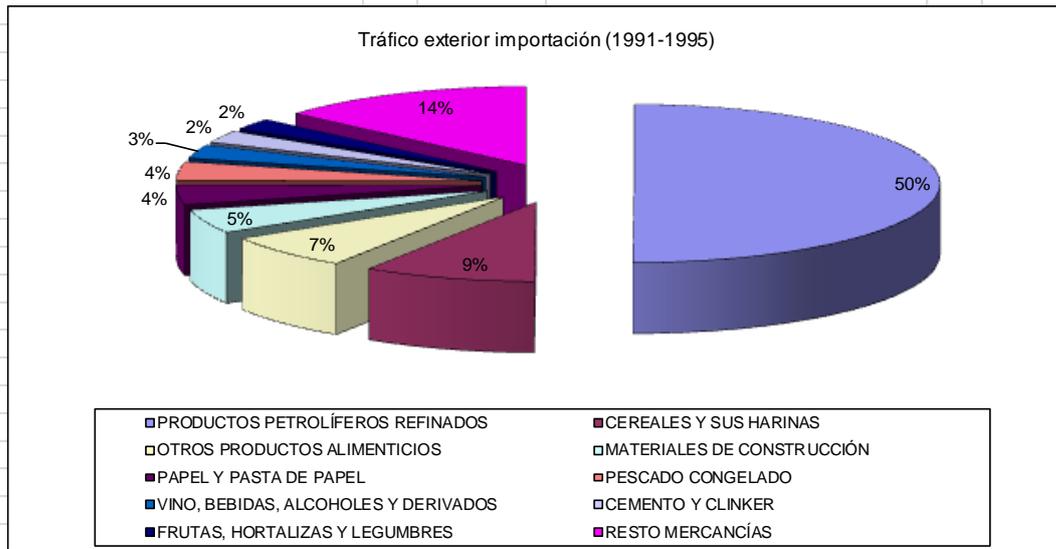


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 7

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE LAS PALMAS (1991-1995) MILES DE TONELADAS

MERCANCIAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCIAS	%	EXPORTACIÓN
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	50	5.026	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	41	1.158
CEREALES Y SUS HARINAS	9	912	PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	20	564
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	7	708	PESCADO CONGELADO	7	206
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	5	492	PIENSOS Y FORRAJES	4	121
PAPEL Y PASTA DE PAPEL	4	402	PAPEL Y PASTA DE PAPEL	3	89
PESCADO CONGELADO	4	373	VINO, BEBIDAS, ALCOHOLES Y DERIVADOS	3	83
VINO, BEBIDAS, ALCOHOLES Y DERIVADOS	3	277	RESTO MERCANCIAS	22	629
CEMENTO Y CLINKER	2	250	TOTAL	100	2.850
FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	2	232			
RESTO MERCANCIAS	14	1.364			
TOTAL	100	10.036			

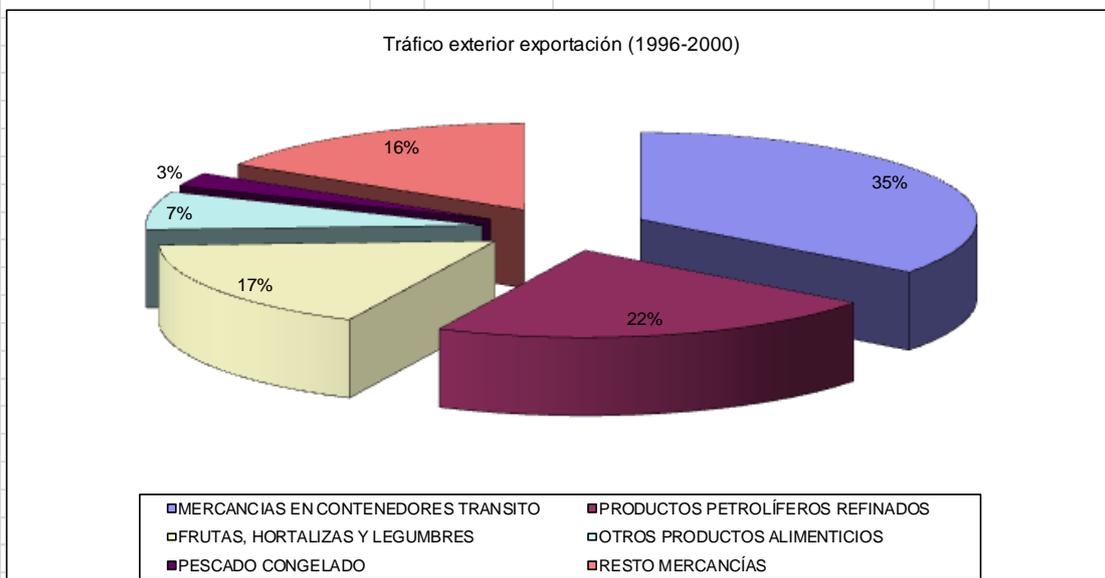
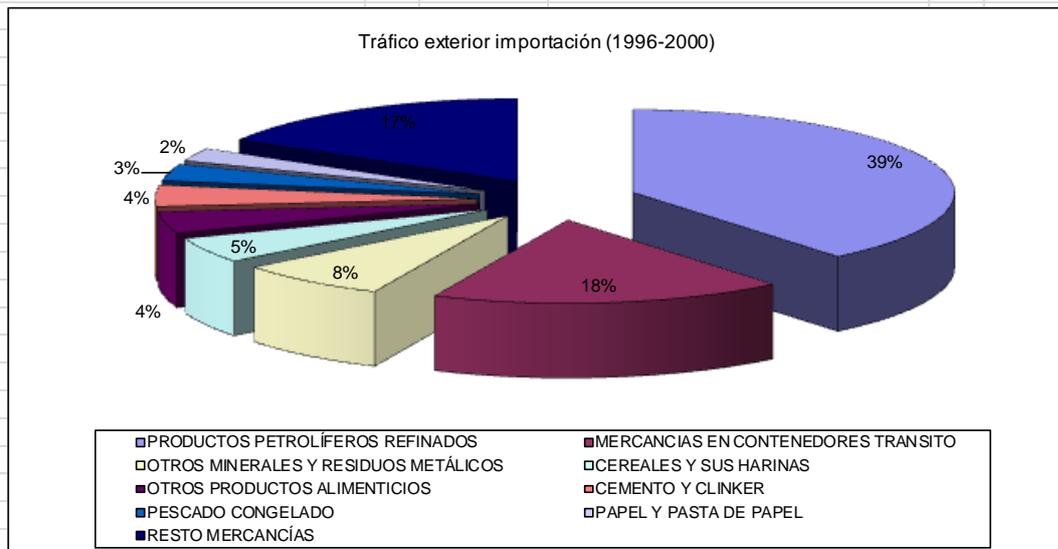


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 8

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE LAS PALMAS (1996-2000) MILES DE TONELADAS

MERCANCIAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCIAS	%	EXPORTACIÓN
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	39	7.140	MERCANCIAS EN CONTENEDORES TRANSITO	35	2.466
MERCANCIAS EN CONTENEDORES TRANSITO	18	3.244	PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	22	1.521
OTROS MINERALES Y RESIDUOS METÁLICOS	8	1.390	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	17	1.194
CEREALES Y SUS HARINAS	5	908	OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	7	492
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	4	765	PESCADO CONGELADO	3	178
CEMENTO Y CLINKER	4	749	RESTO MERCANCIAS	16	1.130
PESCADO CONGELADO	3	591	TOTAL	100	6.981
PAPEL Y PASTA DE PAPEL	3	469			
RESTO MERCANCIAS	17	3.036			
TOTAL	100	18.292			



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 3.1			
MOVIMIENTO DE BUQUES A VAPOR			
A.P.DE LAS PALMAS			
(1883-1909)			
AÑOS	NÚMERO	AÑOS	NÚMERO
1883	235	1897	2.036
1884	238	1898	1.902
1885	236	1899	2.282
1886	522	1900	2.258
1887	660	1901	2.202
1888	954	1902	2.351
1889	1.180	1903	2.340
1890	1.441	1904	2.569
1891	1.558	1905	2.767
1892	1.562	1906	2.772
1893	1.719	1907	3.020
1894	1.842	1908	2.841
1895	1.873	1909	2.891
1896	2.032		

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 3.2  
 MOVIMIENTO DE BUQUES SEGÚN CLASE  
 A.P. DE LAS PALMAS (1910/1953)

AÑOS	NÚMERO		
	VAPOR	VELA	TOTAL
1910	4.423	1.747	6.170
1911	4.751	1.697	6.448
1912	4.888	1.658	6.546
1913	4.976	1.741	6.717
1914	3.617	1.834	5.451
1929	4.992	1.578	6.570
1930	4.331	1.559	5.890
1931	4.498	1.448	5.946
1932	4.328	1.476	5.804
1933	4.121	1.374	5.495
1934	3.836	1.437	5.273
1935	3.761	1.312	5.073
1936	3.030	1.253	4.283
1937	2.794	1.288	4.082
1938	2.602	1.145	3.747
1939	2.518	1.122	3.640
1940	2.203	1.073	3.276
1941	2.085	1.141	3.226
1942	2.019	1.047	3.066
1943	2.097	1.066	3.163
1944	2.059	1.199	3.258
1945	1.976	1.387	3.363
1946	3.138	1.425	4.563
1947	3.621	1.392	5.013
1948	4.517	1.114	5.631
1949	4.735	1.122	5.857
1950	4.976	1.059	6.035
1951	4.524	991	5.515
1952	5.161	836	5.997
1953	5.608	1.233	6.841

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS y COCINLP.  
 Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 3.3									
MOVIMIENTO DE BUQUES									
A.P. DE LAS PALMAS (1910/2000)									
AÑOS	NÚMERO	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	AÑOS	NÚMERO	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1910	6.170				1962	13.356	31.174.057	2.334	240
1911	6.448				1963	8.892	32.315.317	3.634	379
1912	6.546				1964	9.186	32.750.807	3.565	378
1913	6.717	13.598.867	2.025	172	1965	8.896	33.787.462	3.798	381
1914	5.451				1966	9.180	35.079.184	3.821	407
1918	1.786	950.730	532		1967	10.384	52.390.557	5.045	435
1922	2.976			207	1968	11.742	58.585.791	4.989	417
1923	3.318	8.871.815	2.674	254	1969	11.717	59.768.237	5.101	421
1924	3.863			233	1970	11.771	63.333.204	5.380	430
1925	3.923			268	1971	11.754	53.550.262	4.556	374
1926	3.762			221	1972	11.763	54.536.823	4.636	424
1927	4.099			257	1973	11.833	57.394.455	4.850	413
1928	4.225			140	1974	11.576	54.224.692	4.684	385
1929	6.570	9.005.728	1.371	156	1975	11.426	48.427.169	4.238	354
1930	5.890	8.433.234	1.432	169	1976	10.552	45.112.096	4.275	364
1931	5.946	9.422.708	1.585	192	1977	11.816	50.524.615	4.276	367
1932	5.804	9.492.674	1.636	224	1978	11.085	46.881.062	4.229	397
1933	5.495	8.886.676	1.617	230	1979	10.369	49.339.688	4.758	419
1934	5.273	8.116.104	1.539	201	1980	10.945	51.213.509	4.679	420
1935	5.093	8.156.147	1.601	204	1981	12.450	60.178.204	4.834	404
1936	4.283	6.770.741	1.581	199	1982	11.155	53.316.003	4.780	433
1937	4.082	6.411.432	1.571	239	1983	10.796	50.820.236	4.707	512
1938	3.747	5.725.544	1.528	230	1984	10.657	49.683.986	4.662	542
1939	3.640	5.181.570	1.424	434	1985	10.591	50.541.795	4.772	628
1940	3.276	2.808.032	857	192	1986	10.617	45.549.629	4.290	636
1941	3.226	1.510.771	468	117	1987	11.189	46.445.844	4.151	656
1942	3.066	1.494.597	487	120	1988	11.810	47.081.289	3.987	633
1943	3.163	1.543.381	488	115	1989	11.568	47.409.172	4.098	655
1944	3.258	1.465.983	450	117	1990	11.440	47.787.311	4.177	646
1945	3.363	1.637.129	487	112	1991	10.506	47.498.899	4.521	706
1946	4.563	4.532.145	993	178	1992	9.521	40.277.246	4.230	824
1947	5.013	6.626.911	1.322	267	1993	8.978	38.872.624	4.330	865
1948	5.631	8.387.537	1.490	270	1994	9.819	46.835.510	4.770	879
1949	5.857	16.093.059	2.748	287	1995	10.018	51.396.516	5.130	919
1950	6.035	17.129.533	2.838	281	1996	10.091	60.406.061	5.986	938
1951	5.515	15.633.185	2.835	298	1997	10.385	71.467.393	6.882	1.016
1952	5.997	17.103.200	2.852	271	1998	11.048	86.757.416	7.853	1.112
1953	6.841	20.589.259	3.010	274	1999	11.739	93.025.206	7.924	1.234
1961	11.295	29.295.400	2.594	284	2000	12.602	105.253.348	8.352	1.113

Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS y datos COCINLP. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 9

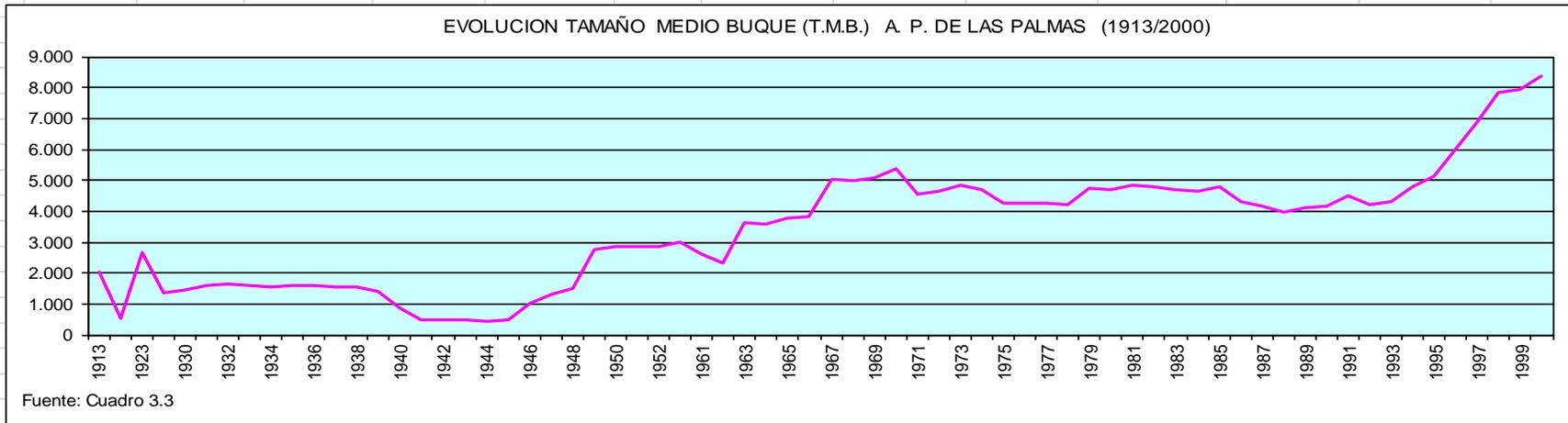
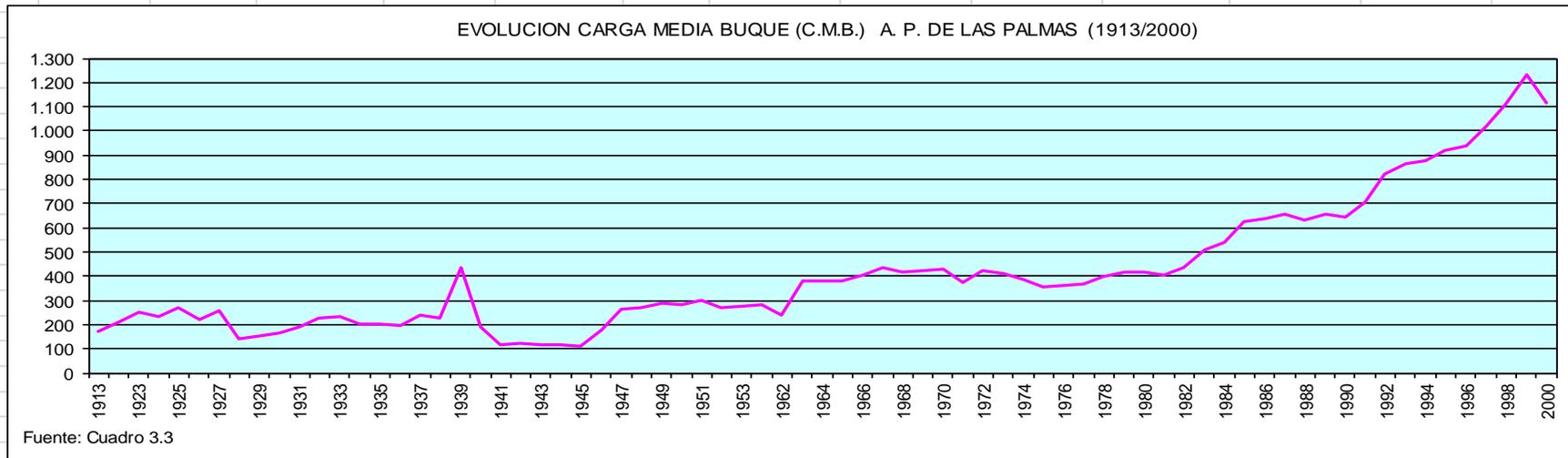


GRÁFICO 10



CUADRO 4					
PASAJEROS A. P. DE LAS PALMAS (1930-2000)					
AÑOS	TOTAL	AÑOS	ENTRADOS	SALIDOS	TOTAL
1930	35.479	1961	79.232	78.558	157.790
1931	42.241	1962	84.757	86.915	171.672
1932	46.594	1963	94.266	97.459	191.725
1933	52.608	1964	93.356	100.592	193.948
1934	50.365	1965	220.416	15.436	235.852
1935	42.439	1966	132.419	125.291	257.710
1936	36.546	1967	110.074	100.324	210.398
1937	22.558	1968	127.576	126.590	254.166
1938	25.050	1969	123.488	127.121	250.609
1939	36.617	1970	124.343	127.231	251.574
1940	39.412	1971	136.062	143.833	279.895
1941	60.919	1972	125.947	130.139	256.086
1942	56.402	1973	134.389	134.443	268.832
1943	65.317	1974	125.553	128.776	254.329
1944	58.428	1975	170.189	162.206	332.395
1945	71.500	1976	227.950	221.802	449.752
1946	78.452	1977	320.503	331.307	651.810
1947	79.092	1978	302.768	305.003	607.771
1948	80.140	1979	298.285	303.519	601.804
1949	81.132	1980	311.499	301.038	612.537
1950	84.557	1981	355.657	337.329	692.986
1951	98.510	1982	296.670	300.343	597.013
1952	105.498	1983	300.377	307.277	607.654
1953	97.246	1984	487.993	412.615	900.608
1954	108.147	1985	418.477	413.002	831.479
1955	113.645	1986	369.416	367.107	736.523
1956	111.772	1987	451.575	466.147	917.722
1957	126.819	1988	447.612	455.433	903.045
1958	146.632	1989	350.105	345.174	695.279
1959	157.676	1990	328.525	356.338	684.863
1960	154.706	1991	309.652	316.487	626.139
		1992	289.926	300.011	589.937
		1993	258.169	265.009	523.178
		1994	284.454	281.689	566.143
		1995	335.721	331.639	667.360
		1996	603.945	533.388	1.137.333
		1997	505.540	501.892	1.007.432
		1998	517.469	523.953	1.041.422
		1999	421.431	460.630	882.061
		2000	458.991	443.051	902.042

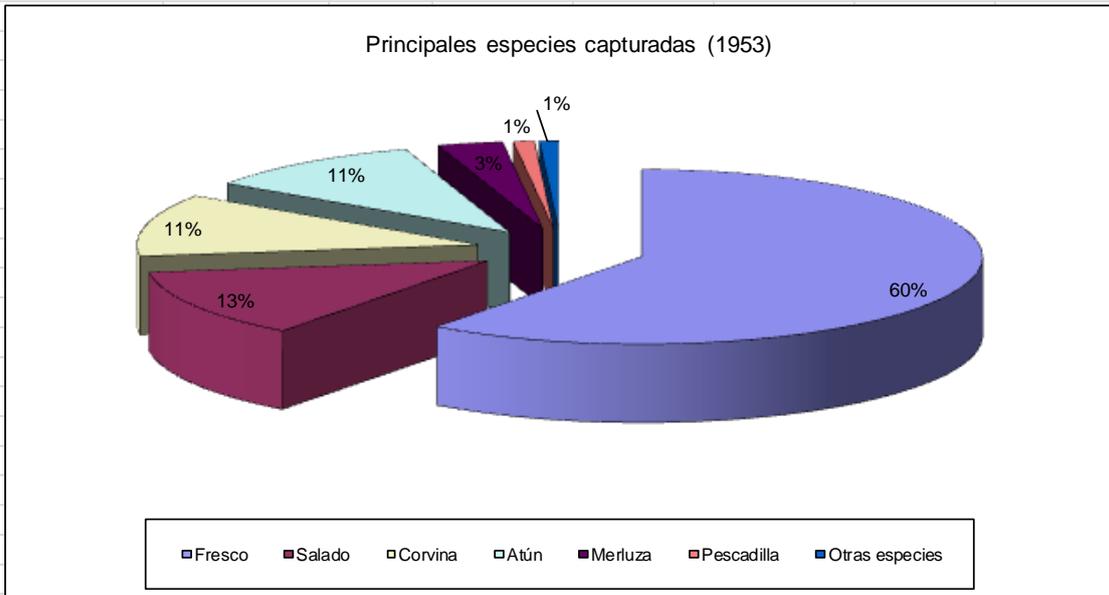
Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS y Dirección General de Señales Marítimas.  
Memorias años diversos. Elaboración propia.



CUADRO 5.2  
 ESPECIES DE PESCA A.P. DE LAS PALMAS (1953) TONELADAS

ESPECIES	CAPTURAS	%
Fresco	20.679.934	60
Salado	4.345.505	13
Corvina	3.972.119	12
Atún	3.630.096	11
Merluza	1.054.710	3
Pescadilla	340.040	1
Otras especies	307.191	1
TOTAL	34.329.595	100

GRÁFICO 11



Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 5.3

## PESCA A.P. DE LAS PALMAS (1961-2000) TONELADAS

AÑOS	PESCA FRESCA				Valor 1ª venta (miles de pts.)	PESCA CONGELADA	PESCA TOTAL	VALOR TONELADA (PESETAS)
	Moluscos	Crustáceos	Peces	Total				
1961	0	74	113.885	113.959	288.472	0	113.959	2.531
1962	0	64	172.972	173.036	548.449	0	173.036	3.170
1963	0	87	111.415	111.502	1.582.800	0	111.502	14.195
1964	0	144	107.280	107.424	333.460	77.007	184.431	3.104
1965	0	44	116.410	116.454	848.896	129.782	246.236	7.290
1966	0	203	130.724	130.927	825.926	0	130.927	6.308
1967	0	698	254.109	254.807	974.670	0	254.807	3.825
1968	0	264	272.865	273.129	1.066.043	0	273.129	3.903
1969	1	468	297.268	297.737	1.231.318	0	297.737	4.136
1970	0	5	268.180	268.185	1.241.726	0	268.185	4.630
1971	0	947	272.136	273.083	1.313.128	0	273.083	4.809
1972	80	0	95.006	95.086	342.594	213.023	308.109	3.603
1973	67	1	91.734	91.802	338.270	83.122	174.924	3.685
1974	20	4	87.851	87.875	306.755	266.227	354.102	3.491
1975	24	0	83.796	83.820	310.911	132.473	216.293	3.709
1976	18	0	119.928	119.946	406.271	128.950	248.896	3.387
1977	9	0	101.778	101.787	451.199	165.764	267.551	4.433
1978	1	0	110.530	110.531	552.533	259.861	370.392	4.999
1979	5	9	118.311	118.325	1.024.042	234.560	352.885	8.654
1980	0	1	116.816	116.817	973.524	221.425	338.242	8.334
1981	0	1	134.491	134.492	1.055.595	290.181	424.673	7.849
1982	147	622	103.061	103.830	758.925	311.654	415.484	7.309
1983	2	0	118.328	118.330	924.150	264.310	382.640	7.810
1984	0	0	129.927	129.927	924.337	294.018	423.945	7.114
1985	0	0	171.236	171.236	998.654	277.203	448.439	5.832
1986	0	0	141.024	141.024	965.681	338.177	479.201	6.848
1987	0	0	72.836	72.836	792.236	211.976	284.812	10.877
1988	0	2	109.069	109.071	807.639	224.710	333.781	7.405
1989	0	14	114.171	114.185	938.082	216.275	330.460	8.215
1990	8.423	162.243	3.685	174.351	1.362.534	153.529	327.880	7.815
1991	6.998	98.853	4.720	110.571	1.133.222	161.779	272.350	10.249
1992	5.985	49.449	5.115	60.549	728.274	159.136	219.685	12.028
1993	6.429	50.358	4.788	61.575	751.664	132.608	194.183	12.207
1994	6.115	36.311	29.178	71.604	861.770	126.877	198.481	12.035
1995	0	0	13.913	13.913	494.041	126.911	140.824	35.509
1996	0	3	75.010	75.013	1.013.299	188.353	263.366	13.508
1997	0	1	107.920	107.921	1.315.483	321.908	429.829	12.189
1998	0	7	124.514	124.521	1.627.045	455.510	580.031	13.066
1999	0	0	93.137	93.137	2.472.784	341.205	434.342	26.550
2000	0	0	5.036	5.036	996.676	367.474	372.510	197.910

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 12



GRÁFICO 13



CUADRO 6			
AVITUALLAMIENTO			
A.P. DE LAS PALMAS (1961-2000) TONELADAS			
AÑOS	PRODUCTOS PETROLÍFEROS	RESTO	TOTAL
1961	1.764.981	561.535	2.326.516
1962	1.689.273	686.182	2.375.455
1963	1.796.750	560.490	2.357.240
1964	1.800.183	609.005	2.409.188
1965	1.748.752	677.097	2.425.849
1966	1.794.770	707.764	2.502.534
1967	2.517.879	845.755	3.363.634
1968	2.603.351	907.988	3.511.339
1969	2.543.683	876.639	3.420.322
1970	2.710.598	848.938	3.559.536
1971	1.773.765	752.505	2.526.270
1972	1.878.018	695.810	2.573.828
1973	1.954.938	706.827	2.661.765
1974	1.694.224	742.854	2.437.078
1975	1.421.373	635.961	2.057.334
1976	1.196.421	489.038	1.685.459
1977	1.197.093	468.906	1.665.999
1978	1.289.567	396.762	1.686.329
1979	1.151.020	365.809	1.516.829
1980	1.264.646	359.954	1.624.600
1981	1.697.026	336.086	2.033.112
1982	1.523.253	303.639	1.826.892
1983	1.453.548	251.516	1.705.064
1984	1.648.900	277.071	1.925.971
1985	1.669.346	279.465	1.948.811
1986	1.730.277	268.882	1.999.159
1987	1.663.894	287.490	1.951.384
1988	1.519.228	305.608	1.824.836
1989	1.530.269	323.857	1.854.126
1990	1.565.014	314.937	1.879.951
1991	1.355.510	317.174	1.672.684
1992	1.363.223	246.857	1.610.080
1993	1.190.717	223.290	1.414.007
1994	1.230.595	223.160	1.453.755
1995	1.310.639	213.840	1.524.479
1996	1.333.531	253.088	1.586.619
1997	1.417.036	249.088	1.666.124
1998	1.568.198	283.642	1.851.840
1999	1.602.953	321.374	1.924.327
2000	1.621.815	279.326	1.901.141

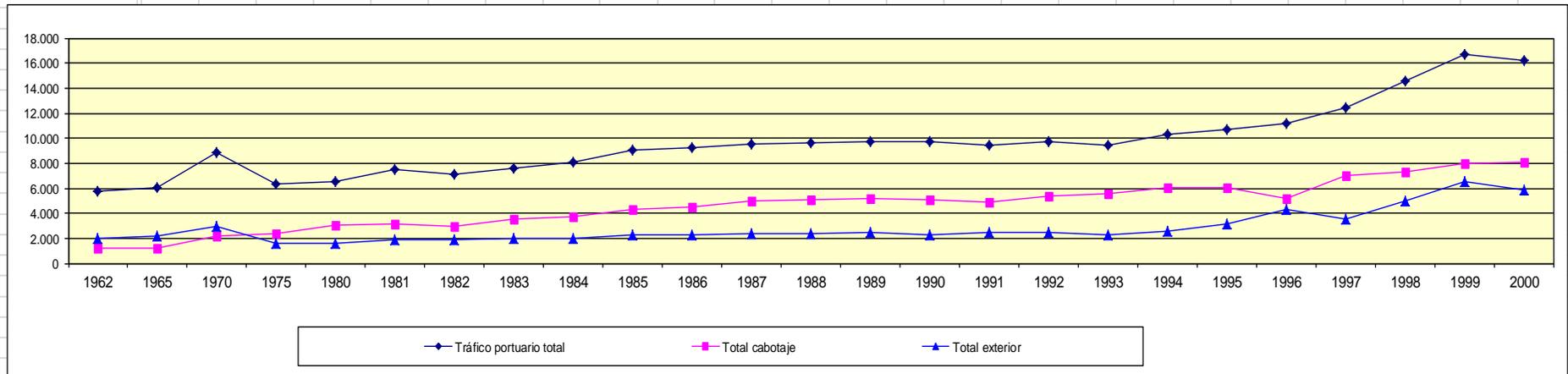
Fuente: PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memorias años diversos. Elaboración propia.

TABLA 1

TRÁFICO DE MERCANCÍAS  
A. P. DE LAS PALMAS (1962/2000) MILES DE TONELADAS

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico portuario total	5.760	6.061	8.890	6.322	6.557	7.483	7.073	7.614	8.122	9.047	9.228	9.571	9.633	9.771	9.715	9.402	9.728	9.390	10.305	10.687	11.164	12.466	14.579	16.726	16.206
Total cabotaje (1)	1.246	1.168	2.148	2.411	3.004	3.127	2.950	3.527	3.771	4.347	4.505	4.979	5.109	5.130	5.083	4.928	5.414	5.530	6.084	6.030	5.130	6.973	7.349	7.968	8.124
Total exterior (1)	1.966	2.221	2.914	1.637	1.590	1.898	1.881	1.999	2.000	2.303	2.245	2.356	2.366	2.452	2.302	2.486	2.433	2.241	2.549	3.179	4.337	3.577	4.936	6.520	5.903

(1) No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local.

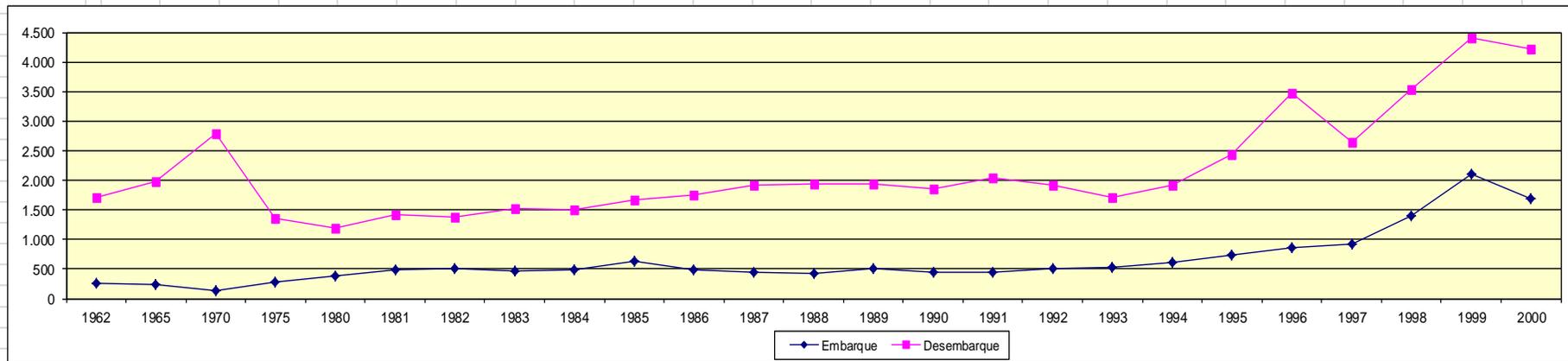


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

TABLA 2

TRÁFICO EXTERIOR DE MERCANCÍAS  
A. P. DE LAS PALMAS (1962/2000) MILES DE TONELADAS

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Embarque	258	242	133	278	391	479	502	465	488	627	496	437	435	504	450	448	508	532	621	741	860	932	1.391	2.111	1.687
Desembarque	1.708	1.979	2.782	1.359	1.199	1.419	1.379	1.534	1.512	1.677	1.749	1.919	1.931	1.947	1.852	2.037	1.925	1.709	1.928	2.438	3.477	2.646	3.545	4.409	4.216

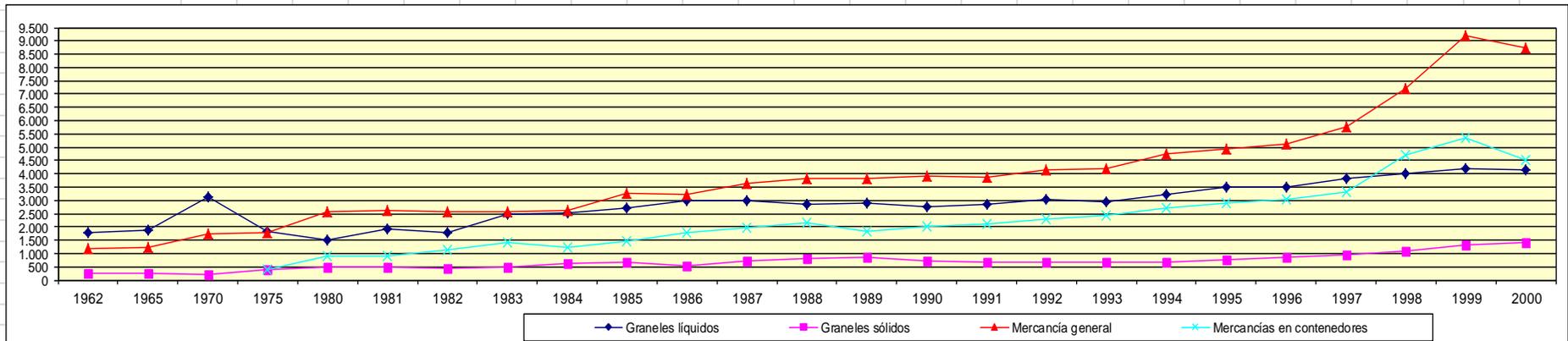


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

TABLA 3

TRÁFICO DE MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN  
A. P. DE LAS PALMAS (1962/2000) MILES DE TONELADAS

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Graneles líquidos	1.778	1.897	3.109	1.841	1.504	1.903	1.785	2.464	2.517	2.722	3.009	3.006	2.851	2.904	2.739	2.848	3.024	2.937	3.204	3.500	3.498	3.806	3.988	4.198	4.129
Graneles sólidos	235	243	215	407	501	497	463	507	616	660	530	708	810	852	707	684	695	651	678	754	860	955	1.102	1.304	1.434
Mercancía general	1.198	1.249	1.738	1.800	2.590	2.625	2.583	2.555	2.639	3.268	3.211	3.620	3.813	3.826	3.939	3.881	4.128	4.183	4.751	4.954	5.109	5.790	7.195	9.207	8.737
Mercancías en contenedores				401	897	905	1.153	1.397	1.232	1.475	1.789	1.951	2.143	1.835	2.025	2.122	2.304	2.420	2.705	2.884	3.037	3.335	4.718	5.349	4.514



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

TABLA 4

TRÁFICO DE OTRAS MERCANCIAS  
A. P. LAS PALMAS (1962/2000) MILES DE TONELADAS

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pesca fresca (toneladas)	173.036	116.454	268.185	83.820	116.817	134.492	103.830	118.330	129.927	171.236	141.024	72.836	109.071	114.185	174.351	110.571	60.549	61.575	71.604	13.913	75.013	107.921	124.521	93.137	5.036
Avituallamiento	2.375	2.426	3.560	2.057	1.625	2.033	1.827	1.705	1.926	1.949	1.999	1.951	1.825	1.854	1.880	1.673	1.610	1.414	1.454	1.524	1.587	1.666	1.852	1.924	1.901

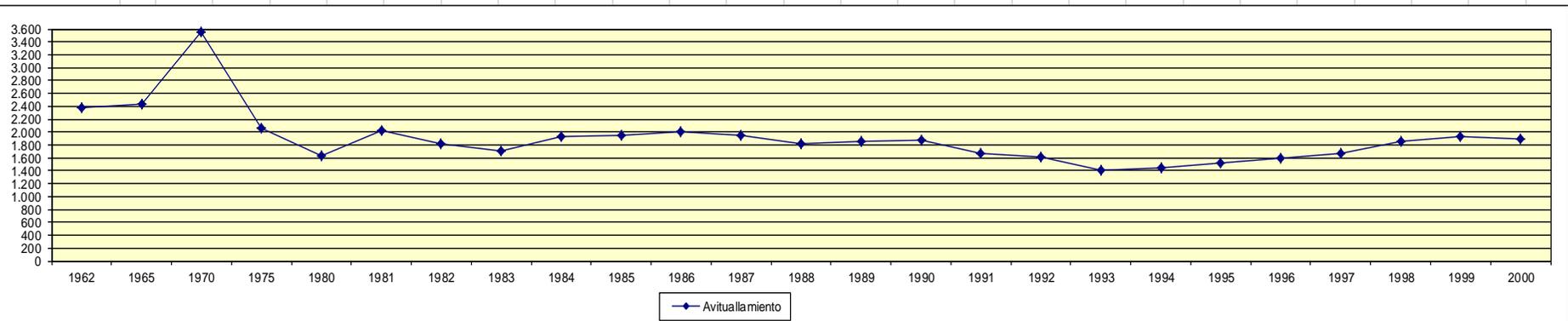
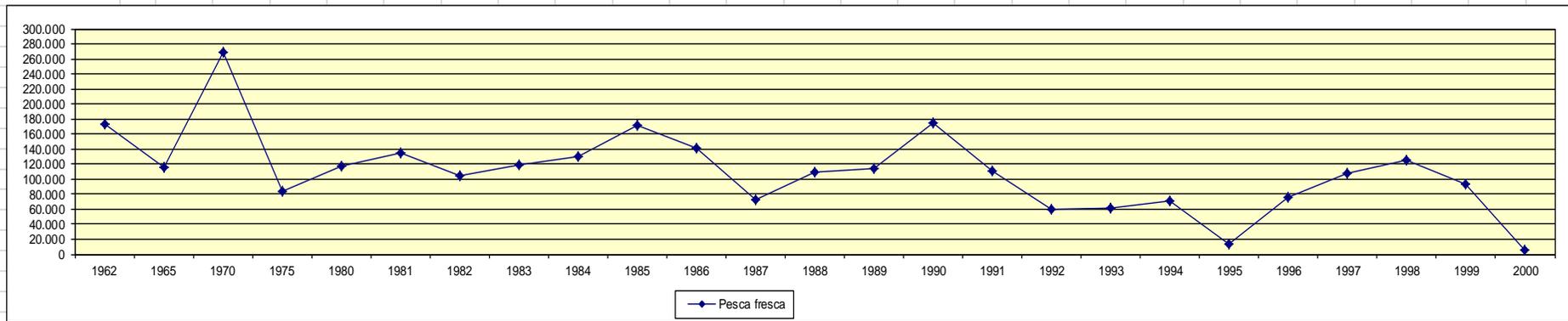


TABLA 5

TRÁFICO DE CONTENEDORES A.P. LAS PALMAS (1975/2000)

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº de contenedores	46.617	76.767	73.789	95.664	114.050	109.078	123.019	142.057	178.389	187.978	183.649	194.060	181.685	213.624	225.803	260.964	273.568	279.948	293.305	376.802	475.270	452.948
Nº de TEUS	46.617	80.075	78.424	105.037	115.805	119.305	130.460	151.729	196.276	208.640	201.688	216.724	207.738	248.697	267.040	313.188	333.645	354.137	380.654	490.577	635.887	621.104
TEUS por contenedor	1,00	1,04	1,06	1,10	1,02	1,09	1,06	1,07	1,10	1,11	1,10	1,12	1,14	1,16	1,18	1,20	1,22	1,27	1,30	1,30	1,34	1,37
Índice de contenerización	22	35	34	45	55	47	45	56	54	56	48	51	55	56	58	57	58	59	58	66	60	52

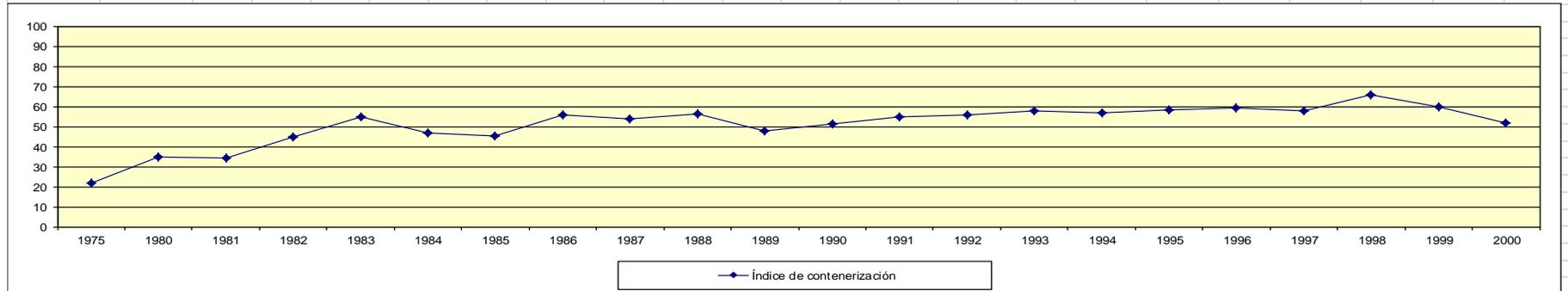
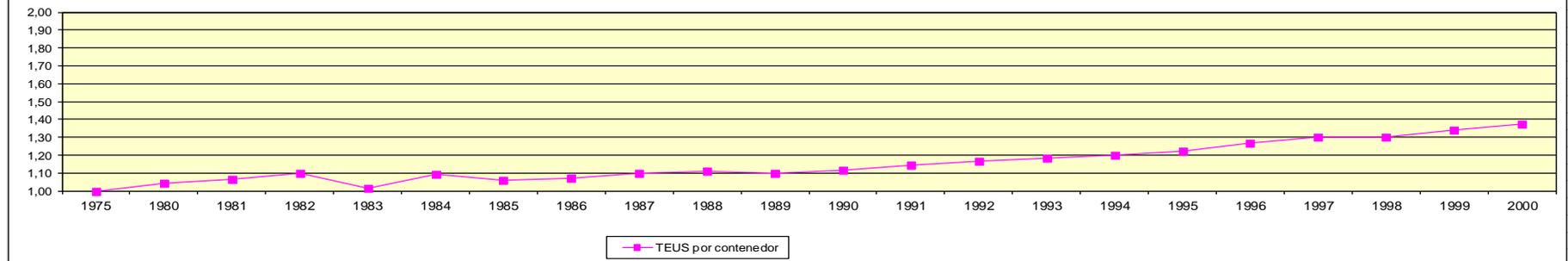
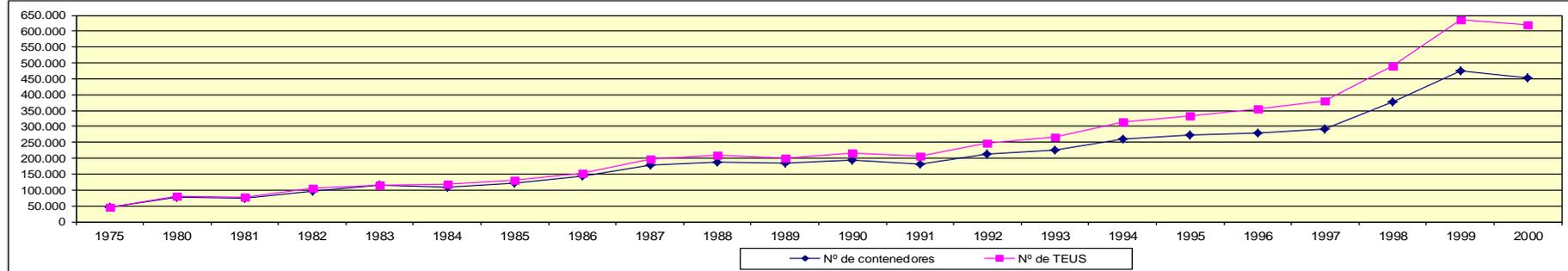
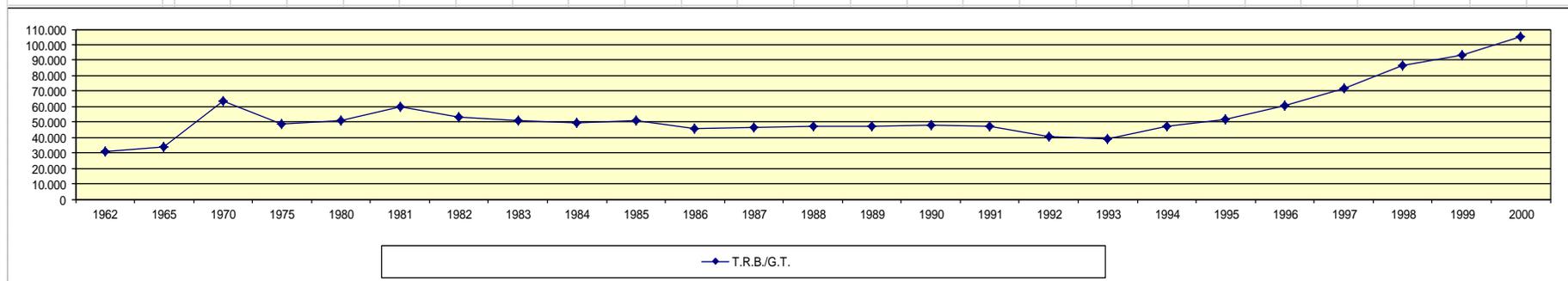
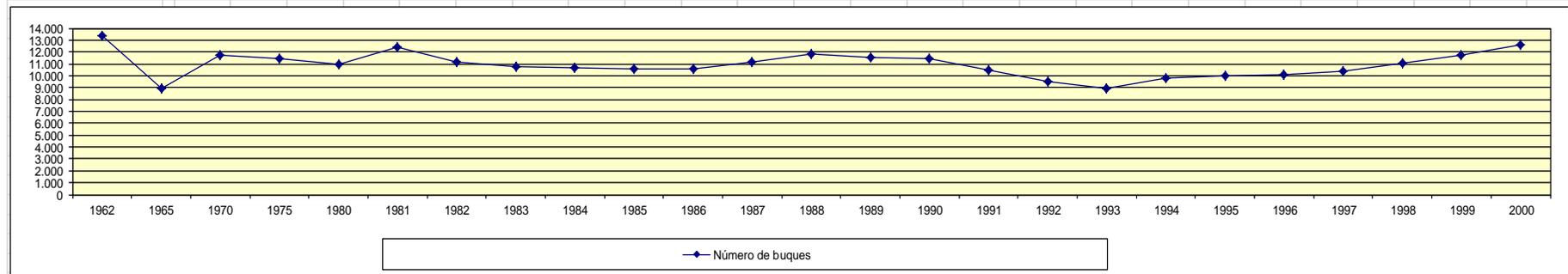
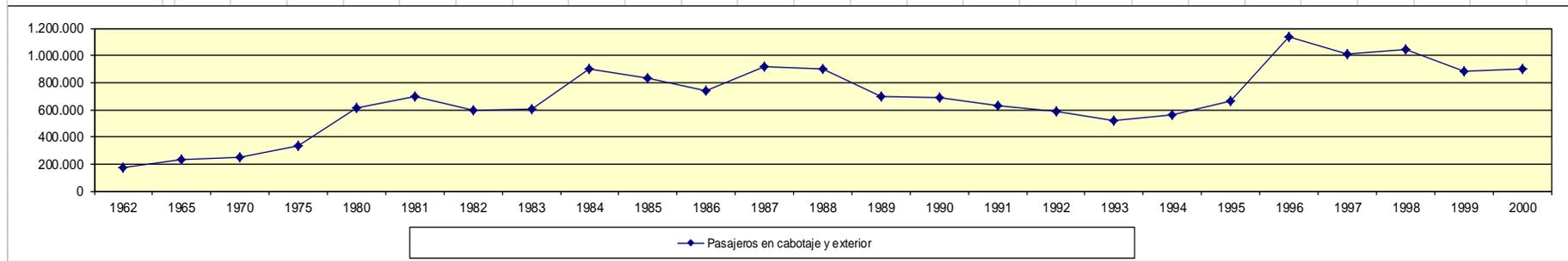


TABLA 6

OTROS DATOS A.P. DE LAS PALMAS (1962/2000)

	1962	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pasajeros en cabotaje y exterior	171.672	235.852	251.574	332.395	612.537	692.986	597.013	607.654	900.608	831.479	736.523	917.722	903.045	695.279	684.863	626.139	589.937	523.178	566.143	667.360	1.137.333	1.007.432	1.041.422	882.061	902.042
Número de buques	13.356	8.896	11.771	11.426	10.945	12.450	11.155	10.796	10.657	10.591	10.617	11.189	11.810	11.568	11.440	10.506	9.521	8.978	9.819	10.018	10.091	10.385	11.048	11.739	12.602
T.R.B./G.T. (miles)	31.174	33.787	63.333	48.427	51.214	60.178	53.316	50.820	49.684	50.542	45.550	46.446	47.081	47.409	47.787	47.499	40.277	38.873	46.836	51.397	60.406	71.467	86.757	93.025	105.253



Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 7												
TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA A.P. DE LAS PALMAS (1989-1994)												
	1989				1990				1991			
	LA LUZ Y LAS PALMAS	ARRECIFE	PUERTO DEL ROSARIO	TOTAL	LA LUZ Y LAS PALMAS	ARRECIFE	PUERTO DEL ROSARIO	TOTAL	LA LUZ Y LAS PALMAS	ARRECIFE	PUERTO DEL ROSARIO	TOTAL
Nº de buques	9.133	1.427	1.008	11.568	9.430	1.093	917	11.440	8.697	947	862	10.506
G.T. (miles)	40.672	4.693	2.044	47.409	42.371	3.363	2.053	47.787	40.943	3.825	2.731	47.499
Pasajeros (cab.+ext.)	507.837	59.775	127.667	695.279	548.387	56.199	80.277	684.863	528.379	42.996	54.764	626.139
TEUS	160.614	24.146	16.928	201.688	178.497	23.155	15.072	216.724	180.113	17.081	10.544	207.738
Mercan. en contene.	1.504.124	204.203	126.187	1.834.514	1.660.814	222.760	141.774	2.025.348	1.827.835	196.267	97.420	2.121.522
Graneles líquidos	2.680.142	125.820	97.576	2.903.538	2.542.739	125.034	111.260	2.779.033	2.636.900	87.033	124.101	2.848.034
Graneles sólidos	377.590	240.740	234.017	852.347	500.941	145.463	60.628	707.032	475.890	124.115	84.373	684.378
Mercancía general	3.170.537	339.302	321.139	3.830.978	3.338.288	412.536	270.157	4.020.981	3.319.652	372.781	232.144	3.924.577
Avituallamiento	1.854.126	0	0	1.854.126	1.879.951	0	0	1.879.951	1.670.263	2.361	60	1.672.684
Pesca	219.442	111.018	0	330.460	154.803	172.556	521	327.880	162.129	109.018	1.203	272.350
TOTAL MERCANCÍAS	8.301.837	816.880	652.732	9.771.449	8.416.722	855.589	442.566	9.714.877	8.264.834	695.308	441.881	9.402.023
	1992				1993				1994			
	LA LUZ Y LAS PALMAS	ARRECIFE	PUERTO DEL ROSARIO	TOTAL	LA LUZ Y LAS PALMAS	ARRECIFE	PUERTO DEL ROSARIO	TOTAL	LA LUZ Y LAS PALMAS	ARRECIFE	PUERTO DEL ROSARIO	TOTAL
Nº de buques	7.885	865	771	9.521	7.378	940	660	8.978	7.442	1.564	813	9.819
G.T. (miles)	34.785	3.176	2.317	40.278	32.756	3.818	2.299	38.873	37.594	4.853	4.389	46.836
Pasajeros (cab.+ext.)	505.655	33.172	51.110	589.937	465.889	23.007	34.282	523.178	484.656	40.300	41.187	566.143
TEUS	216.247	22.763	9.687	248.697	231.278	25.263	10.499	267.040	262.622	31.016	19.550	313.188
Mercan. en contene.	1.996.655	199.011	107.973	2.303.639	2.091.162	216.687	112.035	2.419.884	2.296.950	252.386	156.017	2.705.353
Graneles líquidos	2.695.442	180.146	137.534	3.013.122	2.588.596	209.759	138.380	2.936.735	2.826.917	223.405	154.158	3.204.480
Graneles sólidos	517.576	97.428	80.305	695.309	498.204	103.143	49.279	650.626	540.673	67.345	69.932	677.950
Mercancía general	3.551.648	393.377	244.785	4.189.810	3.541.246	402.907	249.931	4.194.084	3.897.880	518.483	354.365	4.770.728
Avituallamiento	1.575.651	33.370	1.059	1.610.080	1.370.959	41.906	1.142	1.414.007	1.414.647	39.058	50	1.453.755
Pesca	160.296	58.528	861	219.685	134.017	59.315	851	194.183	128.429	69.410	642	198.481
TOTAL MERCANCÍAS	8.500.613	762.849	464.544	9.728.006	8.133.022	817.030	439.583	9.389.635	8.808.546	917.701	579.147	10.305.394

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

