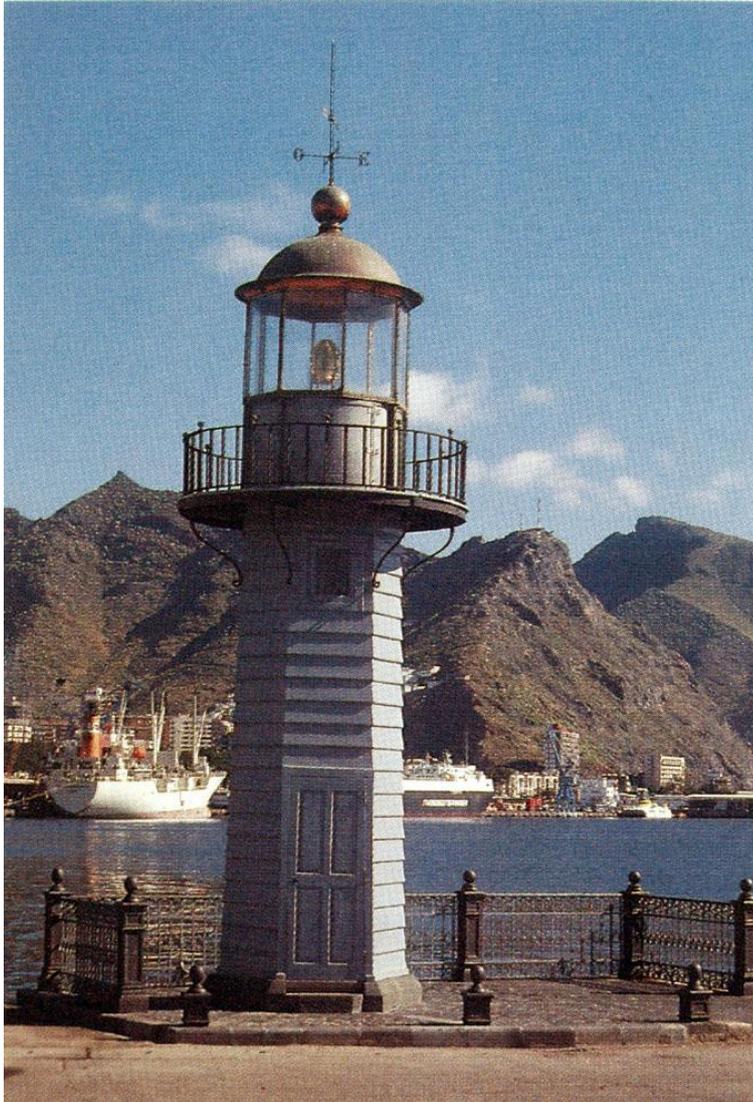


Esta noche no alumbra/ la Farola del mar,
esta noche no alumbra/porque no tiene gas.
Si esta noche no alumbra/ la Farola del mar,
si esta noche no alumbra/ mañana alumbrará
Esta vieja Farola del mar/ que en el Puerto Canario alumbró
guarda todo un pasado ritual/ del fatache y del paquebot.
Ella fue con el Teide inmortal/ la marina atalaya que unió
la vigilia de un sueño imperial/ con la estela triunfal del motor.¹

Figura 1: La Farola del Mar, símbolo Canario que escenifica la importancia del Puerto de Santa Cruz en la historia marítima de la ciudad.



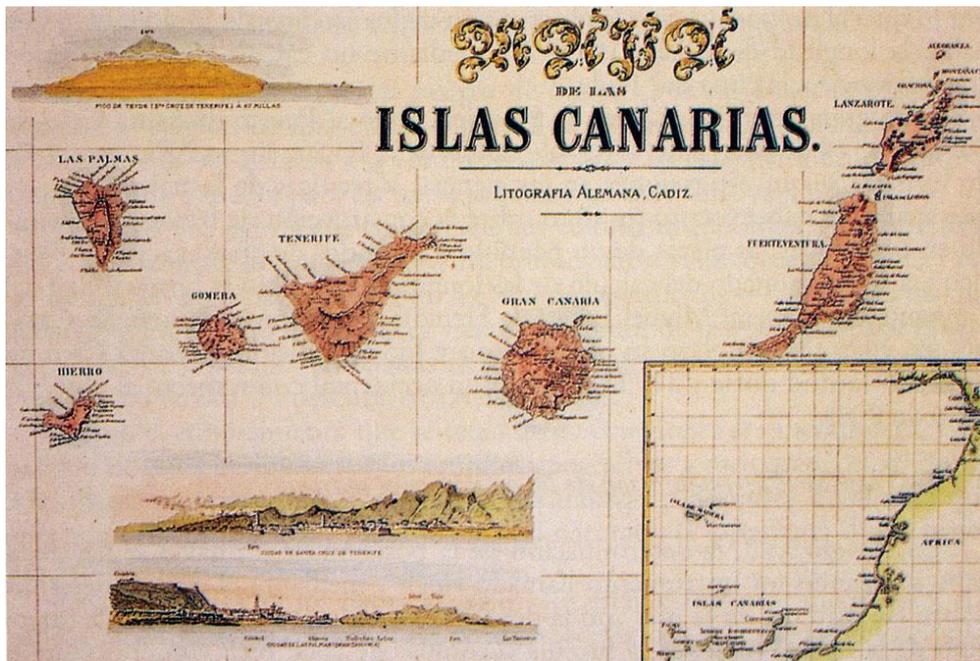
¹ La Farola del Mar fue el segundo faro de orientación que entró en funcionamiento en el Archipiélago Canario. Hoy en día es símbolo de la ciudad y su puerto, motivo de inspiración de los principales poetas canarios. La letra es de autor desconocido y forma parte del folclore isleño.

9.2.1.- HISTORIA DE LOS PUERTOS DE TENERIFE

Las Islas Canarias se encuentran situadas al borde de la zona Norte del Océano Atlántico y próxima a la costa Noroeste del continente africano. No vamos a centrarnos en los rasgos que definen su peculiar climatología, ni entraremos en detalles relativos a sus caracteres fisiográficos, pues son elementos que no son básicos para entender la transformación que han seguido los principales núcleos portuarios, pero sí describiremos muy sintéticamente una reseña histórica, acerca de la evolución administrativa de la provincia tinerfeña, por la incidencia que ejerce sobre la potenciación de ciertos puertos.²

La historia se remonta al siglo XV, cuando D. Juan de Béthencourt, a la sazón al servicio del rey de Castilla, arriba a las Islas en 1402, otro personaje que tendrá una indudable influencia es D. Alonso Fernández de Lugo, gobernador y general de la operación de conquista, que concluye en lo concerniente a la Palma en 1493 y en Tenerife en 1496, no sin una fuerte oposición de los “guanches”.³

Figura 2: Mapa publicitario del conjunto de las Islas Canarias en el siglo XVIII.



² El pasado de las Islas Canarias y en concreto la provincia de Tenerife, puede verse en cualquier tratado histórico. Se citan como ejemplos A. Cioranescu, *Historia de Santa Cruz de Tenerife, Tomo II, III, y IV*, Santa Cruz de Tenerife, 1977-1979. Y J. Viera y Clavijo, *Noticias de la Historia de Canarias*, Tomo I, Madrid, Cupsa editorial, 1978. Y F.R. Abreu Galindo, *Historia de la conquista de las siete Islas de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Goya ediciones, 1997.

³ Las noticias expresadas relativas a la normativa que ha regulado administrativamente a las Islas Canarias están tomadas de M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Albornoz, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife a través de su historia*, Santa Cruz de Tenerife, Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 1982.

La situación administrativa-política del Archipiélago de las Islas de Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera, se concreta en la pertenencia a los señores de Canarias, si bien, con las Cortes de Cádiz la situación se modifica y el “régimen señorial” queda abolido. Es trascendente la fecha de 1723, ya que a partir de ese momento, la Capitanía General de Canarias se establece definitivamente en Santa Cruz de Tenerife y este hecho repercutirá en el apoyo al puerto de la que ostenta esta capitalidad, favoreciéndole más que a otros núcleos de las Islas Canarias.

A principios del siglo XX esta singularidad se rompe por R.D de 21 de septiembre de 1927, fecha en la que se adopta el régimen provincial que divide en dos al espacio canario, por un lado, Santa Cruz de Tenerife, que acoge tanto la Capitanía General, como otros organismos de interés para el conjunto isleño, por otro lado, se configura la provincia que gira en torno a la Isla Gran Canaria como elemento principal.⁴

En general, desde tiempos inmemoriales las Islas Canarias y los puertos de Tenerife han representado vías de comunicación marítima entre España y América, y hasta la apertura del Canal de Suez y Panamá, escala casi obligada de aquellas líneas que se dirigían al Extremo Oriente desde Europa; por ello, puede afirmarse que la singularidad de la Isla de Tenerife en la navegación española es evidente, como lo demuestran los datos estadísticos que reflejan algunos tráficos verdaderamente significativos, sin olvidarnos de las especiales condiciones que reúne este entorno para la navegación.

A lo largo de su historia desarrollará un papel esencial en la apertura comercial y tendrá una destacada posición como lugar de avituallamiento. En tiempos pasados hay un rasgo más que lo caracteriza, y es la lucha contra la piratería; una actividad de la que se tienen múltiples referencias, acerca del impacto que ha originado en el comercio de otras épocas.

Los puertos que hoy son gestionados por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife tienen una trayectoria peculiar, cuyos pormenores pueden presentarse de manera separada, gracias a la información existente y a las publicaciones que recientemente se han ocupado de esclarecer su pasado. Así pues, teniendo en cuenta el gran peso específico que ostenta el de Santa Cruz de Tenerife, se detallará otorgándole la primacía que le corresponde, sin dejar de mencionar los perfiles más básicos de los demás enclaves.

9.2.1.1.- PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

El análisis histórico del puerto de Santa Cruz se inicia con referencias a la toponimia de su nombre, Tenerife parece que proviene de las palabras *Tener*, que significa nieve y *Fe*, en alusión al “monte”, por

⁴ Una visión más amplia de este tema puede verse en cualquier texto de historia Canaria, ver relación de obras ya citadas que se adjuntan en la bibliografía.

tanto en referencia al Teide, si bien, hay que destacar que aunque las cumbres están nevadas una parte del año, en otras se encuentran libres de ellas. Y en lo que respecta a “Santa Cruz”, puede que tenga relación con el madero cruciforme, que los castellanos traían consigo al conquistar la Isla en 1494, emblema que se encontraba al Norte de la playa de Añazo o de la Carnicería, hasta que fue destruido por completo en un temporal del año 1600.⁵

La evolución que ha experimentado desde aquellos tiempos a nuestros días, puede observarse desde diversos puntos de vista, si bien este estudio se basa en el conocimiento de los diferentes tráficos que han tenido lugar, y para esclarecer la trayectoria de crecimiento de los puertos, se comentarán las principales obras de infraestructura que se han llevado a cabo, como elemento que facilita el tráfico.⁶

El documento más antiguo relativo a la ribera tinerfeña, data de 21 de julio de 1464, acta de D. Fernando de Párraga, que da fe que en dicha fecha, aparece el Señor de las Canarias D. Diego García de Herrera y su séquito, en un puerto que se llama el Bufadero. Y es que la Villa tuvo antaño cuatro puntos de desembarco, el puerto de Caballos con la Caleta de negros, La Caleta de Blas Díaz, Paso Alto y el mencionado Bufadero, los cuales se corresponden actualmente con La Hondura-Parque Marítimo, el muelle de Enlace, el muelle Sur y la dársena del Bufadero.⁷

En este tiempo el movimiento de mercancías se ceñía, entre otros, al ganado, tanto el traído de fuera como el caprino guanche, y también deben mencionarse los quesos y los cueros; las maderas, la orchilla y los trigos, éste último muy demandado por Castilla.⁸

En el siglo XVI se tienen referencias escritas acerca de las necesidades de mejora que tendría que sufrir la rada, para paliar los inconvenientes propios de su ubicación y su entorno, pero el puerto de Santa Cruz, todavía sin regular obra en su desembarcadero, conocerá el primer impuesto el llamado “*haber de peso*”, que se aplicaba a diversos artículos de importación y exportación, desde la concesión real a Fernández de Lugo. “Mercaderes y mareantes hacen circular las monedas al uso: doblas de oro, ducados, ducados de oro, florín de oro, maravedíes, moneda propia de Canarias, moneda de Castilla, reales de plata, reales sencillos y la especial “moneda amonedada de las islas”, esto es azúcar, trigo o cebada”.⁹

⁵ M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Albornoz, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., p. 19.

⁶ Desde un punto de vista cartográfico, puede verse en la obra de J. Tous Meliá, *Santa Cruz de Tenerife a través de la Cartografía (1588-1899)*, Santa Cruz de Tenerife Museo Militar Regional-Fundación Santa Cruz-94, 1994.

⁷ Las obras que tratan el estudio de la historia del puerto de Santa Cruz mencionan estos datos, entre ellos ver M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Albornoz, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., p. 25.

⁸ M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Albornoz, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., pp. 30-31. Y para este y los siguientes siglos son interesantes las noticias relacionadas en J. Pedraza de Ayala, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.

⁹ M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Albornoz, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., pp. 38-39.

Figura 3: Plano del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Leonardo Torriani, 1588. Biblioteca Universitaria de Coimbra.



A las Islas se les conocería como “Islas del Azúcar”, hasta que América le restará este protagonismo comercial, con claro perjuicio para la economía isleña, practicándose la pesca, que representó uno de los oficios más característicos de los habitantes fundadores del puerto de Santa Cruz de Anazo. Una relación de precios de la época permite reconocer las principales especies: congrio; peje-rey y bicuda; sama; peje escolar, fresco; brecas; sargos y pescado menudo; caballas; cazón; gata, quelbe, abadejo, raya y peje perro.¹⁰

A principios del siglo XVII las obras portuarias se perfilan con carácter de urgencia, ya que la destrucción del primitivo muelle de Santa Cruz, debido a un fuerte temporal, supondría el traslado de las operaciones portuarias a La Caleta.¹¹ En este siglo se pierde el azúcar como producto Insular exportable y toma el relevo, aunque en una menor proporción, el capítulo de los vinos, aguardientes y vinagres.

Las crónicas narran algunos acontecimientos que favorecieron el crecimiento del puerto de Santa Cruz, entre los que se citan la erupción del volcán Arenas Negras en 1706, cuyas lavas destruyeron la rada del puerto de Garachico, el traslado de la Comandancia Militar en 1723, desde La Laguna al Castillo de San Cristóbal y, por último, la obligatoriedad de que

¹⁰ Tomado de M. Perdomo Alfonso y J.A. Padrón Albornoz, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife...*, op. cit., p. 44.

¹¹ La Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife puede verse también en una obra, que selecciona por temas, todos y cada uno de los aspectos que pueden resultar esclarecedores de la evolución de este puerto. Ver J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Puertos de Tenerife-Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 1997, p. 19.

ningún velero pudiese recalar en puerto Insular alguno, sin antes haberlo hecho en el de Santa Cruz.¹²

Figura 4: Plano del Puerto y de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife en 1878. Museo Naval de Madrid.



El primer proyecto de muelle para el puerto de Santa Cruz de Tenerife fue realizado en 1741 por el ingeniero militar D. Antonio de la Rivière, aprobándose por Real Cédula que se otorga un año más tarde, a condición de que fueran subvencionadas las obras por los comerciantes de la localidad. De este modo, este gremio colaboraría con los Comandantes Generales, iniciándose en 1787 las obras del primer muelle realizado en el Archipiélago Canario.¹³

La lucha contra la piratería de otras naciones es un capítulo que ha dejado sus huellas, originando testimonios escritos de estas hazañas, así como numerosas construcciones que dan fe de este pasado. El complejo sistema de murallas y trincheras, castillos, baterías costeras y plataformas, impedían que los piratas, fundamentalmente los marinos ingleses, pudieran hacerse con la ciudad; estas defensas permitieron al puerto y a la Isla rechazar incursiones de otros países, minimizando los resultados de los

¹² J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., p. 107.

¹³ P. García, *Santa Cruz, el primer Puerto*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones IDEA, 1997, p. 12.

severos combates con la flota del almirante Blake en 1657 y de Nelson en 1797.¹⁴

Las Islas Canarias en general y el puerto de Santa Cruz en particular se convirtieron en rivales del comercio sevillano; canalizándose un tráfico sustancial de productos locales, especialmente eran muy apreciados los vinos, y en cuanto a los pasajeros destacar las numerosas oleadas sucesivas de emigrantes a Indias.

Las relaciones mercantiles con América se intensificaron a partir de la autorización otorgada por Carlos III en 1778, los beneficios se dejaron sentir en la Isla y se llevaron a efecto intercambios con las colonias inglesas de Norteamérica, Boston y Filadelfia, precisamente sería el conocido “malvasía” canario, el que sirviera de elemento de cambio por madera, bacalao, carne de vaca y cerdo, calderas de hierro, alquitrán, y otros. Los negocios que se mantuvieron con Francia, tenían en la “cochinilla” el baluarte comercial que servía para poder traer muebles, candelabros, vidrios, paños, telas, lencería, encajes, libros, sombreros, joyas, quincallas y armas.¹⁵

Una fecha de relevancia sería 1822, en la que se le cataloga como “Puerto y Depósito de Primera Categoría” y 3 de julio de 1852, en la que se expide R.O. por el Ministerio de Fomento, reconociéndole como “Puerto de Interés General”, categoría que permitía que la construcción, conservación, recaudación, explotación y administración corrieran a cargo del Estado. En esta misma fecha se recoge la existencia del *Régimen de Puerto Franco*, que posibilitaría su desarrollo, dado que la franquicia para los buques de escala que le visitaban, suponía la eliminación de trabas en el comercio local, permitiendo que los barcos de banderas extranjeras navegaran entre las Islas.¹⁶

El paso del tiempo fue progresivamente convirtiendo a Tenerife en un gran centro de actividad mercantil, de los productos que constituían su base económica, entre ellos destacamos algunos que ya se han mencionado y otros que van emergiendo en el tráfico entre Islas y con la Península, entre los que se citan el azúcar, cochinilla, vino, plátanos, tomates, que poco a poco van siendo cada vez más demandados, incluso desde el exterior. De igual modo, se haría receptora de aquellos que siendo necesarios para el desarrollo de la localidad, no eran dados por la naturaleza o elaborados en la Isla.

¹⁴ Ver J.C. Díaz Lorenzo, *Puerto y plaza fuerte: el ataque anfibio de Nelson a Tenerife, la gesta del 25 de julio de 1797*, Tenerife, Autoridad Portuaria, 1997. Y J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., especialmente el capítulo VII: “Puerto y Plaza fuerte”, pp. 191-225.

¹⁵ J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., pp. 108-109.

¹⁶ El conocimiento de la trayectoria comercial de este puerto debe nutrirse de la amplia introducción histórica que aporta la J.O.P.S.C.T., *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Tipografía Católica, Especialmente capítulos I y II, 1929, pp. 15-43.

El tráfico marítimo se resentiría con la pérdida de las colonias, particularmente fruto de este desastre, las navieras españolas y más concretamente la Trasatlántica, que conectaba con los puertos de Cuba y Puerto Rico, dejaría de tener la relevancia que en otras épocas había disfrutado.¹⁷

Figura 5: El Puerto de Santa Cruz a fines del siglo XIX presentaba una gran concurrencia de naves. Archivo Díaz Lorenzo.



El puerto de Santa Cruz de Tenerife habría de superar los inconvenientes inherentes de su rada, ya que no disponía de buenas condiciones para la navegación. Muchos serían los proyectos que trataron de superar estas dificultades, hasta que a comienzos del siglo XX con una tecnología más depurada, puede decirse que se vence a los elementos y las obras del Muelle dejan de ser el principal obstáculo, para la mejor proyección de este recinto en el marco general de la Nación.

La creación de la Junta de Obras del Puerto se realizaría en 1907, y a partir de aquí se le prestará atención a la organización de un complejo portuario, que se ha ido ensanchando y sigue progresando en su lucha con el mar, para compensar la estrechez de la franja costera.¹⁸

¹⁷ J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., p 151.

¹⁸ Los pormenores de estas actuaciones en el puerto de Santa Cruz de Tenerife encuentran un referente para su estudio en la J.O.P.S.C.T., *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, mem. cit., 1929, pp. 37-43.

Figura 6: El tráfico entre las Islas se llevaba a cabo por la Compañía de Vapores Interinsulares Canarios. En la foto se aprecia los buques Viera y Clavijo y León y Castillo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife a principios del siglo XX.



En relación a las mejoras de sus infraestructuras referiremos algunos datos puntuales, que a lo largo del siglo XX son especialmente significativos. La nueva centuria se inicia con una etapa en la que se observan unas duras inclemencias climatológicas, ocasionándose desperfectos, que habrán de ser reparados en lo que años más tarde vendría a llamarse el muelle Sur.¹⁹

En 1921 D. Prudencio Guadalfajara sentará las bases para la construcción definitiva del puerto y Matos Massieu redactará el proyecto, que después sería modificado hasta concluir en 1951 en una estructura semejante a la actual. Al día de hoy se utiliza para el tráfico de cruceros de turismo, barcos Ro-Ro, buques tanqueros e incluso dispone de un espacio reservado para la marina de guerra.

El llamado muelle Norte, cuyos orígenes se remontan a 1884, también se remodelaría con la intervención de Guadalfajara, que lo prolongará en 1909; sus funciones se relacionaban con el desembarque de explosivos. Actualmente, con la instalación de la estación de Jet Foil en 1991, se ha convertido en un centro neurálgico del tráfico Interinsular.

¹⁹ Un resumen de este punto se observa en J.M. Ledesma Alonso, *El puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., particularmente el capítulo I, pp. 23-39.

Figura 7: Postal que recoge una escena típica en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, las gabarras cargadas de huacales de plátanos y tomates en torno a 1920, principales elementos del tráfico marítimo.



El muelle de Ribera es, de igual modo, concebido por el entonces Jefe de Obras Públicas D. Prudencio Guadalfajara; recogiendo una tradición mercantil, pues desde el principio existían diminutos muelles en los que se mantenía cierta intensidad de tráfico, mediante gabarras que se utilizaban entre la orilla y el fondeadero. Nacerá a petición de los particulares para construir depósitos de mercancías, ganando terrenos al mar. El proyecto presentado en 1943 por D. Miguel Pintor González, vería terminada las distintas fases en 1960, 1963 y 1982 respectivamente. En la actualidad juega un papel destacado pues dispone de muelle de pasajeros, muelle frutero y de mercancía general, así como rampa móvil y fija para las operaciones de ferríes y barcos Ro-Ro. En 1994 se ha construido un tacón que permite el atraque simultáneo de dos ferríes o Ro-Ro de la Compañía Trasmediterránea.

La dársena del Este nace a propuesta de Guadalfajara en 1905, pero sufrirá modificaciones al pasar de dique de carena y rompeolas del muelle Sur, a la carga y descarga de carbón y petróleos, que ya preconizaba Mato en 1921. Las sucesivas ampliaciones irían desde 1932 a 1965, 1970 y 1983. Formada por el dique del Este, el muelle de Contenedores y el muelle de Bufadero, representará la dársena industrial por excelencia, fundamentalmente destinada a la recepción de combustibles líquidos y graneles sólidos y contenedores.

Figura 10: La figura del “Cambullón” es representante del comercio autóctono, actividad que se llevaba a cabo a pié de barco, ofertando productos canarios, tráfico “menudo” que tenía lugar en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.



La dársena pesquera se propone en 1956, aunque se realizaría en varias fases hasta concluir en 1983, destinada a la manipulación del pescado, se encuentra dotada de todos los elementos necesarios para un adecuado servicio. Actualmente, sus instalaciones albergan desde canchas deportivas a diversos restaurantes, por tanto, también constituyen un punto de ocio.

Al Sur de la ciudad se inauguraría en 1964 el muelle de la Hondura y en el período 1980-87 se hizo la dársena de Los Llanos. Si bien, los preliminares de la misma datan de 1921, cuando se proyecta con fines pesqueros y de embarcaciones menores. Hoy en día, el dique muelle se utiliza para tráficos especiales y, entre otras funciones, sirve como base permanente del dique flotante de los Astilleros de Tenerife. En la explanada del Muelle de Ribera II se encuentran la base Interinsular de pasaje y tráfico Ro-Ro, así como las terminales de las navieras *Contenemar* y *Pinillos*.

Figura 11: El Puerto de Santa Cruz se le reconoce como “la gasolinera del Atlántico”, actividad que requiere de instalaciones adecuadas, como las que se observan en la foto, que a fines del siglo XX conforman un todo junto al núcleo portuario.



El puerto de Santa Cruz de Tenerife ha cumplido una función primordial, ha sido y es una estación de servicios en medio del Atlántico, donde los barcos se avituallan de agua y combustible, sin dejar de mencionar el ser escala de cruceros de turismo, en un complejo portuario que se extiende a lo largo de una línea de contacto con la ciudad de más de 10 Km, comprendiendo cuatro dársenas, más o menos especializadas, -Los Llanos, Anaga, El Este y Pesquera-.

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife gestiona los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca. Realmente, el principal puerto tinerfeño goza de una estratégica situación, ya que su dársena se encuentra ubicada en un punto que permite con facilidad la comunicación con la meseta central de La Laguna, que es punto de convergencia de todos los caminos de la Isla.

El acuerdo marco puerto-ciudad está favoreciendo la consolidación de un espacio marítimo, que conjuga los servicios de ocio con la función comercial que ostenta, gracias a la modernización de sus instalaciones, ofreciendo una compleja gama de servicios, que benefician la economía del conjunto de Islas que conforman la provincia de Tenerife.²⁰

²⁰ Ver Memorias últimos años.

9.2.1.2.- PUERTO DE LOS CRISTIANOS

Las condiciones naturales del entorno favorecería que desde tiempos remotos funcionara como embarcadero, representando una salida natural de los productos agrícolas de la comarca de Chasna y de los que deparaba aquel paraje, tales como sal, cal, piedras de sillería y azúcar; precisamente, durante largo tiempo se verían asaltados por piratas, pues la prosperidad de la zona suscitaba estas operaciones, con resultados poco propicios para el desarrollo económico local.²¹

El transcurso de los siglos sucedería sin actuaciones determinantes en sus infraestructuras hasta el comienzo del siglo XX, en el que por Real Decreto de 22 de julio de 1928, se originaría un cambio en la organización del puerto de Santa Cruz de Tenerife, pasando los núcleos pequeños de la Isla, que hasta entonces dependían de la Jefatura de Obras Públicas, a quedar administrados por la Autoridad Portuaria, mencionamos a *Garachico, San Marcos, Martiánez, Abona, Médano, Los Cristianos y San Juan de Guía*.²²

Los Cristianos era uno de los recintos que se anexionarían al puerto de Santa Cruz de Tenerife, encontrándose por aquellas fechas pendiente de aprobación el proyecto, que lo habilitaría debidamente para ejercer sus funciones, según figura en el anexo de la Memoria editada en 1929 por la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz.

El primer encargo de obra data de 1927 y tras algunas vicisitudes, las actuaciones se emprendieron algunos años más tarde, ya que la coyuntura económica no era favorable en esos momentos. El actual puerto de Los Cristianos fue proyectado en 1969, si bien, hasta 1974 no finalizaron los trabajos.

La actividad pesquera ha representado un apartado de interés, por lo que en 1964 se le dotó de una importante dársena de pesca, tras ser declarado puerto de refugio pesquero.

En la actualidad el puerto de Los Cristianos es un conjunto formado por tres alineaciones, una transversal que limita con la zona deportiva; otra que es utilizada por la naviera *Fred Olsen*; y la que ocupa *Trasmediterránea*. Es un núcleo especializado en tráfico de pasajeros y Ro-Ro y cuenta con estación marítima, dársena de pesca, con pórtico y explanada de varada y talleres de reparación, cámaras frigoríficas y fábrica de hielo; también es una base importante de embarcaciones deportivas.

²¹ La historia de los enclaves portuarios, hoy gestionados por la A.P. de Santa Cruz de Tenerife, puede conocerse a través de numerosos textos. La orientación de la obra hace básica la consulta de J. Ledesma Alonso y A.M^a Díaz Pérez, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife, La Palma, La Gomera, El Hierro y Los Cristianos*. A.P. Santa Cruz de Tenerife, 1999. En el caso del puerto de Los Cristianos, ver pp. 137-142.

²² Ver J.O.P.S.C.T. *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, mem. cit., 1929, Anexo Junta Central de Puertos y los puertos de Tenerife encomendados a esta Dirección Facultativa, s/p.

9.2.3.- PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

La ciudad de Santa Cruz de la Palma sería fundada por D. Alonso Fernández de Lugo, en el lugar denominado Tinibucar, junto a la Bahía. La tradición refiere, que sería precisamente en el cantón de Tedoque el lugar donde quedaría clavada la famosa cruz de madera, que daría nombre a la capital y puerto de la Isla.²³

El comercio se desarrollaba con la Península y Portugal, sirviendo a las expediciones que viajaban a las Indias; entre los productos de mayor aprecio se encontraban el azúcar y los vinos. De hecho, este interés suscitaría la piratería internacional, como era frecuente en la época y en el conjunto de las Islas Canarias.

En el capítulo de las infraestructuras hay una fecha que resaltamos, que se remonta a los años 1584 y 1586, etapa en la que D. Leonardo Torriani dirige la construcción del muelle, que en esos momentos era el único que merecía este nombre en el Archipiélago, a la vez se planificarían las defensas de la rada con nuevas fortificaciones; desgraciadamente, la fuerza del mar ocasionaría grandes desperfectos que lo destrozaron en 1671, destacando que hasta 1728 no sería reconstruido.

El arranque definitivo del muelle comenzaría en 1861, siendo inaugurado trece años más tarde. Una fecha trascendente para la evolución de este enclave sería 1883, momento en el que es declarado puerto de interés general, de este modo comienza su proceso de remodelación con nuevos e importantes presupuestos de mejoras. Ahora bien, sería a mediados del siglo XX, cuando se pudieron observar los atisbos de un claro progreso, y entre las actuaciones que se emprendieron se señala la colocación de la primera piedra, que tiene lugar en 1932, aunque la inauguración de estas obras no se llevaría a cabo hasta 1950, tras la visita del general Franco a la Isla.

El puerto de Santa Cruz de La Palma cuenta con más de un kilómetro de línea de atraque, representa otro de los espacios portuarios de interés en el conjunto que estamos describiendo. Está formado por un muelle polivalente, con terminal de contenedores, dotado de cuatro grúas automóviles, un muelle para el tráfico de mercancías en general y tráfico frutero de exportación; posee una estación marítima, tinglados y depósitos así como lonja pesquera, varadero, instalaciones para el suministro de buques, estación de servicios, etc...

La incorporación de nuevas líneas marítimas y modernas embarcaciones ha propiciado el que se produzca un constante aumento en el tráfico de pasajeros y contenedores.

²³ J. Ledesma Alonso y A.Mª Díaz Pérez, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife...*, op. cit., pp. 87-107.

9.2.4.- PUERTO DE SAN SEBASTIÁN DE LA GOMERA

El primer viaje de Colón dinamizaría el puerto de San Sebastián, ya que sería el preferido en la ruta del Nuevo Continente, por ello, se convertiría por su estratégica situación en punto obligado de referencia, en las travesías que tenían el destino americano, así como de la Armada Real y de los navíos lusos en sus viajes a Brasil, La India, Isla de Cabo Verde y Guinea.²⁴

La trascendencia de este puerto en la mencionada etapa queda refrendada, aunque sufriría considerables alteraciones a lo largo de los siglos, pues desde los tiempos en los que se beneficia del comercio que discurre al otro lado del Atlántico, incluyendo el tráfico de esclavos, al siglo XIX en el que se actúa a nivel de infraestructuras, lo cierto es que viviría un largo período de estancamiento, que también persiste en la primeras décadas del siglo XX, a pesar del empeño de las autoridades locales por cambiar esta situación.²⁵

Es importante destacar las incursiones que tienen lugar a lo largo de los siglos XVI y XVII, perjudicando la tranquilidad necesaria para el normal desenvolvimiento del tráfico, en esta secuencia de ataques mencionamos el del inglés Charles Windham, que pretendía apoderarse de la Isla en 1743, su derrota permitiría recuperar la normalidad del tráfico marítimo, y se torna al movimiento de pasajeros que emigraban para mejorar su situación económica, también se daba un comercio modesto con los puertos de Cádiz y Sevilla.²⁶ A colación de estos ataques, debe referirse que toda esta piratería en la Isla de la Gomera ha dejado su impronta en fortificaciones y castillos como testimonio de aquel pasado.²⁷

Así fueron discurriendo los siglos, sin que se tomaran iniciativas que finalmente prosperaran, para dotar de infraestructuras al puerto de San Sebastián de la Gomera, que junto al de La Estaca en la Isla de Hierro, no dispondrían a principios del siglo XX, de accesos que facilitarían la comunicación tanto interior como marítima.

La construcción del muelle de La Hila comenzó a finales del siglo XIX, pero hasta que las obras concluyeron adecuadamente sufrieron toda

²⁴ Algunos detalles de este puerto pueden verse en J. Ledesma Alonso y A.M^º Díaz Pérez, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife...*, op. cit., pp. 109-127. Para conocer la etapa histórica de estos primeros tiempos consultar A. Béthencourt Massieu, "Proyecto de incorporación de La Gomera a la Corona de Felipe II (1570-1590)", en *AEA*, nº 14.- Las Palmas-Madrid, 1968, p. 416.

²⁵ La evolución del puerto de San Sebastián de la Gomera queda recogida, entre otras, en A. Darías Príncipe y G. Díaz Padilla, *La Rada y Puerto de San Sebastián de La Gomera. 1492-1982*, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Tauro Producciones S.L., 1994.

²⁶ El tema emigratorio puede consultarse en A.M. Macías Hernández, *La migración canaria, 1500-1980*, Barcelona, Ed. Júcar, 1992. Y en E. Burriel de Orueta, *La emigración factor clave de la demografía de los espacios marginales canarios: la población de la Isla de la Gomera*, Barcelona, Taller de Geografía 2, Oikos-Tau. S.A., 1981.

²⁷ Ver A. Darías Príncipe y G. Díaz Padilla, *La Rada y Puerto de San Sebastián de La Gomera...*, op. cit., especialmente capítulo III: "San Sebastián y su Puerto. Parada y fonda de corsarios". Y capítulo IV "El sistema defensivo del Puerto", pp. 37-58

clase de infortunios administrativos. Puede decirse, que sería uno de los recintos en los que pesó, muy especialmente, la escasez de medios económicos con los que llevar a cabo las obras, procediéndose a modificar y renovar los proyectos que se suceden ininterrumpidamente con el discurrir de la primera parte del siglo XX.

En los anales de su historia se menciona el 2 de diciembre de 1957, fecha en la que tiene lugar la inauguración oficial de las reformas, que habían sufrido un larguísimo proceso, desde que se proyectan los primeros trabajos hasta que definitivamente concluyen.²⁸

El comienzo de la década de los setenta significaría para la economía local, que la industria turística formara parte de ciertos núcleos entre los que se contaba el Sur de Tenerife, favoreciendo también el contexto de la Isla de La Gomera, cuya especial ubicación le permitía el aumento del tráfico de viajeros, incentivando las inversiones que se realizaron para adaptar las instalaciones a las nuevas necesidades.

San Sebastián de la Gomera cuenta con un dique protegido por una escollera de aproximadamente unos 400 metros de longitud con dos tramos diferenciados. Los actos correspondientes al V centenario del Descubrimiento de América, significaron momentos de progreso y cambio, pues se proyectarán sus líneas de actuación definitiva, con la habilitación del muelle para el atraque del ferry y del hidrofoil. Por tanto, puede decirse que está especializado en el tráfico de pasajeros y carga rodada, para lo cual posee una estación terminal de pasajeros, siendo también una base importante de embarcaciones deportivas.

9.2.5.- PUERTO DE LA ESTACA EN LA ISLA DE EL HIERRO

El puerto de La Estaca tomaría su nombre de los estacones que servían para el amarre de los navíos. Sus referencias históricas datan del siglo XV, cuando D. Juan de Bethencourt desembarcó para conquistar la Isla. A lo largo de los siglos, el puerto de Tecorone, actual puerto de Naos y el de Iramase, que se encuentra a su lado, han sido los únicos fondeaderos donde los navíos podían desembarcar.²⁹

Los primeros contactos comerciales en el siglo XV fueron con las flotas portuguesas, cambiando mercaderías por brea y madera. Un siglo más tarde, comienza un intenso comercio con Inglaterra de “hierba pastel”, orchilla y cochinilla que duraría hasta finales del XIX. A mediados del siglo XVI, el Hierro era la Isla que más grano exportaba a Tenerife y Gran

²⁸ A. Darías Príncipe y G. Díaz Padilla, *La Rada y Puerto de San Sebastián de La Gomera...*, op. cit., p. 120.

²⁹ Referencias de interés para conocer este puerto pueden verse en J.C. Díaz Lorenzo, *El Hierro, la Isla del meridiano*, Excmo. Cabildo Insular de El Hierro- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Tauro producciones, 1998. Y en la citada de J. Ledesma Alonso y A.Mª Díaz Pérez, *Mirando al mar. El entorno de los Puertos de Tenerife...*, op. cit., pp. 129-135.

Canaria, sobre todo cebada y trigo; comercialmente era interesante el ganado, que servía a menudo para intercambiarlo por productos de la Isla, cuando éste había engordado lo suficiente se devolvía a Tenerife. En el último cuarto del siglo XX, los cultivos del plátano y de la piña tropical han propiciado sus exportaciones, lo mismo que la industria vinícola y los derivados de la leche como el queso y las quesadillas.³⁰

Desde el punto de vista administrativo resaltamos la fecha de 30 de mayo de 1888, en la que se declararí­a al puerto de La Estaca como de interés general de segundo orden. Sería incluido en el Plan de Estudios por Real Orden de febrero de 1898, aprobando su presupuesto en 1908. El proyecto fue elaborado por D. Juan José Santa Cruz, aunque todavía en los años treinta, según obra en los archivos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, no se disponían de infraestructuras que permitiera a los vapores atracar, por lo que se utilizaban barcazas que se acercaban a él para realizar el tráfico de mercancías y pasajeros.³¹

Los estudios para ampliar el puerto de La Estaca se dilataron en el tiempo, concibiéndose las mejoras entre 1948 y 1950, que es cuando se aprueba un proyecto de gran interés; finalmente, sus instalaciones serían remodeladas algunos años más tarde, procediéndose a la inauguración oficial el 22 de julio de 1960. Así es como se ha llegado a un presente optimista, pues hasta 1993 y en el plazo de la última década, el tráfico ha aumentado en un 50% en pasajeros y un 70% en mercancías.³²

El puerto de La Estaca en la Isla de El Hierro, dispone de una capacidad de atraque que le facilita el tráfico de pasajeros y la carga rodada, contando con una rampa móvil, tinglado de almacenamiento, varadero y una estación marítima. Recientemente, se ha abierto una esperanzadora etapa con la puesta en servicio del ferry de la compañía Olsen, lo que mejorará las comunicaciones entre las Islas y sobre todo la disposición turística de la zona.

Los puertos que componen el espacio portuario de Santa Cruz de Tenerife superan los 1,6 millones de metros cuadrados, es por tanto un ámbito marítimo de gran interés, compuesto por un conjunto de dársenas que recorren un tramo de costa considerable, ubicado en puntos muy concretos de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en la Isla de la Gomera y en la Isla de Hierro.

³⁰ Ver J.C. Díaz Lorenzo, *El Hierro, la Isla del meridiano*, op. cit., pp. 24-25.

³¹ J.C. Díaz Lorenzo, *El Hierro, la Isla del meridiano*, op. cit., pp. 38-39.

³² J.C. Díaz Lorenzo, *El Hierro, la Isla del meridiano*, op. cit., p. 44.

9.2.2.- PRINCIPALES TRÁFICOS: VALORACIÓN DE LAS FUENTES³³

La evolución del conjunto de puertos de la provincia de Tenerife se ha realizado a partir de la bibliografía existente y de la documentación que alberga el archivo de la Autoridad Portuaria. A nivel estadístico se han tomado las referencias que mejor describen los rasgos más peculiares de sus tráfico, a través del movimiento de mercancías que se lleva a cabo desde principios del siglo XX, que es cuando se tiene una información continua, atendiendo a las magnitudes clásicas relativas al movimiento de pasajeros, buques y pesca.

Los primeros apuntes mercantiles datan de los momentos en los que inicia su andadura la primera Junta, por tanto desde 1909, referencia en el tiempo que abre el análisis comercial, de las mercancías que entran y salen del puerto, a partir de ahí se han estudiado los rasgos de su tráfico marítimo.

Por otra parte, se han elaborado series de principales productos desde 1928 a 1940 y con carácter exhaustivo para 1950, matizando el régimen en el que lo hacen, esto es permitiendo especificar tanto el tráfico de cabotaje como el exterior, según los registros de las Memorias editadas por la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

La Memoria correspondiente al año 1925 anuncia en su introducción, que ha de redactarse un documento en el que se detallen las obras. Una primera parte de algo más de cincuenta páginas, permite descubrir grandes capítulos de la historia del puerto de Santa Cruz, las obras realizadas y “las que actualmente se están ejecutando”, descripción de instalaciones, e incluso referencias fotográficas de gran interés, que perfilan la transformación de la navegación, desde que se constituye la Junta de Obras al momento de edición del mencionado texto.³⁴

Ahora bien, el manuscrito indispensable para conocer la trayectoria del espacio portuario es la Memoria editada en 1929, abarca desde 1848 hasta concluir la primera parte del siglo XX. Su amplio volumen, más de trescientas páginas, reconstruye paso a paso los acontecimientos de relevancia en su historia y sus once capítulos... “desde la *Historia suscita del progreso constructivo del puerto*” a “*El futuro porvenir del puerto*”, descubren los matices que dejan interpretar con claridad los datos que complementan los registros anteriores, incluso desde el punto de vista fotográfico se aportan testimonios de indudable valor.³⁵

³³ El análisis del conjunto de puertos que hoy integran la Autoridad Portuaria se ha podido realizar gracias a la colaboración prestada. Especialmente, mencionamos a D. Manuel Fernández Castillo a quien agradecemos particularmente las atenciones recibidas.

³⁴ Ver J.O.P.S.C.T., *Memoria sobre el estado de las obras y servicios en 30 de junio de 1925*, Tenerife, Tipografía Librería Católica, 1926.

³⁵ J.O.P.S.C.T. *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, mem. cit., 1929.

Las últimas décadas del tráfico en los puertos que conforman hoy en día la Autoridad Portuaria, se han podido trazar gracias a la información estadística que se adjunta, tomada de los archivos del Ente Público Puertos del Estado.

9.2.3.- TRÁFICO DE MERCANCÍAS (1909-2000)

El tráfico de mercancías se plantea desde 1909 hasta finales del siglo XX en el cuadro 1 y en el gráfico 1. La primera valoración que puede hacerse a nivel general, es que la situación geográfica de un puerto isleño, predispone a que su movimiento de mercancías atienda las necesidades de la sociedad local, y parece congruente el predominio del volumen de mercancías descargadas frente a las cargadas.

En la primera parte del siglo XX las mercancías descargadas no prevalecen, pero a medida que avanza el tiempo, sobre todo desde los años cincuenta el proceso se acentúa, a la vez que se acrecienta el volumen general de tráfico.

El núcleo portuario se comporta fundamentalmente como receptor de mercancías del exterior, muy particularmente de productos petrolíferos, si bien, interrumpe su progresión en los años en los que los conflictos bélicos tienen lugar en el mundo, aunque la incidencia de la Guerra Civil no sería muy fuerte, pues los principales productos que componen la semblanza comercial proceden de un ámbito distinto a la Península.

El análisis que se está efectuando obliga a puntualizar, que desde 1962 se está considerando el total de tráfico del conjunto de puertos que conforman la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, como queda fielmente reflejado en el gráfico 1, cuestión que justifica el incremento de los años sesenta, más por la forma en la que se presentan los datos, que por un incremento real e individualizado de sus tráficos.

Es innegable que el despegue y desarrollo del volumen de mercancías movidas tiene lugar a partir de la segunda mitad del siglo XX, una vez superada la crisis que se deriva de la 2ª Guerra Mundial, que hizo peligrar la elaboración de los productos petrolíferos refinados, por la falta de petroleros que trajeran la materia prima.

9.2.3.1.- TRÁFICO DE MERCANCÍAS SEGÚN LA CLASE DE NAVEGACIÓN (1928-1957)

El comercio vía marítima se explicita para el período 1928-1957, matizando las modalidades de navegación. A partir de 1942 y hasta el final de la serie se concretará el tráfico de cabotaje si es con la Península, entre Islas o con el Protectorado y las Colonias; referencias que en el caso de una economía “isleña” son particularmente interesantes.

El cuadro 1.2 es el que presenta todos estos matices del tráfico. Si nos fijamos en las mercancías descargadas, se aprecia dentro del cabotaje,

el mayor interés que tiene el que se lleva a cabo con la Península, si lo comparamos con los otros apartados, “Insular” y “Protectorado y Colonias”, si bien, dentro de este capítulo sobresale especialmente el comercio que se efectúa con Fernando Poó.

En las estadísticas consultadas se constata que el tráfico de cabotaje se encuentra muy por debajo del que se registra a nivel exterior, en este caso el petróleo bruto tiene mucho peso específico. Esto revela una característica típica de su economía y es la fuerte dependencia de las importaciones para el abastecimiento general de la Isla; de hecho, la 2ª Guerra Mundial supondría un duro golpe para el tráfico, tal como se aprecia en el cuadro 1.2 y en el gráfico 2A.

En relación a las salidas de mercancías se perciben varias cuestiones, por un lado, el tráfico de cabotaje se muestra bastante estable hasta mitad de los años cuarenta, y a partir de aquí se inicia un proceso de crecimiento, llegando a sobrepasar en los dos últimos años el millón de toneladas; por otro lado, las exportaciones se han comportado de manera semejante a las importaciones, pues el tráfico se ve influenciado por los conflictos bélicos, aunque las diferencias a nivel cuantitativo son acusadas. A fines de la década de los años cincuenta el despegue del puerto se va haciendo una realidad.

Las singularidades que afectan a la navegación atendiendo a su tipología se encuentran recogidas en el gráfico 2A y 2B, mientras que en el primero se vislumbra la tendencia seguida por cada uno de los epígrafes principales, percibiéndose los ciclos mercantiles de la actividad portuaria, en el gráfico 2B, se mostrará la significación de cada uno de los grandes apartados, atendiendo a la clase de navegación, tanto en lo que se refiere a las mercancías cargadas como descargadas.

El peso de las importaciones es determinante en el conjunto de las entradas, mientras que en las salidas, aunque la componente exterior es alta, en torno al 45% de tráfico, el cabotaje que mantiene con la Península es un apartado que alcanza el 34%, por tanto, representa una parte interesante del cómputo total del movimiento en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

9.2.3.2.- PRINCIPALES PRODUCTOS Y CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1928-1940)

Antes de pasar a comentar los datos, considerar que están tomados de las Memorias tal como se presentan originalmente, si bien las propias series recogen las denominaciones de una manera más extensa, por lo que señalaremos básicamente la composición de las partidas, cuyos nombres no trasladen la totalidad de productos que agrupa.

- *Carbones vegetales, leñas, materiales térreos*: es una agrupación que se nutre de elementos tan dispares como los fosfatos naturales

de cal, minerales de hierro, cobre, plomo y antimonio, piritas ferrocobrizas y otras menas metálicas, plomo en galápagos, mata cobriza, lingotes de hierro, cobre en torales y barras, cáscara cobriza, abonos minerales y orgánicos, primeras materias y cantoneras para envases de frutos.

- *Cereales, forrajes, semillas y otros*: reúne los siguientes productos, garbanzos, legumbres secas, vinos, aceite de oliva, ganado y animales vivos, frutas frescas o secas, hortalizas y legumbres frescas, maquinaria agrícola y las demás sustancias alimenticias.
- *Resto de mercancías*: es un grupo que sirve para presentar los productos que no tienen un lugar específico, así como lo que se denomina en la Memoria “el metálico”.

Los cuadros 2.1.1 a 2.1.11 y el gráfico 3 plasman los principales productos que se mueven en el periodo considerado. Habría que resaltar que el crecimiento del volumen de mercancías se muestra acorde a las vicisitudes que se viven en el conjunto de la Nación, aunque se puede percibir una ligera tendencia al alza en la década de los años treinta.

Una valoración extraída de Memoria marca la naturaleza del comercio en la coyuntura de la dictadura de Primo de Rivera:

“Se observa una disminución en la recaudación a partir del año 1928 que se acusa sensiblemente en el año 29, y que lógicamente tenemos que suponer que seguirá; pero ¿hasta cuando?”

Debe pensarse que cualquier baja tiene un límite que determina la mínima exportación, y que esta es función de la riqueza del país.

En este punto nadie duda que esta riqueza está precisamente en un período de incremento con la roturación o preparación de nuevos terrenos para la plantación de plátanos, y la incesante actividad en la explotación de nuevas galerías de alumbramiento de aguas.

También debe considerarse, que el año 1929 ha sido un mal año para los agricultores, y ello se refleja exactamente en la recaudación correspondiente....

De igual manera, constituyendo una gran parte de la importación, materias tales como la madera, la turba, etc., necesarios para preparar posteriormente la exportación de tomates, plátanos, y patatas, es indudable que, al menos por este concepto, aumentará al compás de la exportación.

La disminución del tráfico en el puerto, tendría, como consecuencia, una baja en la recaudación; pero, repetimos, puede prescindirse del servicio de carbones, por ejemplo, que

los barcos podrían hacer en otros puertos; pero no de aquel tráfico que es necesario a la vida de la Isla”.³⁶

El paréntesis informativo de los años treinta y ocho y treinta y nueve, nos hace fijarnos en 1940 que es cuando se tiene constancia del tráfico marítimo. Los valores muestran una mayor aproximación en cuanto al volumen de mercancías entradas y salidas, reflejando el efecto que provoca la Guerra Civil, más por el ascenso en las exportaciones que por el propio descenso de las importaciones.

En cuanto a la clase de navegación, destacar que tanto en el apartado de cargadas como descargadas, es el tráfico de gran cabotaje el que mayor volumen de mercancías mueve, con la peculiaridad de que a medida que avanzamos en el tiempo, en las salidas el cabotaje va creciendo hasta alcanzar al apartado de gran cabotaje, mientras que en las entradas, son la navegación de altura y gran cabotaje las que se comportan de una manera más favorable en los últimos años analizados.

El estudio de las principales mercancías se presenta en el gráfico 3, mostrando una síntesis de las partidas que gozan de una mayor intensidad de tráfico. En las entradas el predominio de los productos energéticos es considerable, de tal modo, que el “petróleo bruto” por un lado, los “carbones minerales y cok”, “carbones, leñas, abonos y minerales térreos” y los “cereales, forrajes y semillas” representan el tráfico principal, de igual modo, la partida de “petróleos brutos” figura en las mercancías cargadas, evidenciando la función de ser puerto que redistribuye este esencial producto a otros recintos portuarios.

Además, son significativas en las salidas de mercancías los productos agrícolas, y en este capítulo sobresalen los plátanos, “tomates y cebollas”, dejando de manifiesto la continuidad de lo que es el esquema tradicional de comercio en la economía isleña, en la medida que se abastece de materia prima energética, que en este caso también redistribuye, dando salida a los productos típicos de la huerta Canaria.

9.2.3.3.- PRINCIPALES PRODUCTOS Y PAISES (1942-1957) Y ESTUDIO DETALLADO EN 1950

El análisis del comercio que tiene lugar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, se ha podido trazar según la información de las Memorias, y aunque sólo detallaremos con carácter exhaustivo las cifras alusivas a 1950, se han reconocido a grandes rasgos los países de donde vienen las principales importaciones y en que lugares se concreta esa función que ejerce como centro reexportador, para el período que media entre 1942 y 1957.

³⁶ J.O.P.S.C.T. *Memoria relativa al progreso y desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, mem. cit., 1929, p. 207.

Ya se ha especificado la importancia que tienen las entradas del exterior, en lo concerniente al gran cabotaje y altura se repiten con frecuencia partidas que van creciendo con el paso de los años, particularmente cuando a partir de 1945 se va restableciendo el movimiento con el extranjero.

Entre los rasgos más sobresalientes de este tráfico se encuentran varios capítulos, el más destacado corresponde a los petróleos y derivados, gasolinas, keroseno, etc..., la magnitud que toma este epígrafe se deja de relieve en la presentación de las cifras, que a partir de 1952 le otorgan un apartado diferenciado, separando estos tráficos del resto de las importaciones.

En este caso hay que hablar del interesante mercado proveedor que supone Sudamérica, especialmente Venezuela y Colombia. Cuando las cifras se incrementan nuevos países proveen estas mercancías, citamos como más representativos Arabia, Irán y las Antillas Holandesas, haciendo hincapié en la función reexpedidora que desarrolla este puerto a los centros africanos que la demandan. Se ha comprobado que las naciones que más figuran en esta relación son Nigeria, Costa de Oro, el Congo Belga, Mozambique y la llamada Unión Sud-africana.

En el capítulo de productos alimenticios señalamos el interés que tiene el grupo de “granos”, particularmente el maíz y el trigo, y en este caso es Argentina quien surte a la Isla de estos elementos básicos, aunque la diferencia entre los productos comestibles y el apartado de petróleos y derivados es abismal. En cuanto a la diversidad de mercancías que entran del exterior es Argentina quien predomina y el resto de naciones fundamentalmente polarizan ese mercado de petróleos ya aludido.

Una vez que se han descrito los principales productos que se comercian y los países de destino y procedencia, puede trazarse un estudio más exhaustivo para 1950, al disponer de una información detallada. Los pasos que se han seguido se explicitan a continuación. Básicamente, se computarán las mercancías que superen el millón de kilogramos en la suma de los tráficos, tanto en el apartado de descargadas como en las cargadas.

Los grupos que se han conformado son:

- *Abonos*: recoge los que figuran con este nombre, tanto los denominados “sin clasificar” como la partida “cloruro de potasa”.
- *Aceites*: en el que la mayor representatividad corresponde al aceite de oliva, si bien, también se refiere a los aceites de “girasol”, “palma”, de “pinturas”, de “soja”, que coyunturalmente pueden ofrecer cifras altas de tráfico.
- *Alquitrán, asfalto*: se presenta como suma de ambos componentes, y tanto en el caso de las entradas como en las salidas es más significativo el alquitrán.

- *Envases*: es un grupo donde se concentran todos los elementos que sirven para “contener”, por tanto, se incluyen los envases como genérico y la paquetería.
- *Hierros*: alberga tanto la partida que recibe esta denominación, como la que se presenta bajo el registro de “hierro en barras, laminado, obrado”. Se le anexiona un elemento significativo que es el de “vagonetas de hierro”.
- *Maderas*: este conjunto aglutina tanto a la denominación general de “maderas” como la “madera obrada” y “madera de empaque”.
- *Pescado seco y conserva*: en el que la partida “bacalao” es un elemento característico de este conjunto que recoge lo referente al pescado, como enuncia su titular tanto el seco como en conserva. También figuran las “conservas en general”.
- *Tejas, ladrillos, loza y baldosas*: es un grupo de productos relacionados con la construcción, entre los que se cuentan las baldosas y el barro obrado, los ladrillos, la loza, incluida la “loza sanitaria” y “tejas”, todos gozan de una significación.
- *Vinos, aguardientes y licores*: en el que se presentan toda clase de bebidas, menos el té y el café. Son particularmente importantes dentro del grupo los vinos, aguardientes, licores, y menos significativas, las cervezas, las aguas minerales, “Coñac y brandy”, alcohol, vermut, “vinagres” y “whisky”.
- *Sulfatos*: reconoce las partidas que empiezan por dicha denominación, recogiendo el de cobre, magnesia, hierro, sosa y potasa.

El estudio del tráfico del puerto en 1950 tendrá su reflejo en el cuadro 2.2 y en los gráficos 4 y 5. Más adelante se ha completado esta información con el detalle correspondiente a países, cuadros 2.3.1 a 2.3.4 y gráfico 6.

Antes de valorar las cifras señalamos que las partidas representadas deben llegar al millón de kilogramos, tanto a nivel individual como agrupado por semejanza, pero los perfiles económicos dejan al descubierto la existencia de un número considerable de productos, que sin llegar a la cota establecida tienen una presencia destacada, superando el medio millón de kilogramos.

En el capítulo de las descargadas que vienen de la Península, que es donde más se aprecia esta consideración de grupo relevante dentro del llamado “resto de mercancías”, se citarán a los ácidos, “cañas para tomates”, explosivos, ferretería, “material refractario”, “medicamentos” y “tejidos”. Y en el tráfico exterior, tanto el referido al gran cabotaje como en la altura, se nombran como significativas los “aceros” y los “lubricantes”.

Una primera observación de los datos permite afirmar que el grupo de petróleos y derivados descargados ha experimentado un considerable aumento desde la última referencia que comentábamos, por tanto, desde 1940, todo lo cual refleja el fuerte crecimiento económico que se percibe en la época reseñada, demandando en mayor medida esta fuente de energía. Sin dejar de mencionar el interés que tiene en este puerto el movimiento que se genera, como consecuencia de su función de abastecimiento a otras Islas.

En las mercancías descargadas sobresalen principalmente, además del petróleo ya reseñado, la cal, carbón, “cemento” y “maderas”, y en cuanto a los alimenticios, el maíz y las patatas. Estos datos evidencian la evolución de ciertos capítulos, como el de los granos y por supuesto el de las materias primas básicas ya comentadas, lo que ratifica la trayectoria de crecimiento de la economía isleña, que se nutre básicamente en sus entradas de materias primas energéticas.

Otra valoración que puede deducirse del cuadro 2.2, en relación a la actividad exportadora, es la importancia primordial de los plátanos y tomates en el capítulo de los alimenticios y en cuanto a otros productos de gran relieve comercial, dentro del apartado de cabotaje Peninsular, podría mencionarse el grupo que se presenta con la denominación “alquitrán y asfalto”.

Estas apreciaciones quedan puestas de manifiesto en el gráfico 4, en el que se observa el nivel de significación que tienen cada uno de los productos. Asimismo, en el gráfico 5 se especifica el volumen de mercancía descargada y cargada según la modalidad de navegación, percibiéndose un predominio de la navegación de altura en las importaciones, que se concreta en los ya mencionados productos petrolíferos, mientras que el cabotaje Peninsular es el que destaca en las salidas de mercancías, ya que después de los productos relacionados con el petróleo, son los agrícolas, como plátanos y tomates los referentes básicos.

Los principales países de origen y destino de las mercancías se trasladan a los cuadros 2.3.1 a 2.3.4. En las importaciones se ha desglosado por gran cabotaje y altura, destacando la prevalencia en la navegación de altura las naciones como Venezuela, Arabia o Persia (Irán), por la influencia decisiva del grupo de “petróleos y derivados”, y reflejando el siguiente grupo más significativo, el de los “granos”, muy particularmente el maíz, elemento que procede de los Estados Unidos. También mencionar en gran cabotaje las patatas de procedencia irlandesa.

En lo concerniente a las salidas, se ha detallado en gran cabotaje y las que se efectúan a los Protectorados y Colonias. El país al que se destina más mercancía es Inglaterra, principalmente por el capítulo alimentario, copando la mitad del tráfico que sale por esta modalidad de navegación.

Los porcentajes que acapara cada país respecto del total, atendiendo a la clase de navegación ya indicada, se pueden observar en el gráfico 6.

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

El tráfico exterior de las tres últimas décadas del siglo XX se refleja en los gráficos 7 a 11. De nuevo se constata que se está en presencia de un puerto en el que existe una referencia básica, -el petróleo crudo-, que en el caso de las importaciones y junto a los “productos petrolíferos refinados”, se sitúan en todo momento por encima del 80% sobre las entradas del extranjero.

En cuanto a las exportaciones, la única variación es que ahora son los “productos petrolíferos refinados” lo que constituyen la principal referencia, aunque unido a las “frutas, hortalizas y legumbres”, lo que hace que estos capítulos supongan más del 80% del volumen de mercancías que salen del conjunto portuario.

En definitiva, se percibe una estabilidad muy fuerte en las mercancías que mueven en régimen de exterior, que se resume en el abastecimiento de petróleo crudo y la redistribución de productos petrolíferos refinados y en cuanto a las salidas, que se efectúan principalmente al mercado nacional, son los productos agrícolas de la tierra los que conforman su tráfico más genuino.

9.2.4.- MOVIMIENTO DE BUQUES (1857/2000)

En las Islas Canarias el movimiento de buques es esencial para la vida ciudadana, y en particular en el puerto de Santa Cruz de Tenerife y en los enclaves que dependen de la Autoridad Portuaria, se pone de manifiesto la importancia que tiene escrutar las cifras alusivas a este tráfico, para lo cual se ha elaborado el cuadro 3.1, que traslada el número de buques que arriban a puerto, distinguiendo entre vapores y veleros, para el periodo comprendido entre 1857 y 1950, aunque las cifras no se presentan con continuidad, pues los primeros años corresponden a referencias que se muestran por la antigüedad que poseen; desde 1909 hasta 1929 los registros sí son consecutivos, siendo completados con unos datos puntuales de los años referidos a la Guerra Civil y la década de los años cuarenta.

La navegación a vapor sigue una línea ascendente, con los altibajos propios de los años conflictivos en los que tienen lugar los sucesos bélicos a nivel internacional, sin embargo, la navegación a vela y dentro de la ligera tendencia a la baja que origina el paso de los años, mantiene una estabilidad por encima de lo usual; la interpretación que pueda derivarse se relaciona con la propia configuración de Isla, lo que le predispone a una dilatación en el tiempo en el uso de la navegación a vela, situación que también se ha constatado para el conjunto de puertos Baleares.

El cuadro 3.2 y los gráficos 12 y 13 se ocupan de trasladar las variables más significativas que se están analizando, a lo largo del siglo XX, con las lagunas numéricas que presentan las fuentes originales, aunque con indicación para la mayor parte del tiempo de las Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), el Tamaño Medio del Buque (T.M.B.) y la Carga Media del Buque (C.M.B.)

El indicador numérico revela una marcha ascendente muy regular desde 1909, manteniéndose constante hasta los años 1913-1914 y descendiendo de forma rápida hasta 1918, proceso coincidente con el transcurso de la Guerra Europea, de efectos muy negativos si tenemos en cuenta que se trata de un puerto de entrada, donde las importaciones es elemento clave del tráfico.

El año 1919 refleja de nuevo un cambio en la tendencia, al iniciarse un progresivo aumento en el número de buques, que experimenta algunas oscilaciones al final de la década de los años veinte; modificación que responde a una situación coyuntural, en la que entre otras causas, se percibe una falta de aceites crudos. El período alusivo a la Guerra Civil es un tiempo de declive, cuya recuperación comienza a partir de la conclusión de la 2ª Guerra Mundial, proceso de crecimiento que llega hasta nuestros días y que en este núcleo es especialmente significativo. Las cifras alcanzadas muestran que el puerto de Santa Cruz de Tenerife y los otros recintos gestionados por la Autoridad Portuaria son encrucijada de caminos, de los buques que vienen de la Península y de Europa en sus rutas a América o al Sur de África.

En lo concerniente a la variable Tamaño Medio del Buque debe destacarse el alza que ha tenido lugar, especialmente desde los inicios de la década de los años setenta y mediados de los noventa. En el gráfico 12 se aprecia con mayor precisión estas puntualizaciones.

Y en relación con la Carga Media del Buque señalar su crecimiento hasta el final de los años sesenta, para a partir de ese momento, coincidiendo con el incremento del T.M.B., iniciar un descenso y una cierta estabilización en sus valores, si bien, en los últimos años se vuelve a registrar un ligero descenso debido al aumento del tamaño de los buques.

El cambio más trascendente quizás se halla producido en el último lustro, ya que desde 1995 al año 2000 la T.R.B. se han doblado, lo que ratifica la transformación que han experimentado los buques en su porte y fisonomía, revelando la adaptación a los nuevos retos que plantea la navegación, que cada vez asume en mayor medida el uso de buques de gran capacidad, para hacer más rentable el transporte de mercancías.

9.2.5.- PASAJEROS (1857/2000)

El tráfico de pasajeros representa para las Islas Canarias un capítulo de relieve, como corresponde a cualquier núcleo ciudadano que se ubique

fuera del territorio Peninsular, en el caso que nos ocupa se ha trazado su evolución en el cuadro 4.1, para el período que abarca desde mediados del siglo XIX hasta 1929, el cuadro 4.2 que informa cuantitativamente desde 1930 a 1960 y el cuadro 4.3 que concluye con las cuatro últimas décadas del siglo XX.³⁷

En los primeros apuntes que se relacionan en el cuadro 4.1, se constata el movimiento de pasajeros en tránsito y el número de tripulantes para ciertos años del siglo XIX y de manera continua desde 1909 a 1929; la estabilidad para el tramo que se ciñe al siglo XX es quizás la característica que puede resaltarse. En el cuadro 4.2 se acusa un descenso que se mantiene hasta el inicio de la década de los años cincuenta en la que el tráfico de pasajeros vuelve a alcanzar las cotas que le eran habituales en los años veinte.

En general, el análisis del movimiento de pasajeros deja al descubierto un proceso, donde se resalta que durante la segunda parte del siglo XIX este puerto fue válvula de escape, para los canarios que intentaban huir de la miseria que se respiraba en las Islas, proceso que se reanuda desde 1910 hasta la Guerra Civil. A partir de 1950 y hasta los años setenta, el crecimiento responde a las facilidades otorgadas una vez que fue legalizada la emigración, convirtiéndose Venezuela en uno de los destinos más habituales, no en vano fue la cuna de la emigración marítima del siglo XX, dentro del contexto que representó Cuba y toda Sudamérica.³⁸

En el cuadro 4.3 se pueden apreciar tres fases diferenciadas, una primera hasta el inicio de los años setenta, en la que los cruceros de turismo comparten protagonismo con los barcos de emigrantes al nuevo continente, y la segunda correspondiente a los años setenta y ochenta, en los que se incrementa de forma apreciable el tráfico de pasajeros, gracias a la influencia decisiva que tendría el cierre del Canal de Suez, lo que vendría a contribuir a la consolidación portuaria.

La llamada sociedad del bienestar progresivamente impulsará el tráfico de pasajeros, relacionándolo ahora con el ocio, que va haciéndose realidad en un espacio especialmente dotado para el descanso y la diversión, influyendo de manera decisiva en la economía de las Canarias y en el crecimiento de los puertos de la provincia de Tenerife, si bien, era una

³⁷ El tráfico de pasajeros es un elemento característico de las Islas Canarias, estudiado en algunos de sus aspectos principales por J.C. Díaz Lorenzo, *Los trasatlánticos de la emigración*, Santa Cruz de Tenerife, Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, 1992. Y del mismo autor *La Palma y el mar*, Madrid, Presidencia del Gobierno de Canarias, 1994. También, *El turismo marítimo en La Palma*, Madrid, Cabildo Insular de La Palma, 1999.

³⁸ Temática que se aborda en las obras generales que analizan la historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Particularmente se cita A.M. Macías Hernández, *La migración canaria, 1500-1980*, Colombres, Asturias, Ediciones Júcar, Fundación Archivo de Indianos, 1992. Y el texto de J. Yanes, *Crisis económica y emigración en Canarias*, Tenerife, Litografía Romero, 1997.

actividad que había comenzado a dejar su influencia a finales del siglo XIX.³⁹

En la década final del estudio se constata un nuevo y fuerte incremento en el número de pasajeros, confirmándose el indiscutible interés de este capítulo del tráfico, siendo considerado como puerto base de los cruceros de turismo de Canarias. Las cifras demuestran que se está en una posición privilegiada a nivel nacional. Los motivos que inducen a esta situación serán la apertura de nuevas líneas y la reducción de las tarifas, para mermar las posibilidades de la competencia existente entre las empresas del sector.⁴⁰

9.2.6.- PESCA (1941-2000)

Las toneladas de pesca fresca así como su valor en 1ª venta y el valor por tonelada se cuantifican en el cuadro 5, donde se analizan los últimos sesenta años del siglo XX.

La tradición marinera en las Islas Canarias data de antiguo, pues aunque no se disponen de cifras hasta los años cuarenta en el siglo XX, si que se tiene constancia del relieve del sector pesquero en el conjunto de la provincia de Tenerife, de hecho, en el siglo XIX la pesca fue el segundo producto de exportación, fundándose en 1883 la Sociedad Pesquería y Salazones de Tenerife para la pesca del salpreso, sama, cherne y pargo, en el área de Berbería, sirviendo de alimentación a los habitantes africanos, a los que llegaban a través de buques que se encargaban de transportar los fardos de pescado salado.

En 1903 se crea la Sociedad Pesquerías de Tenerife para explotar adecuadamente estos recursos y en 1930 comenzaría su actividad la factoría Pesquerías y Salazones de Tenerife, con centro de actividad en los caladeros saharianos y amplios secaderos de pescado en Jágua, instalándose posteriormente otras factorías en Los Llanos, Valleseco y en el Barrio de la Alegría.

Los datos que aporta el cuadro 5 muestran la tendencia del sector pesquero entre 1941 y el final del siglo XX, lo primero que deber referirse es que el volumen total de toneladas presenta una cierta estabilidad en la década de los años cuarenta, para a partir de los primeros años de los cincuenta iniciar un descenso en el volumen de capturas, situación que se derivaría de la competencia de las modernas fabricas marroquíes, que tenían mano de obra más barata y un banco pesquero propio y próximo, lo que provocaría una reducción de las factorías dedicadas a la producción de harinas, aceites y conservas de pescado.

³⁹ Ver J.C. Díaz Lorenzo, *Cien años de turismo marítimo en Tenerife*, A.P. de Santa Cruz de Tenerife, Tauros producciones, S.L., 1999, especialmente el capítulo primero: "Al resguardo de Anaga", pp. 13-68.

⁴⁰ J.M. Ledesma Alonso, *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., pp. 183-184. Ver también la obra de J.C. Díaz Lorenzo, en cuyos trabajos estudia la importancia del turismo en las Islas Canarias.

Posteriormente, en la década de los sesenta y setenta, aunque con fuertes oscilaciones, se recupera el volumen de capturas, para finalmente a partir de los años ochenta asistir a un descenso sustancial de las toneladas de pesca fresca. En estos momentos el tráfico se refiere no sólo a los barcos de pesca y los buques factoría, sino que incluye a los grandes transportes frigoríficos, que llevan las capturas hasta los principales mercados mundiales.

El gráfico 14 recoge la evolución que han tenido las toneladas de pesca en el periodo analizado, siendo el gráfico 15 el que refleja el valor en 1ª venta, y los numerados como 16A y 16B, el valor de la tonelada en pesetas, indicadores que reflejan la tendencia de un sector que ha gozado de una tradición en su contexto económico.

9.2.7.- AVITUALLAMIENTO (1961-2000)

Los puertos Canarios han ejercido la función de abastecer de productos petrolíferos a los buques que han tenido necesidad de avituallamiento; siendo Santa Cruz de Tenerife el que ha gozado de un tráfico más intenso dentro del conjunto de núcleos que hoy en día conforman la Autoridad Portuaria. El contexto donde se ubica el puerto es determinante para el interés del movimiento de estos productos, que son vitales para aquellos navíos que deben repostar para continuar la ruta.

El cuadro 6 especifica desde 1961 al año 2000 las cifras alusivas a este tráfico, en el que predominan los productos petrolíferos, que muestran una tendencia bastante estable, pues a lo largo de los años que se analizan y salvo algunas excepciones que rondan el millón de toneladas, en su mayor parte se encuentran entre las ochocientas mil y las novecientas mil toneladas, cifras que reconocen al puerto de Santa Cruz un protagonismo a nivel nacional.

9.2.8.- EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO (1962/2000)

La trayectoria de crecimiento del conjunto de puertos que componen la Autoridad Portuaria y en general la evolución del puerto de Santa Cruz de Tenerife se constata en las tablas numeradas del 1 a 6.

Los datos globales del tráfico y el volumen referido a cabotaje y exterior son los pormenores que se recogen en la tabla 1, y de nuevo reiteramos la idea ya comentada, acerca de la similitud existente entre las dos modalidades de tráfico en este espacio de tiempo, contribuyendo de manera decisiva la propia singularidad isleña, por tanto, bajo esta óptica debe dejarse de manifiesto una vez más que el tráfico de cabotaje es básico.

La tabla 2 indica el desglose del tráfico exterior de mercancías según la distinción de embarcadas y desembarcadas, evidenciando un predominio de éstas últimas, lo que guarda una coherencia con su propio contexto geográfico, ya que como también se ha referido, su condición geográfica

presupone en principio la necesidad de nutrirse de elementos básicos para su desarrollo económico.

El alejamiento de la Península también implica la relación que se establece con los puertos de la proximidad, con los que se mantienen relaciones mercantiles y que están en el continente africano, sin dejar de mencionar ese carácter que sigue vigente y es el de ser centro redistribuidor de productos básicos.

El tráfico de mercancías según su naturaleza se indica en la tabla 3. Una primera aproximación deja al descubierto que son un referente los graneles líquidos, y como ya conocemos, es el petróleo quien polariza la mayor parte de este tráfico; no obstante, desde mitad de la década de los ochenta, la mercancía general ha experimentado un crecimiento, debido especialmente al cemento y a las frutas, legumbres y hortalizas. Y respecto de los graneles sólidos son el maíz, la harina de soja, la cebada y la sémola de maíz los que destacan en una mayor proporción. En cuanto al volumen de mercancía contenerizada, referir el crecimiento que ha tenido lugar en el último cuarto del siglo XX.

La tabla 4 expresa el volumen de pesca fresca y el avituallamiento, éste último de gran trascendencia en unos recintos portuarios visitados tanto por la flota pesquera industrial como por los cruceros, lo que les sitúa a la cabeza de los puertos españoles en los avituallamientos, tal como ya se ha mencionado, de forma especial hay que resaltar el relieve de los productos petrolíferos, ya que usualmente suponen más del 80% del total.

El tráfico de contenedores se plasma en la tabla 5, tanto en lo que concierne a su número como en lo que corresponde al índice de contenerización. Los datos reflejan una evolución constante, moviéndose el índice en unos valores medios que han logrado superar el 50% en los últimos años y ponen de manifiesto un crecimiento sostenido, alcanzado unas cotas que son particularmente interesantes, sobre todo si se tiene en cuenta que sus principales tráficos se refieren, como ya se ha especificado, a los graneles líquidos y en menor medida al cabotaje de productos agrarios.

La tabla 6 resume el movimiento de pasajeros, buques y las T.R.B. Indicar como existe una gran correspondencia en los tres gráficos, de forma especial a partir de 1993, donde la recuperación de la economía nacional e internacional hace que se produzca un alza, que se ve influenciada por la apertura de la línea Santa Cruz-Agaete y el aumento en las escalas turísticas.

9.2.9.- TRÁFICO DE LOS PUERTOS A.P. DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1989-2000)

La trayectoria de crecimiento del conjunto de puertos que constituyen hoy la Autoridad Portuaria ha sido analizada a nivel global, ahora se prestará atención al cuadro 7, en el que se plasma una interesante

valoración acerca del tráfico marítimo desarrollado en los últimos años del siglo XX, en cada uno de los puertos, por tanto, supone considerar a los núcleos de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera, La Estaca y Los Cristianos.

En términos generales, la evolución del tráfico revela la prevalencia de Santa Cruz de Tenerife respecto a los demás recintos, si bien, el movimiento de pasajeros reviste un especial interés en los puertos de la Gomera y Los Cristianos, superando al propio de Santa Cruz de Tenerife, lo que precisamente les hace ser también destacados en el indicador de número de buques, pero si nos referimos a las mercancías según su presentación, vemos que salvo en Santa Cruz de la Palma y algo de mercancía general en el resto, no existe núcleo portuario que sea interesante por el movimiento mercantil que genera, a excepción del ya mencionado Santa Cruz de Tenerife.

El capítulo de la mercancía que se mueve en contenedores, tiene incidencia en dos puertos Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con unos valores ésta última que oscilan como promedio alrededor del 15% del total.

En definitiva, el puerto de Santa Cruz de Tenerife mueve en torno al 80% de los tráficos que constituyen el conjunto de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria, salvo en los pasajeros que ronda el 30% y el movimiento de buques, que con una cifra situada alrededor del 50%, representa el tráfico más compartido con el resto de los enclaves.

Hoy en día, puede destacarse el trascendente papel que desempeña el conjunto de puertos que gestiona la A.P. de Santa Cruz de Tenerife, la atención prestada a las nuevas tecnologías del transporte ha posibilitado la potenciación de las conexiones de líneas regulares de barcos convencionales, contenedores y fruteros, permitiendo situarse entre los primeros del Estado en pasaje, cruceros de turismo, tráficos de mercancías generales, graneles líquidos y contenedores, avanzándose a grandes pasos en los últimos años en el mundo de la comunicación marítima con la Península y con el resto de países extranjeros.⁴¹

REGISTRO DE MEMORIAS

1926, 1929, 1940, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958-2000 (anuales)

PÁGINA DE INTERNET

<http://puertostenerife.org>

ABREVIATURAS

⁴¹ Ver página Web: <http://puertostenerife.org>

C.O.C.I.N.S.C.T.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife.

J.O.P.S.C.T.- Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

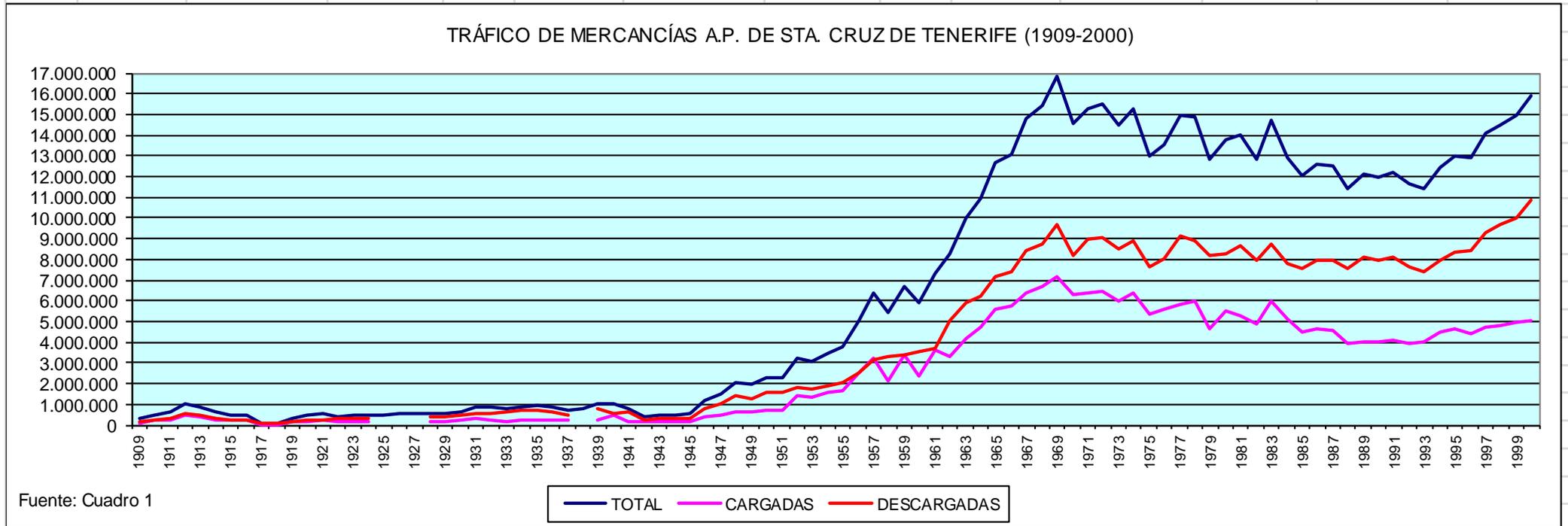
A.P.S.C.T.- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

CUADRO 1											
TRÁFICO DE MERCANCÍAS											
PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1909-2000) TONELADAS											
No incluye mercancías transbordadas, pesca fresca, avituallamiento y tráfico local											
AÑOS	CARGADAS	DESCARGADAS	TOTAL	AÑOS	CARGADAS	DESCARGADAS	TOTAL	AÑOS	CARGADAS	DESCARGADAS	TOTAL
1909	110.423	172.097	282.520	1945	180.312	340.182	520.494	1981	5.287.580	8.691.192	13.978.772
1910	226.429	273.956	500.385	1946	407.749	804.234	1.211.983	1982	4.895.892	7.925.435	12.821.327
1911	274.421	323.981	598.402	1947	455.914	1.008.325	1.464.239	1983	5.991.456	8.726.586	14.718.042
1912	497.190	560.580	1.057.770	1948	600.172	1.441.570	2.041.742	1984	5.146.783	7.766.807	12.913.590
1913	394.124	456.028	850.152	1949	645.696	1.298.083	1.943.779	1985	4.485.359	7.522.280	12.007.639
1914	268.720	325.063	593.783	1950	681.898	1.575.277	2.257.175	1986	4.650.920	7.965.538	12.616.458
1915	202.341	253.039	455.380	1951	707.396	1.612.530	2.319.926	1987	4.552.414	7.935.180	12.487.594
1916	202.842	245.379	448.221	1952	1.441.661	1.787.500	3.229.161	1988	3.917.418	7.527.869	11.445.287
1917	26.122	51.779	77.901	1953	1.342.904	1.716.232	3.059.136	1989	4.048.906	8.098.056	12.146.962
1918	27.862	43.583	71.445	1954	1.546.217	1.879.844	3.426.061	1990	4.034.086	7.951.679	11.985.765
1919	140.173	168.299	308.472	1955	1.685.902	2.068.399	3.754.301	1991	4.112.801	8.100.727	12.213.528
1920	183.261	263.249	446.510	1956	2.494.111	2.546.621	5.040.732	1992	3.971.371	7.657.277	11.628.648
1921	273.684	263.595	537.279	1957	3.236.348	3.145.831	6.382.179	1993	4.004.981	7.374.908	11.379.889
1922	132.606	286.835	419.441	1958	2.098.762	3.316.976	5.415.738	1994	4.457.502	7.975.319	12.432.821
1923	136.412	342.626	479.038	1959	3.359.066	3.368.553	6.727.619	1995	4.637.599	8.327.199	12.964.798
1924	151.875	335.147	487.022	1960	2.325.109	3.568.144	5.893.253	1996	4.421.826	8.460.006	12.881.832
1925			493.000	1961	3.600.766	3.721.219	7.321.985	1997	4.759.246	9.295.493	14.054.739
1926			525.000	1962	3.275.002	5.009.786	8.284.788	1998	4.800.939	9.687.018	14.487.957
1927			562.000	1963	4.157.017	5.870.552	10.027.569	1999	4.961.276	9.961.873	14.923.149
1928	182.897	386.824	569.721	1964	4.693.031	6.242.179	10.935.210	2000	5.031.046	10.849.938	15.880.984
1929	168.693	373.219	541.912	1965	5.557.738	7.152.136	12.709.874				
1930	207.682	439.133	646.815	1966	5.730.788	7.368.952	13.099.740				
1931	318.862	575.819	894.681	1967	6.364.013	8.408.295	14.772.308				
1932	240.534	589.325	829.859	1968	6.657.004	8.770.581	15.427.585				
1933	184.014	636.135	820.149	1969	7.172.626	9.643.173	16.815.799				
1934	224.905	679.606	904.511	1970	6.319.051	8.211.875	14.530.926				
1935	221.921	698.152	920.073	1971	6.353.624	8.946.247	15.299.871				
1936	219.436	621.548	840.984	1972	6.465.828	9.060.206	15.526.034				
1937	216.215	493.419	709.634	1973	5.966.457	8.525.322	14.491.779				
1938			767.000	1974	6.343.534	8.911.013	15.254.547				
1939	263.690	753.825	1.017.515	1975	5.335.538	7.613.966	12.949.504				
1940	463.651	571.738	1.035.389	1976	5.559.436	8.010.032	13.569.468				
1941	171.235	637.751	808.986	1977	5.823.848	9.150.866	14.974.714				
1942	142.682	262.861	405.543	1978	5.969.220	8.892.896	14.862.116				
1943	185.551	298.723	484.274	1979	4.676.939	8.186.619	12.863.558				
1944	172.034	310.436	482.470	1980	5.538.786	8.265.577	13.804.363				

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: Hasta 1961 los datos reflejan el tráfico del puerto de Santa Cruz de Tenerife. A partir de 1962 figuran los de la A.P. de Santa Cruz de Tenerife, compuesta por los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera, El Hierro y Los Cristianos.

GRÁFICO 1



CUADRO 1.2

TRÁFICO DE MERCANCIAS SEGÚN LA CLASE DE NAVEGACIÓN
 PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1928-1957) KILÓGRAMOS

AÑO	DESCARGADAS						CARGADAS						TOTAL TRÁFICO GENERAL
	CABOTAJE DE ENTRADA				IMPORTACIÓN	AL DESCARGA	CABOTAJE DE SALIDA				EXPORTACIÓN	TOTAL CARGADA	
	PENINSULAR	INSULAR	PROTECTORADO y COLONIAS	TOTAL			PENINSULAR	INSULAR	PROTECTORADO y COLONIAS	TOTAL			
1928				22.647.283	364.176.709	386.823.992				33.493.509	149.401.171	182.894.680	569.718.672
1929				28.603.957	344.615.043	373.219.000				40.077.127	128.615.403	168.692.530	541.911.530
1930				37.962.400	401.167.600	439.130.000				51.688.675	155.992.623	207.681.298	646.811.298
1931				41.932.166	533.885.370	575.817.536				148.916.873	169.945.308	318.862.181	894.679.717
1932				33.081.212	556.243.788	589.325.000				110.296.869	130.235.262	240.532.131	829.857.131
1933				33.023.961	603.111.039	636.135.000				78.006.266	106.007.984	184.014.250	820.149.250
1934				25.688.742	653.917.318	679.606.060				107.450.347	117.455.005	224.905.352	904.511.412
1935				26.078.707	672.073.293	698.152.000				119.062.034	102.858.914	221.920.948	920.072.948
1936				24.330.584	597.217.819	621.548.403				120.834.236	98.601.291	219.435.527	840.983.930
1937				50.294.528	443.122.487	493.417.015				161.083.210	55.131.972	216.215.182	709.632.197
1939						753.825.432						263.690.878	1.017.516.310
1940				85.631.635	486.106.409	571.738.044						463.650.740	1.035.388.784
1941				78.741.002	559.009.879	637.750.881						171.234.996	808.985.877
1942	82.510.044	39.509.472	454.494	122.474.010	140.387.378	262.861.388						142.682.000	405.543.388
1943	77.739.665	28.170.864	2.511.606	108.422.135	190.301.602	298.723.737	62.439.538	66.379.646	18.167.591	146.986.775	38.563.865	185.550.640	484.274.377
1944	90.482.011	35.322.590	1.201.672	127.006.273	183.430.181	310.436.454	86.544.065	67.217.430	17.936.751	171.698.246	336.100	172.034.346	482.470.800
1945	82.060.702	37.181.240	1.399.960	120.641.902	219.540.556	340.182.458	105.061.975	60.991.473	9.768.177	175.821.625	4.490.375	180.312.000	520.494.458
1946	88.968.547	41.951.986	799.765	131.720.298	672.514.240	804.234.538	267.363.808	70.638.286	33.390.189	371.392.283	36.356.717	407.749.000	1.211.983.538
1947	100.771.437	37.582.243	677.788	139.031.468	869.293.677	1.008.325.145	272.904.354	65.892.583	27.518.378	366.315.315	89.598.685	455.914.000	1.464.239.145
1948	89.275.575	34.408.546	1.088.927	124.773.048	1.316.797.776	1.441.570.824	308.711.261	110.042.948	29.962.857	448.717.066	151.454.934	600.172.000	2.041.742.824
1949	90.625.052	37.202.868	1.753.354	129.581.274	1.168.502.209	1.298.083.483	365.914.541	106.131.195	47.659.238	519.704.974	125.991.026	645.696.000	1.943.779.483
1950	92.991.604	37.852.771	3.096.046	133.940.421	1.441.336.200	1.575.276.621	450.961.744	95.401.914	41.713.807	588.077.465	93.820.835	681.898.300	2.257.174.921
1951	132.043.221	42.334.905	1.577.695	175.955.821	1.436.574.266	1.612.530.087	355.390.230	90.633.160	90.152.669	536.176.059	171.219.941	707.396.000	2.319.926.087
1952	176.310.940	48.084.451	2.531.547	226.926.938	1.560.573.886	1.787.500.824	281.910.232	146.551.893	147.367.405	575.829.530	865.831.531	1.441.661.061	3.229.161.885
1953	166.767.246	39.864.718	2.161.037	208.793.001	1.507.439.584	1.716.232.585	270.793.383	112.156.967	131.800.664	514.751.014	828.152.995	1.342.904.009	3.059.136.594
1954	182.851.745	42.938.985	3.670.792	229.461.522	1.650.383.260	1.879.844.782	399.464.154	178.103.622	190.569.956	768.137.732	778.079.344	1.546.217.076	3.426.061.858
1955	183.999.502	57.374.640	3.964.624	245.338.766	1.823.061.151	2.068.399.917	480.030.027	165.710.784	196.022.877	841.763.688	844.139.035	1.685.902.723	3.754.302.640
1956	168.036.359	50.435.297	10.970.339	229.441.995	2.317.179.116	2.546.621.111	683.502.721	201.897.995	257.681.894	1.143.082.610	1.351.028.434	2.494.111.044	5.040.732.155
1957	190.123.173	59.659.007	16.385.904	266.168.084	2.879.663.310	3.145.831.394	939.960.160	309.735.344	257.118.242	1.506.813.746	1.729.534.332	3.236.348.078	6.382.179.472

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

Nota: El total de exportaciones no es coincidente con sus parciales desde 1952, pues incluye la partida de combustibles líquidos que no se presenta en el cuadro.

GRÁFICO 2A

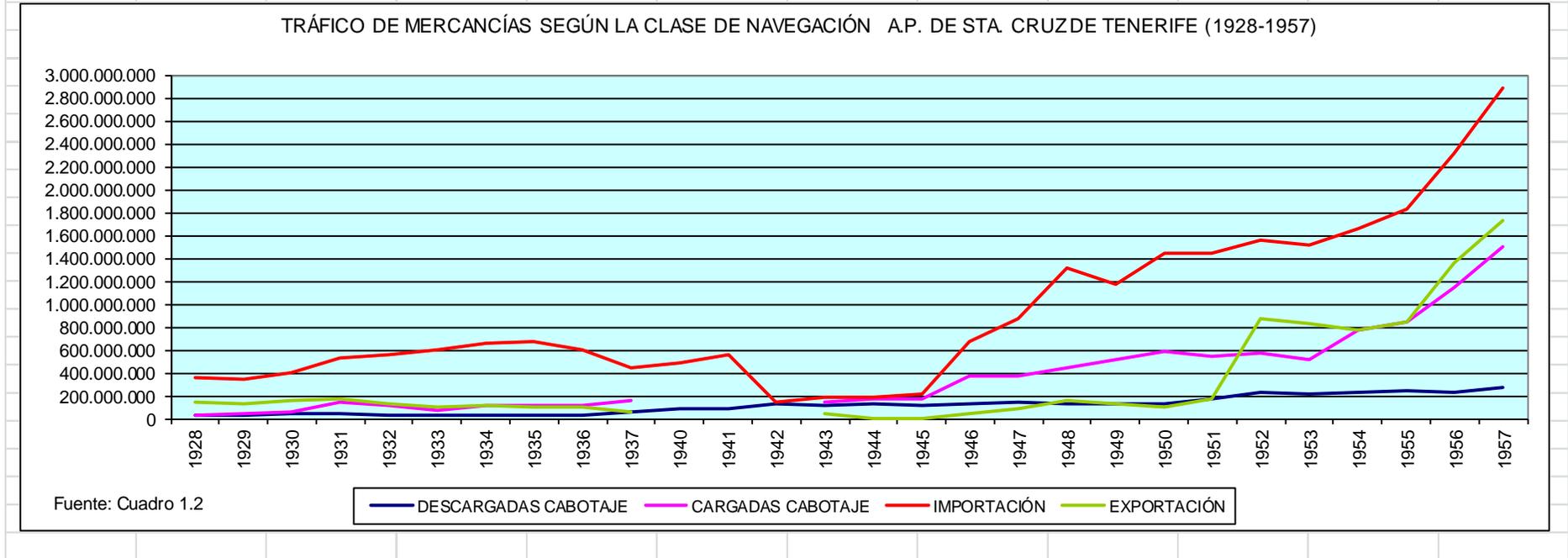
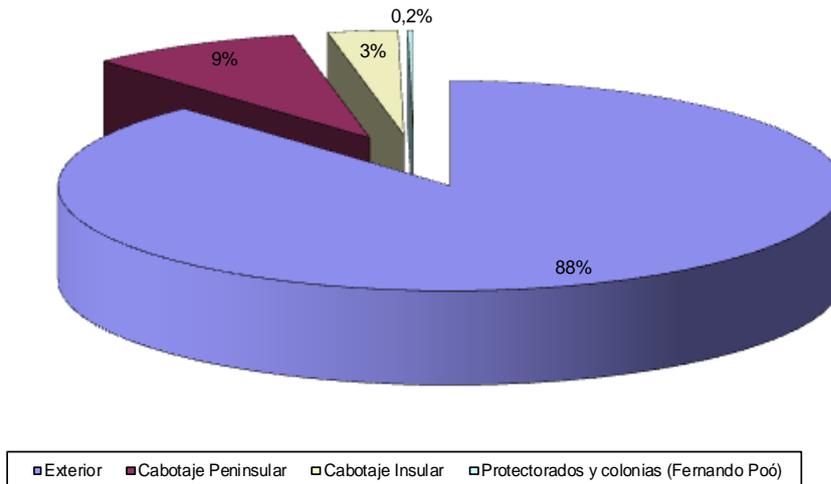


GRÁFICO 2B

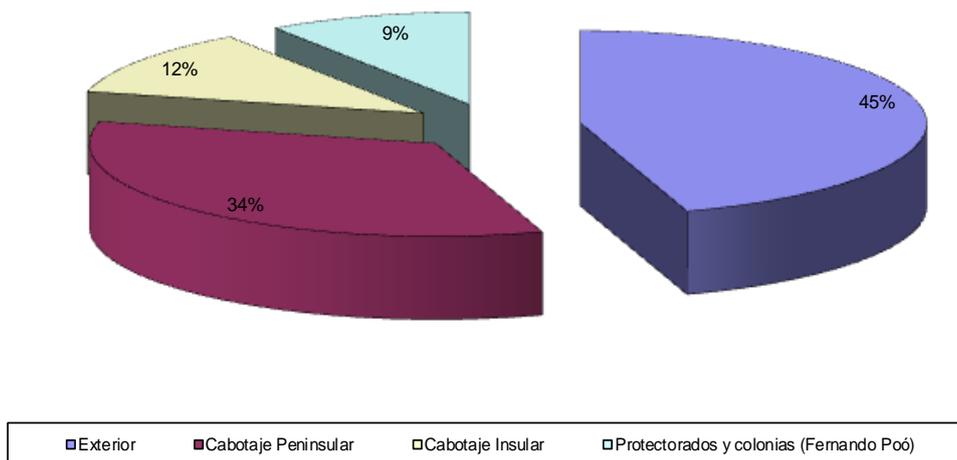
TRÁFICO DE MERCANCÍAS SEGÚN LA CLASE DE NAVEGACIÓN
STA. CRUZ DE TENERIFE (1943-1957)

NAVEGACIÓN	%	DESCARGADAS	NAVEGACIÓN	%	CARGADAS
Exterior	88	19.236.591.014	Exterior	45	7.108.598.149
Cabotaje Peninsular	9	1.913.046.779	Cabotaje Peninsular	34	5.330.952.193
Cabotaje Insular	3	630.365.111	Cabotaje Insular	12	1.847.485.240
Protectorados y colonias (Fernando Poó)	0,2	53.791.056	Protectorados y colonias (Fernando Poó)	9	1.496.830.695
TOTAL	100	21.833.793.960	TOTAL	100	15.783.866.277

Tráfico de mercancías descargadas según clase de navegación (1943-1957)



Tráfico de mercancías cargadas según clase de navegación (1943-1957)



Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.1

PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1928) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		170.856.484		170.856.484					170.856.484
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	3.352.791	55.882.062	153.874	59.388.727	2.111.214			2.111.214	61.499.941
Cereales, forrajes, semillas y otros	10.475.082	20.368.967	18.648.535	49.492.584	3.926.161	728.639	1.080.627	5.735.427	55.228.011
Patatas	6.000	2.607.192		2.613.192	724.620	7.457.600	1.938.320	10.120.540	12.733.732
Petróleos brutos (refinados)									
Plátanos					16.464.920	87.650.920		104.115.840	104.115.840
Tomates y cebollas	40.000			40.000	3.211.705	49.976.300	212.787	53.400.792	53.440.792
Turba, aserrín, paja y madera	17.422	47.666.370	28.666	47.712.458	3.780.110			3.780.110	51.492.568
Resto mercancías	8.755.988	28.557.621	19.406.938	56.720.547	2.276.779	996.146	359.832	3.632.757	60.353.304
TOTAL	22.647.283	325.938.696	38.209.347	386.795.326	32.495.509	146.809.605	3.591.566	182.896.680	569.692.006

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.2

PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1929) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		156.087.365		156.087.365					156.087.365
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	2.400.925	66.764.313		69.165.238	4.121.216			4.121.216	73.286.454
Cereales, forrajes, semillas y otros	16.329.116	17.080.206	20.114.311	53.523.633	5.581.140	391.146	991.536	6.963.822	60.487.455
Patatas	10.000	3.154.120		3.164.120	1.178.160	3.414.160	4.143.680	8.736.000	11.900.120
Petróleos brutos (refinados)						157.400		157.400	157.400
Plátanos					15.897.200	72.173.750		88.070.950	88.070.950
Tomates y cebollas	120.169	11.400		131.569	2.266.075	45.978.835	110.613	48.355.523	48.487.092
Turba, aserrín, paja y madera	567.931	34.015.655	14.976	34.598.562	5.891.221			5.891.221	40.489.783
Resto mercancías	9.175.816	20.826.380	26.546.317	56.548.513	5.142.115	1.036.090	218.193	6.396.398	62.944.911
TOTAL	28.603.957	297.939.439	46.675.604	373.219.000	40.077.127	123.151.381	5.464.022	168.692.530	541.911.530

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.3

PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1930) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		130.396.233		130.396.233					130.396.233
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	5.966.298	69.260.637	314.702	75.541.637	8.721.190			8.721.190	84.262.827
Cereales, forrajes, semillas y otros	12.284.510	29.144.584	22.383.141	63.812.235	6.191.730	1.648.291		7.840.021	71.652.256
Patatas		2.620.970		2.620.970	213.480	4.376.760	48.760	4.639.000	7.259.970
Petróleos brutos (refinados)			42.480.522	42.480.522	468.925			468.925	42.949.447
Plátanos					16.371.920	86.258.326	411.340	103.041.586	103.041.586
Tomates y cebollas	76.780	18.500		95.280	2.533.160	59.734.185		62.267.345	62.362.625
Turba, aserrín, paja y madera	2.855.428	49.603.880	4.350	52.463.658	8.198.130		2.135.220	10.333.550	62.797.008
Resto mercancías	16.779.384	29.209.976	25.733.105	71.722.465	8.991.140	1.163.984	215.757	10.370.881	82.093.346
TOTAL	37.962.400	310.254.780	90.915.820	439.133.000	51.689.675	153.181.546	2.811.077	207.682.298	646.815.298

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.4

PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1931) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		120.076.831		120.076.831					120.076.831
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	12.789.866	68.188.979	21.883	81.000.728	7.141.160			7.141.160	88.141.888
Cereales, forrajes, semillas y otros	11.988.191	28.590.034	21.166.311	61.744.536	5.538.355	2.335.366	741.292	8.615.013	70.359.549
Patatas		2.110.184		2.110.184	90.960	3.668.340	2.010.577	5.769.877	7.880.061
Petróleos brutos (refinados)			181.117.367	181.117.367	95.820.244	24.671.934		120.492.178	301.609.545
Plátanos	6.750			6.750	18.621.130	86.983.200		105.604.330	105.611.080
Tomates y cebollas	28.314			28.314	3.296.195	48.057.170	76.002	51.429.367	51.457.681
Turba, aserrín, paja y madera	3.540.950	52.397.229	71.200	56.009.379	9.219.711			9.219.711	65.229.090
Resto mercancías	13.578.095	35.879.044	24.267.308	73.724.447	9.189.118	1.201.311	200.116	10.590.545	84.314.992
TOTAL	41.932.166	307.242.301	226.644.069	575.818.536	148.916.873	166.917.321	3.027.987	318.862.181	894.680.717

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.5

PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1932) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		92.071.021		92.071.021					92.071.021
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	4.458.219	71.565.784		76.024.003	4.416.329			4.416.329	80.440.332
Cereales, forrajes, semillas y otros	14.982.116	29.189.360	30.763.966	74.935.442	3.122.230	2.293.730	615.260	6.031.220	80.966.662
Patatas	15.400	5.646.589		5.661.989	9.080	3.921.360	2.300.080	6.230.520	11.892.509
Petróleos brutos (refinados)		55.708.530	199.231.270	254.939.800	57.035.196	3.960.242		60.995.438	315.935.238
Plátanos					23.951.920	71.166.980		95.118.900	95.118.900
Tomates y cebollas	27.550			27.550	2.645.510	44.583.035	53.105	47.281.650	47.309.200
Turba, aserrín, paja y madera	1.893.736	26.523.112		28.416.848	3.381.724			3.381.724	31.798.572
Resto mercancías	11.704.191	24.141.340	21.402.816	57.248.347	15.736.880	1.140.160	201.310	17.078.350	74.326.697
TOTAL	33.081.212	304.845.736	251.398.052	589.325.000	110.298.869	127.065.507	3.169.755	240.534.131	829.859.131

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.6

PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1933) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		85.031.004		85.031.004					85.031.004
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	7.315.319	75.765.740		83.081.059	2.515.736			2.515.736	85.596.795
Cereales, forrajes, semillas y otros	13.819.116	24.562.363	26.148.211	64.529.690	2.919.500	998.160	518.700	4.436.360	68.966.050
Patatas	17.550	9.564.973		9.582.523	5.390	3.191.200	2.141.000	5.337.590	14.920.113
Petróleos brutos (refinados)		113.764.397	201.393.365	315.157.762	39.679.600			39.679.600	354.837.362
Plátanos					20.191.711	58.106.140		78.297.851	78.297.851
Tomates y cebollas	132.500	18.360		150.860	2.103.901	39.981.160	36.740	42.121.801	42.272.661
Turba, aserrín, paja y madera	2.402.948	41.643.937		44.046.885	1.411.119			1.411.119	45.458.004
Resto mercancías	9.336.528	19.626.819	5.591.870	34.555.217	9.179.309	936.724	98.160	10.214.193	44.769.410
TOTAL	33.023.961	369.977.593	233.133.446	636.135.000	78.006.266	103.213.384	2.794.600	184.014.250	820.149.250

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.7
PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1934) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		79.868.192		79.868.192					79.868.192
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	3.591.318	66.191.996		69.783.314	2.291.324			2.291.324	72.074.638
Cereales, forrajes, semillas y otros	12.090.816	25.495.936	22.694.913	60.281.665	2.221.316	1.160.520	721.180	4.103.016	64.384.681
Patatas		5.391.492		5.391.492	8.590	4.181.414	1.119.660	5.309.664	10.701.156
Petróleos brutos (refinados)		252.271.189	146.665.207	398.936.396	69.111.024	9.377.400		78.488.424	477.424.820
Plátanos					22.991.194	59.093.418		82.084.612	82.084.612
Tomates y cebollas	21.593	3.590		25.183	2.137.070	40.584.477	29.066	42.750.613	42.775.796
Turba, aserrín, paja y madera	3.091.540	34.593.720	368.730	38.053.990	2.373.911			2.373.911	40.427.901
Resto mercancías	6.893.475	16.680.142	3.692.211	27.265.828	6.315.918	1.116.730	71.140	7.503.788	34.769.616
TOTAL	25.688.742	480.496.257	173.421.061	679.606.060	107.450.347	115.513.959	1.941.046	224.905.352	904.511.412

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.8
PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1935) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		87.722.108		87.722.108					87.722.108
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	6.936.740	47.894.916	11.340	54.842.996	348.219			348.219	55.191.215
Cereales, forrajes, semillas y otros	8.341.944	19.930.615	36.598.616	64.871.175	2.419.114	1.998.514	736.214	5.153.842	70.025.017
Patatas	9.000	7.994.316		8.003.316	10.000	3.108.120	26.318	3.144.438	11.147.754
Petróleos brutos (refinados)		313.033.333	96.705.168	409.738.501	84.548.193	6.287.563		90.835.756	500.574.257
Plátanos					20.111.418	52.599.816		72.711.234	72.711.234
Tomates y cebollas	82.944	11.981		94.925	2.946.188	37.194.216	30.216	40.170.620	40.265.545
Turba, aserrín, paja y madera	2.591.889	36.380.009		38.971.898	2.490.591			2.490.591	41.462.489
Resto mercancías	8.116.190	17.319.492	8.471.399	33.907.081	6.188.311	816.721	61.216	7.066.248	40.973.329
TOTAL	26.078.707	530.286.770	141.786.523	698.152.000	119.062.034	102.004.950	853.964	221.920.948	920.072.948

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.9
PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1936) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		55.724.890		55.724.890					55.724.890
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	9.932.327	45.071.477	42.000	55.045.804	1.119.312			1.119.312	56.165.116
Cereales, forrajes, semillas y otros	9.496.989	21.525.351	20.078.625	51.100.965	3.996.700	240.190	181.319	4.418.209	55.519.174
Patatas	1.307	2.748.952		2.750.259	173.400	3.313.533	21.192	3.508.125	6.258.384
Petróleos brutos (refinados)		311.620.505	111.020.600	422.641.105	74.450.119	21.754.626		96.204.745	518.845.850
Plátanos					28.191.460	34.841.260		63.032.720	63.032.720
Tomates y cebollas	20.800	9.316		30.116	3.607.329	38.085.207	36.198	41.728.734	41.758.850
Turba, aserrín, paja y madera	787.819	10.488.880		11.276.699	1.166.700			1.166.700	12.443.399
Resto mercancías	4.091.342	13.767.798	5.119.425	22.978.565	8.129.216	117.394	10.372	8.256.982	31.235.547
TOTAL	24.330.584	460.957.169	136.260.650	621.548.403	120.834.236	98.352.210	249.081	219.435.527	840.983.930

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.10

PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1937) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS				TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL	
Carbones minerales y cok		61.480.215		61.480.215					61.480.215
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	8.364.280	27.351.917	393.250	36.109.447	1.411.193			1.411.193	37.520.640
Cereales, forrajes, semillas y otros	31.105.471	7.631.519	4.859.635	43.596.625	1.194.199	9.988		1.204.187	44.800.812
Patatas	98.256	3.341.187		3.439.443	420	3.880.000		3.880.420	7.319.863
Petróleos brutos (refinados)		227.917.541	82.414.048	310.331.589	125.348.485	122.850		125.471.335	435.802.924
Plátanos					27.069.450	17.664.925		44.734.375	44.734.375
Tomates y cebollas	30.000			30.000	869.487	33.235.091		34.104.578	34.134.578
Turba, aserrín, paja y madera	5.202.810	5.181.188		10.383.998	999.160			999.160	11.383.158
Resto mercancías	5.493.711	10.561.414	11.992.573	28.047.698	4.190.816	219.118		4.409.934	32.457.632
TOTAL	50.294.528	343.464.981	99.659.506	493.419.015	161.083.210	55.131.972		216.215.182	709.634.197

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.1.11

PRINCIPALES PRODUCTOS SEGÚN CLASE DE NAVEGACIÓN PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1940) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	DESCARGADOS				CARGADOS	TOTAL TRÁFICO
	CABOTAJE	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TOTAL		
Carbones minerales y cok	11.446.565	13.943.882		25.390.447		25.390.447
Carbones, leñas, abonos y materiales térreos	33.416.540	4.322.103	3.216.900	40.955.543	4.503.000	45.458.543
Cereales, forrajes, semillas y otros	26.243.000	1.024.778	32.418.428	59.686.206	11.733.458	71.419.664
Patatas		205.057		205.057	10.848.336	11.053.393
Petróleos brutos (refinados)			426.126.222	426.126.222	345.940.391	772.066.613
Plátanos					64.509.103	64.509.103
Tomates y cebollas					19.897.452	19.897.452
Turba, aserrín, paja y madera	3.078.490	3.027.181		6.105.671	1.156.000	7.261.671
Resto mercancías	11.447.040	1.523.583	298.275	13.268.898	5.063.000	18.331.898
TOTAL	85.631.635	24.046.584	462.059.825	571.738.044	463.650.740	1.035.388.784

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

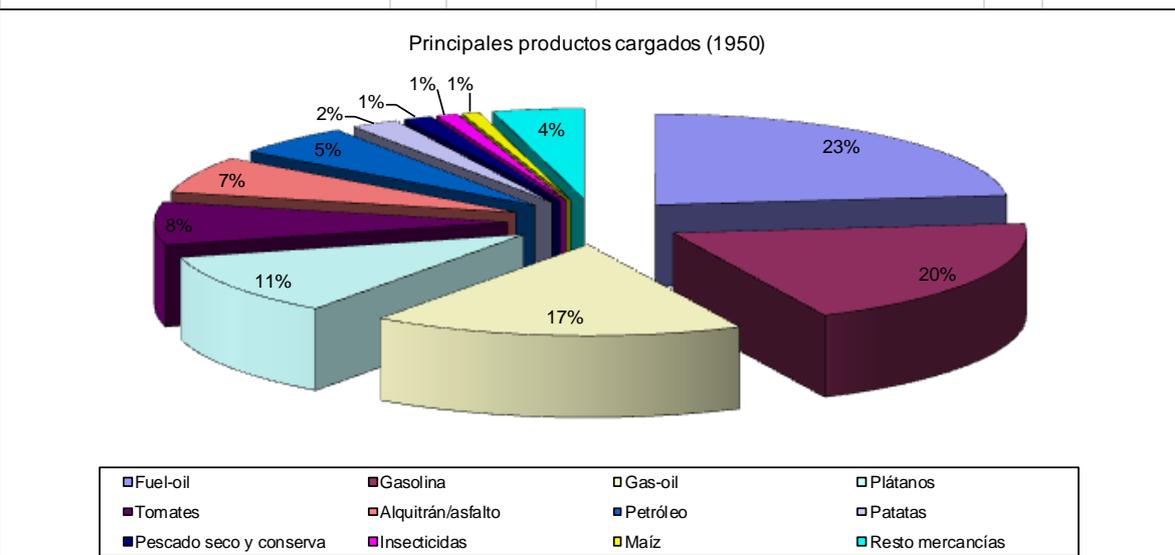
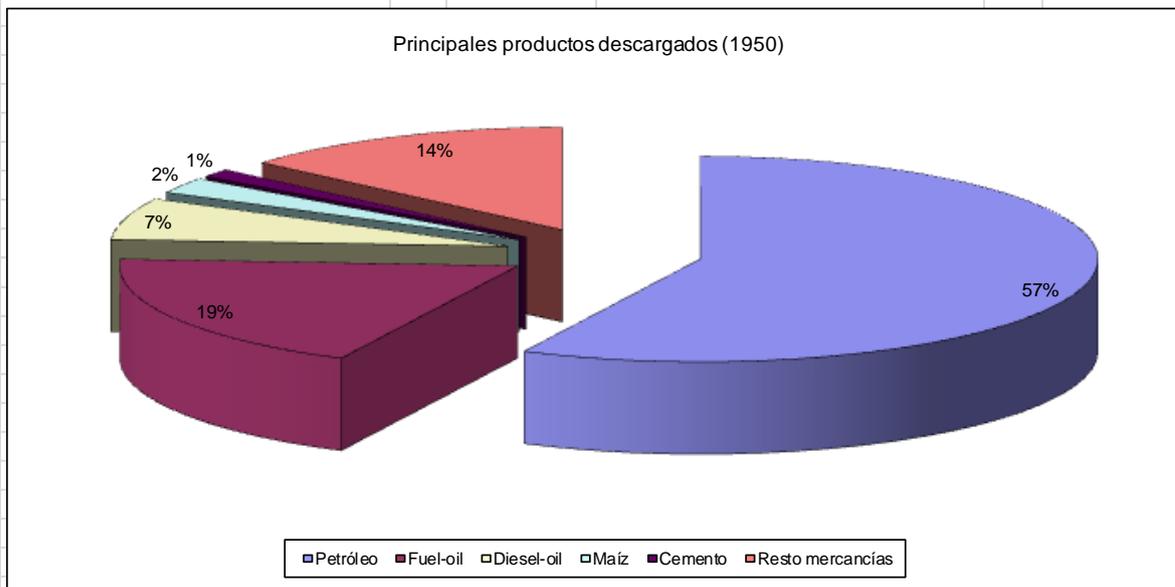
PRODUCTOS	PRINCIPALES PRODUCTOS Y CLASE DE NAVEGACION PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1950) KILOGRAMOS												TOTAL TRÁFICO
	DESCARGADOS						CARGADOS						
	CABOTAJE INSULAR	CABOTAJE PENINSULAR	GRAN CABOTAJE	ALTURA	PROTECTORADOS Y COLONIAS	AL DESCARGA	CABOTAJE INSULAR	CABOTAJE PENINSULAR	PROTECTORADOS Y COLONIAS	GRAN CABOTAJE	ALTURA	TAL CARGADO	
Abonos	571.400	3.072.899	3.810.300	1.400.000		8.854.599	2.495.363	120.742				2.616.105	11.470.704
Aceites	11.239	2.718.300		1.714.932	63.291	4.507.762	553.561	327.232				880.793	5.388.555
Alimento para ganado, aves	53.140	654.938	35.964	588.940	28.058	1.361.040	22.501	654.349				676.850	2.037.890
Alquitrán/asfalto	600	11.764				12.364	1.126.443	41.888.897	1.522.976			44.538.316	44.550.680
Alubias	6.667	102.215	399.951	1.608.420		2.117.253	112.221	765.373				877.594	2.994.847
Avena		83.119	1.480.438			1.563.557							1.563.557
Azúcar	410.680	1.301.948		3.605.000		5.317.628	730.253		200			730.453	6.048.081
Azufre	1.856	126.656	1.857.018			1.985.530	215.795					215.795	2.201.325
Cal en piedra y polvo	13.496.650					13.496.650	65.643					65.643	13.562.293
Carbón	320.914	2.159.998	7.491.542			9.972.454	689.606					689.606	10.662.060
Cebada	2.000	249.965	2.327.948			2.579.913	45.000					45.000	2.624.913
Cemento	92.702	15.151.422	4.981.523			20.225.647	2.243.350		130.200			2.373.550	22.599.197
Diesel-oil				103.455.436		103.455.436							103.455.436
Envases	893.821	2.228.497	117.164	4.515	745.511	3.989.508	799.925	1.719.485	31.971	5.066		2.556.447	6.545.955
Fosfatos			4.400.000			4.400.000							4.400.000
Fuel-oil				295.467.706		295.467.706	26.709.079	132.298.288	79.000			159.086.367	454.554.073
Garbanzos	67.808	582.415	595.000			1.245.223	2.188					2.188	1.247.411
Gas-oil				11.653.311		11.653.311	15.930.871	82.907.981	12.200.292	4.837.042		115.876.186	127.529.497
Gasolina			59.332	2.386.461		2.445.793	17.604.329	89.374.986	21.498.452	5.362.830		133.840.597	136.286.390
Harinas	83.057	10.018	250.000	1.819.606		2.162.681	356.793	1.145.763	20.160			1.522.716	3.685.397
Hierros	28.711	2.114.061	5.429.433		540	7.572.745	73.219	2.213	32.525			107.957	7.680.702
Insecticidas	8.909	213.877	69.593	14.323		306.702	34.226	6.658.295	21.002			6.713.523	7.020.225
Jabones	16.993	1.078.556	180			1.095.729	124.286		231			124.517	1.220.246
Maderas	435.244	14.024.333	115.635		570	14.575.782	322.665	1.741	405			324.811	14.900.593
Maíz	288.585		4.995.110	32.698.329	1.070.917	39.052.941	5.158.632	314.372				5.473.004	44.525.945
Maquinarias Agrícolas	2.430	416.322	833.926			1.252.678	605					605	1.253.283
Nitrato	300.100	253		8.910.296		9.210.649	395.698					395.698	9.606.347
Paja	110.380	2.544.273				2.654.653	96.652					96.652	2.751.305
Papel	22.531	1.644.658	2.206.912			3.874.101	279.280		4.866			284.146	4.158.247
Patatas	10.180		12.345.299			12.355.479	678.665	6.859.899	206.395	6.902.902	156.930	14.804.791	27.160.270
Pescado seco y conserva	1.351.687	301.207		29.568	891.692	2.574.154	672.482	3.404.455	875.765		3.887.915	8.840.617	11.414.771
Petróleo			35.675.340	866.810.815		902.486.155	9.604.032	22.970.770	2.986.346	1.536.507		37.097.655	939.583.810
Pirita de Hierro		6.056.430				6.056.430							6.056.430
Plátanos	5.445.672				1.000	5.446.672		49.844.415	1.164.198	23.976.452		74.985.065	80.431.737
Pómez							16.722	1.742.064		220.000		1.978.786	1.978.786
Sal	3.107.851	7.747				3.115.598	274.550					274.550	3.390.148
Sulfatos	568.500	2.173.598	6.474.646			9.216.744	835.563					835.563	10.052.307
Superfosfato de cal		1.629.920				1.629.920	3.093.308					3.093.308	4.723.228
Tejas, ladrillos, loza y baldosas	61.250	3.088.779				3.150.029	126.100	2.262	10.450		207	139.019	3.289.048
Tomates	5.691.338					5.691.338	10.460	5.339.795	28.224	46.214.329	426.443	52.019.251	57.710.589
Trigo	733.050	35.400		2.680.114		3.448.564	497.873					497.873	3.946.437
Vinos, aguardientes, licores...	415.618	7.426.645	26.252	419	12.056	7.880.990	326.516	16.824	125.360	10.000	188.050	666.750	8.547.740
Virutillas	44.600	129.061	2.895.101			3.068.762	122.556					122.556	3.191.318
Yeso	74.840	2.837.370				2.912.210	37.620					37.620	2.949.830
Resto mercancías	3.121.768	18.814.960	5.133.151	2.481.251	282.411	29.833.541	2.917.283	2.601.543	774.789	44.618	51.544	6.389.777	36.223.318
TOTAL	37.852.771	92.991.604	104.006.758	1.337.329.442	3.096.046	1.575.276.621	95.401.914	450.961.744	41.713.807	89.109.746	4.711.089	681.898.300	2.257.174.921

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 4

PRINCIPALES PRODUCTOS
 PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1950) KILÓGRAMOS

PRODUCTOS	%	DESCARGADOS	PRODUCTOS	%	CARGADOS
Petróleo	57	902.486.155	Fuel-oil	23	159.086.367
Fuel-oil	19	295.467.706	Gasolina	20	133.840.597
Diesel-oil	7	103.455.436	Gas-oil	17	115.876.186
Maíz	2	39.052.941	Plátanos	11	74.985.065
Cemento	1	20.225.647	Tomates	8	52.019.251
Resto mercancías	14	214.588.736	Alquitrán/asfalto	7	44.538.316
TOTAL	100	1.575.276.621	Petróleo	5	37.097.655
			Patatas	2	14.804.791
			Pescado seco y conserva	1	8.840.617
			Insecticidas	1	6.713.523
			Maíz	1	5.473.004
			Resto mercancías	4	28.622.928
			TOTAL	100	681.898.300



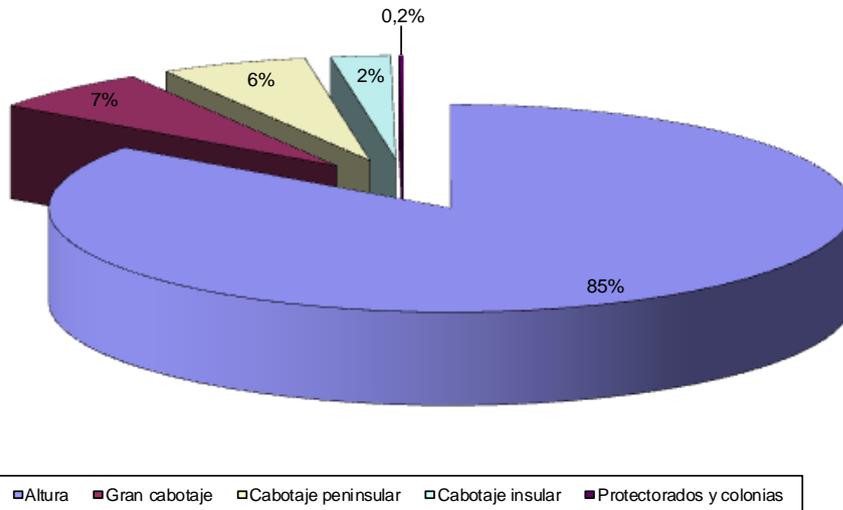
Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 5

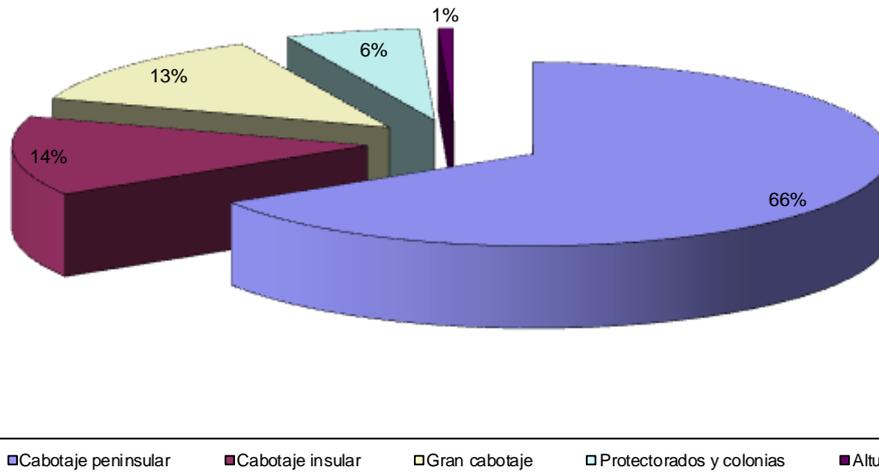
TRÁFICO DE MERCANCÍAS SEGÚN LA CLASE DE NAVEGACIÓN
 PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1950) KILÓGRAMOS

NAVEGACIÓN	%	DESCARGADAS	NAVEGACIÓN	%	CARGADAS
Altura	85	1.337.329.442	Cabotaje peninsular	66	450.961.744
Gran cabotaje	7	104.006.758	Cabotaje insular	14	95.401.914
Cabotaje peninsular	6	92.991.604	Gran cabotaje	13	89.109.746
Cabotaje insular	2	37.852.771	Protectorados y colonias	6	41.713.807
Protectorados y colonias	0,2	3.096.046	Altura	1	4.711.089
TOTAL	100	1.575.276.621	TOTAL	100	681.898.300

Tráfico de mercancías descargadas según la clase de navegación (1950)



Tráfico de mercancías cargadas según la clase de navegación (1950)



Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.3.1

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS EN GRAN CABOTAJE Y PAÍS DE ORIGEN. PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1950) KILOGRAMOS

PRODUCTOS	ALEMANIA	BELGICA	FRANCIA	HOLANDA	INGLATERRA	IRLANDA	MARRUECOS	SUECIA	TUNEZ	TRIPOLI	OTROS PUERTOS	TOTAL
Abonos	300			3.760.000	50.000							3.810.300
Alubias											399.951	399.951
Avena		3.037	976.401				501.000					1.480.438
Azúfre			1.746.380		110.638							1.857.018
Carbón					7.491.542							7.491.542
Cebada					127.948				2.200.000			2.327.948
Cemento		2.243.000			1.468.523			1.270.000				4.981.523
Fosfatos							4.400.000					4.400.000
Fuel-oil, gas-oil y gasolina					59.332							59.332
Harinas											250.000	250.000
Hierro	19.494	4.973.775	10.872		405.415			19.877				5.429.433
Maíz							4.995.110					4.995.110
Papel	700.849	6.669			981.246						518.148	2.206.912
Patatas					1.842.457	10.502.842						12.345.299
Petróleo										35.675.340		35.675.340
Sulfatos	995.000	35.886		2.692.300	2.750.860							6.474.046
Virutillas					450.623			2.444.478				2.895.101
Resto mercancías	254.499	2.264.222	297.792	148.755	1.744.706		1.502.695	714.385			412	6.927.465
TOTAL	1.987.834	9.683.995	3.052.147	6.611.396	17.604.580	10.502.842	11.503.270	4.498.403	2.200.000	35.675.340	686.951	104.006.758

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.3.2

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS EN ALTURA Y PAÍS DE ORIGEN. PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1950) KILOGRAMOS

PRODUCTOS	ESTADOS UNIDOS	ARGENTINA	CUBA	ANTILLAS HOLANDEAS	VENEZUELA	PERSIA	CANADA	AUSTRALIA	CHILE	ARABIA	MEJICO	OTROS PUERTOS	TOTAL
Abonos	1.400.000												1.400.000
Aceites	855.245	699.303										160.384	1.714.932
Alubias		1.108.420										500.000	1.608.420
Azúcar			3.605.000										3.605.000
Diesel-oil				53.633.897	46.679.539	3.142.000							103.455.436
Fuel-oil, Gas-oli, Gasolina				87.286.181	3.094.141	219.127.156							309.507.478
Harinas		150.990					500.000	1.168.616					1.819.606
Maíz	31.285.329	1.413.000											32.698.329
Nitrato									8.910.296				8.910.296
Petróleo				55.015.016	276.284.849	205.839.904				319.493.683	10.177.363		866.810.815
Trigo		1.130.597					1.549.517						2.680.114
Resto mercancías	1.246.350	1.251.959	86.451	275.167	52.785							206.304	3.119.016
TOTAL	34.786.924	5.754.269	3.691.451	196.210.261	326.111.314	428.109.060	2.049.517	1.168.616	8.910.296	319.493.683	10.177.363	866.688	1.337.329.442

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.3.3

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS EN GRAN CABOTAJE Y PAÍS DE DESTINO. PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1950) KILOGRAM

PRODUCTOS	BELGICA	FRANCIA	INGLATERRA	IRLANDA	TANGER	SUECIA	ALEMANIA	OTROS PUERTOS	TOTAL
Gas-oil					4.837.042				4.837.042
Gasolina					5.362.830				5.362.830
Patatas			6.868.252		34.650				6.902.902
Petróleo					1.536.507				1.536.507
Plátanos	201.699	4.164.263	4.656.845	1.069.036	83.000	6.927.189	5.420.683	1.453.737	23.976.452
Tomates	972.599	27.482	44.952.766	118.144	139.600			3.738	46.214.329
Resto mercancías			14.084		259.000			6.600	279.684
TOTAL	1.174.298	4.191.745	56.491.947	1.187.180	12.252.629	6.927.189	5.420.683	1.464.075	89.109.746

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 2.3.4

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS A LOS PROTECTORADOS Y COLONIAS. PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1950) KILOGRAMO:

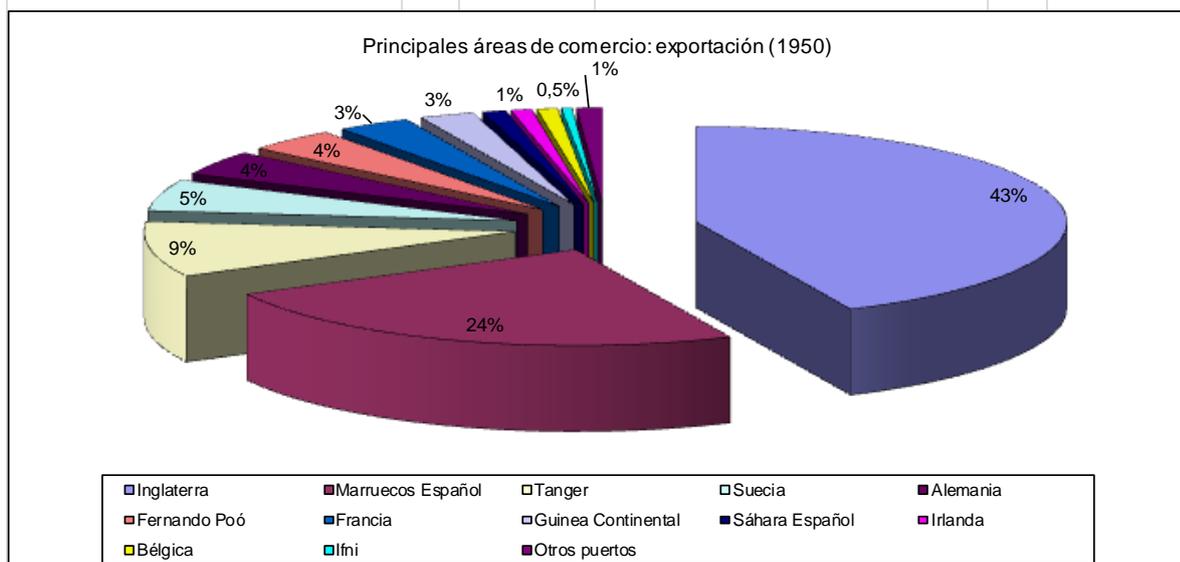
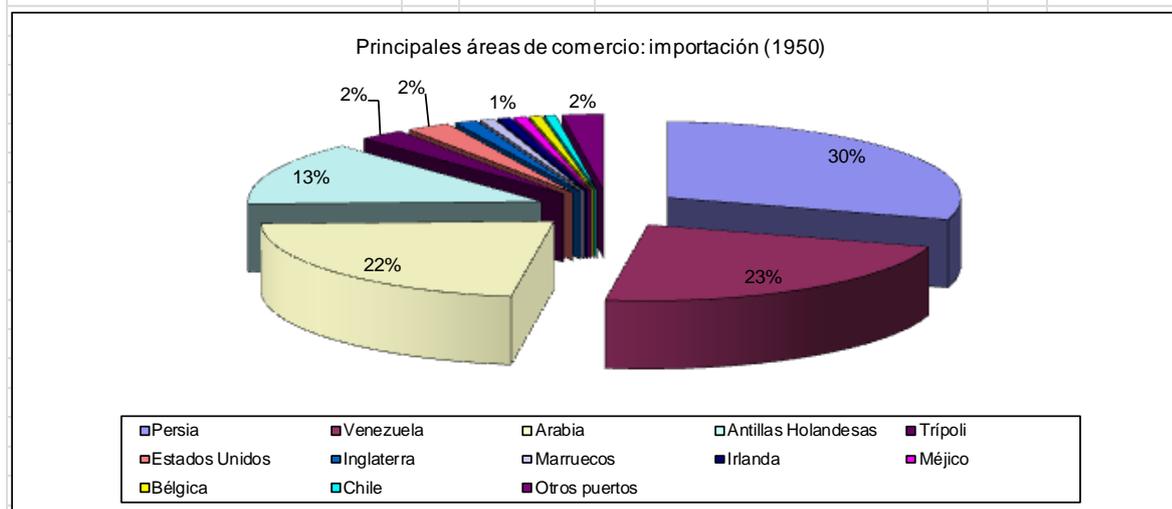
PRODUCTOS	FERNANDO POO	IFNI	MARRUECOS ESPAÑOL	SAHARA ESPAÑOL	GUINEA CONTINENTAL	TOTAL
Asfalto	207.067		1.100.000		215.909	1.522.976
Gas-oil	993.943	38.000	10.490.591	56.080	621.678	12.200.292
Gasolina	2.086.941	459.000	16.939.361	888.645	1.124.505	21.498.452
Pescados y Conservas	625.906		1.794	4.030	244.035	875.765
Petróleo	845.864		1.481.960	168.550	408.972	2.905.346
Plátanos	8.796		1.164.098		2.812	1.175.706
Resto mercancías	351.988	96.300	382.174	202.601	502.207	1.535.270
TOTAL	5.120.505	593.300	31.559.978	1.319.906	3.120.118	41.713.807

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 6

PRINCIPALES ÁREAS DE COMERCIO EXTERIOR
PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1950) KILÓGRAMOS

PAISES	%	IMPORTACIÓN	PAISES	%	EXPORTACIÓN
Persia	30	428.109.060	Inglaterra	43	56.491.947
Venezuela	23	326.111.314	Marruecos Español	24	31.559.978
Arabia	22	319.493.683	Tanger	9	12.252.629
Antillas Holandesas	14	196.210.261	Suecia	5	6.927.189
Tripoli	2	35.675.340	Alemania	4	5.420.683
Estados Unidos	2	34.786.924	Fernando Poó	4	5.120.505
Inglaterra	1	17.604.580	Francia	3	4.191.745
Marruecos	1	11.503.270	Guinea Continental	2	3.120.118
Irlanda	1	10.502.842	Sáhara Español	1	1.319.906
Méjico	1	10.177.363	Irlanda	1	1.187.180
Bélgica	1	9.683.995	Bélgica	1	1.174.298
Chile	1	8.910.296	Ifni	0,5	593.300
Otros puertos	2	32.567.272	Otros puertos	1	1.464.075
TOTAL	100	1.441.336.200	TOTAL	100	130.823.553

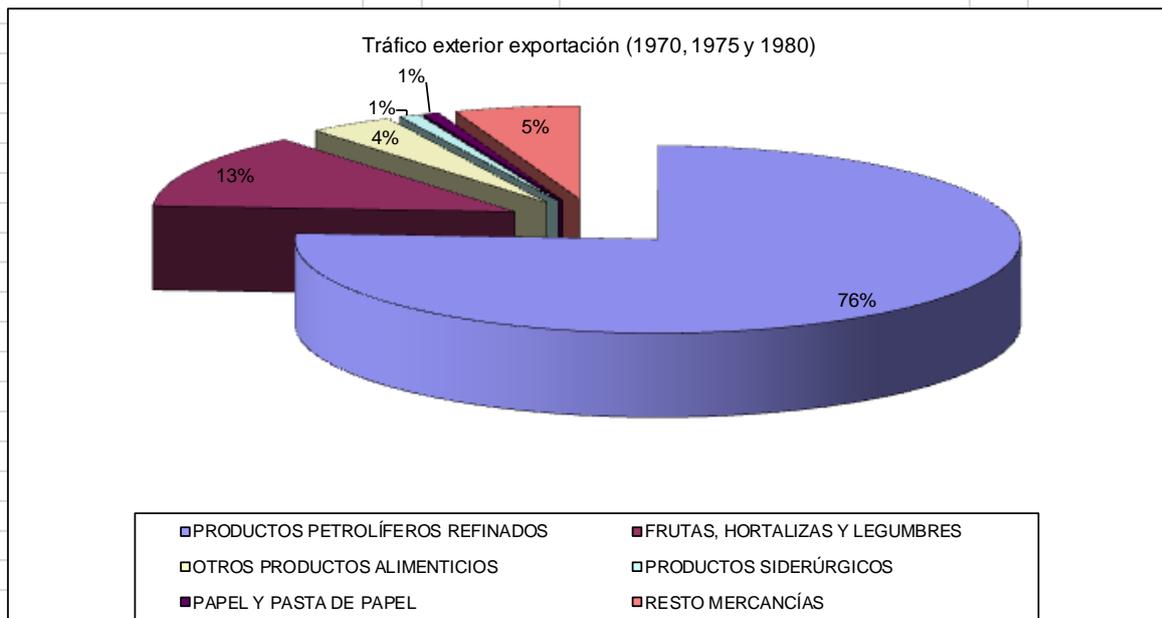
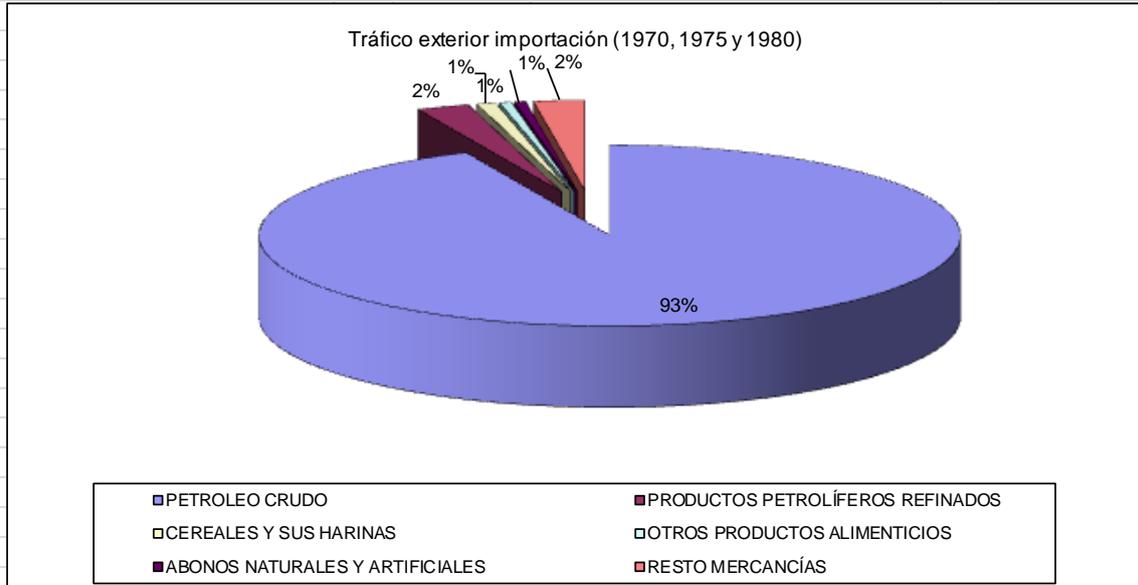


Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 7

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1970, 1975 Y 1980) MILES DE TONELADAS

MERCANCIAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCIAS	%	EXPORTACIÓN
PETROLEO CRUDO	93	18.396	PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	76	940
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	2	478	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	13	161
CEREALES Y SUS HARINAS	1	173	OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	4	47
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	1	108	PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	1	11
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	1	102	PAPEL Y PASTA DE PAPEL	1	9
RESTO MERCANCIAS	2	464	RESTO MERCANCIAS	6	69
TOTAL	100	19.721	TOTAL	100	1.237

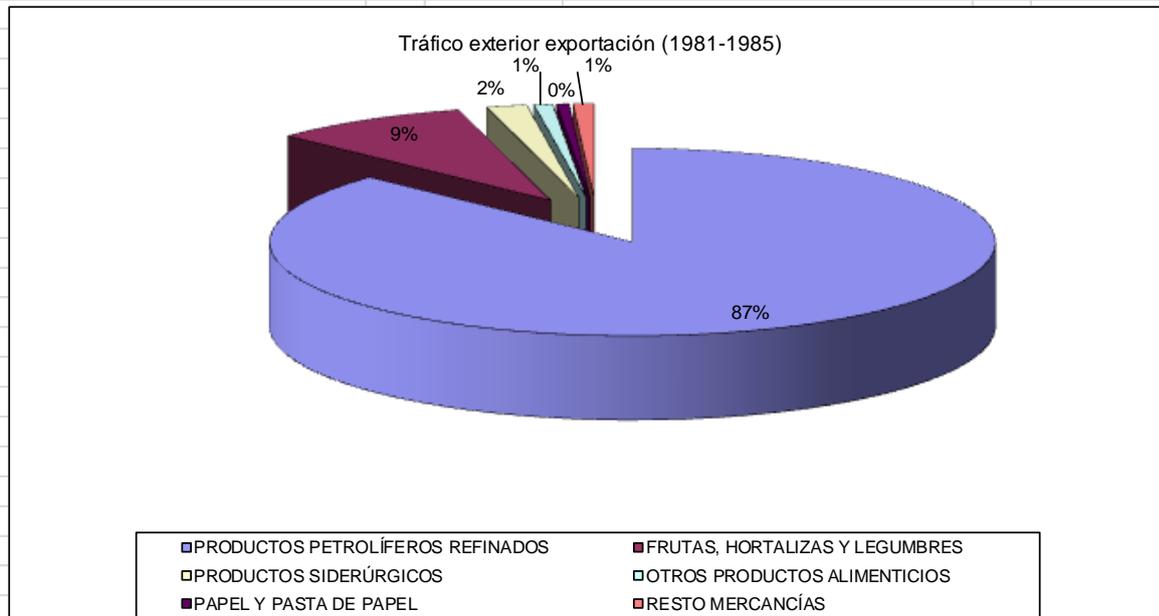
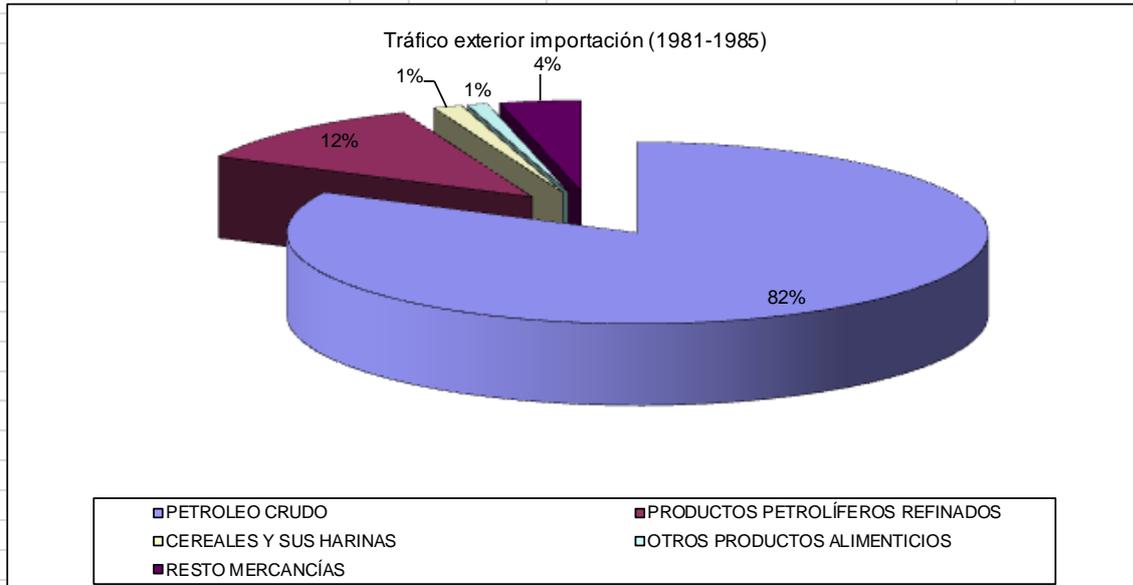


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 8

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1981-1985) MILES DE TONELADAS

MERCANCIAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCIAS	%	EXPORTACIÓN
PETROLEO CRUDO	82	24.954	PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	87	3.493
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	12	3.527	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	9	353
CEREALES Y SUS HARINAS	1	401	PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	2	72
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	1	285	OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	1	33
RESTO MERCANCIAS	4	1.128	PAPEL Y PASTA DE PAPEL	1	22
TOTAL	100	30.295	RESTO MERCANCIAS	1	37
			TOTAL	100	4.010

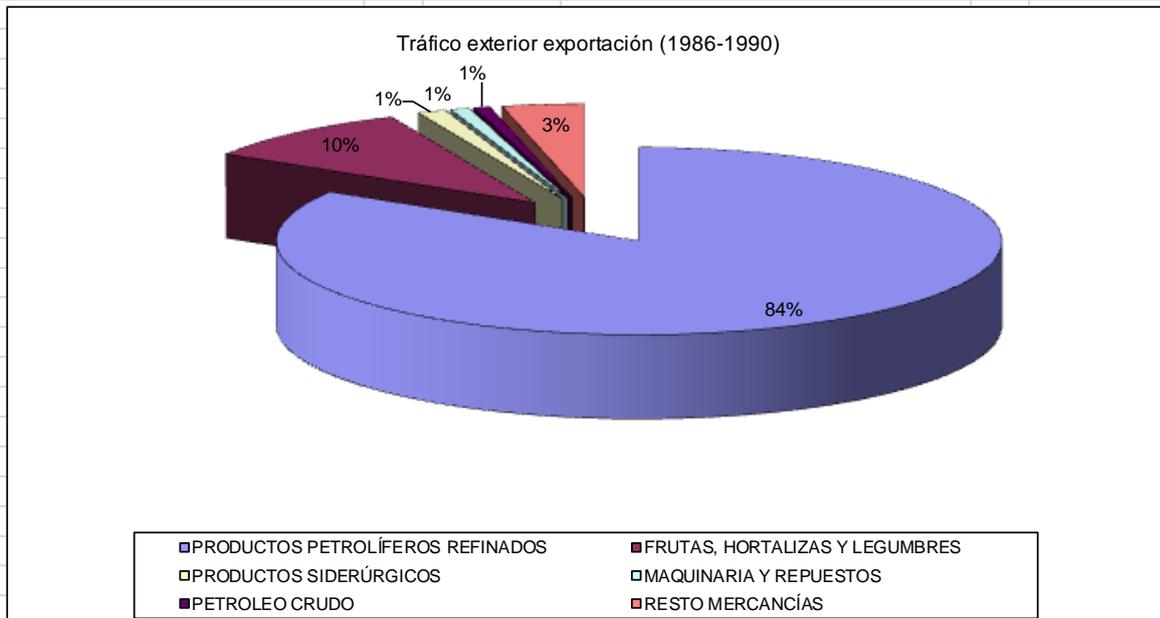
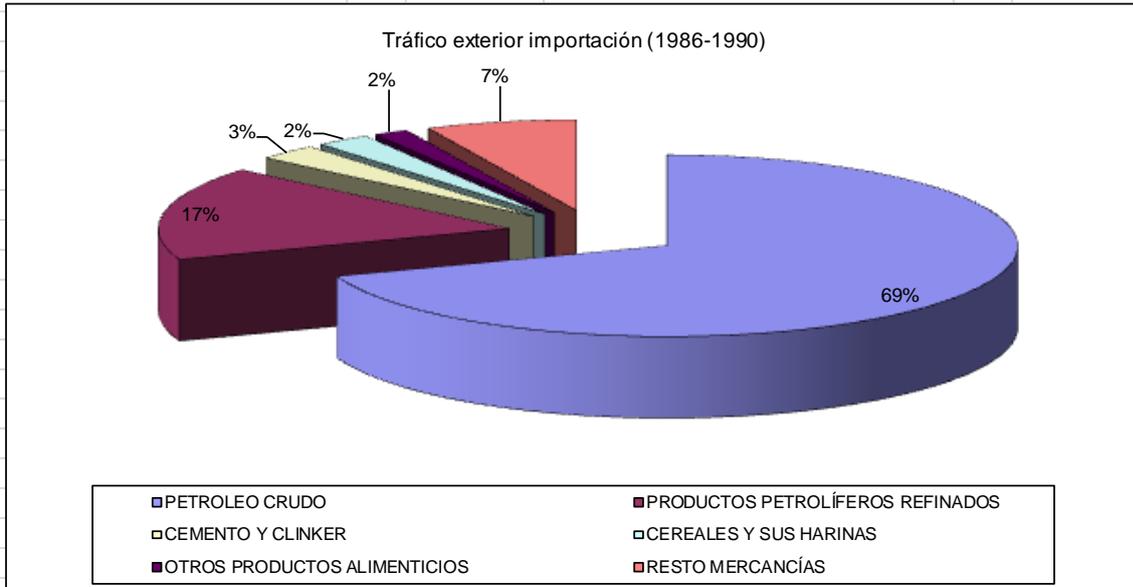


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 9

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1986-1990) MILES DE TONELADAS

MERCANCÍAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCÍAS	%	EXPORTACIÓN
PETROLEO CRUDO	69	18.876	PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	84	3.121
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	17	4.544	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	10	364
CEMENTO Y CLINKER	3	756	PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	1	47
CEREALES Y SUS HARINAS	2	678	MAQUINARIA Y REPUESTOS	1	32
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	2	433	PETROLEO CRUDO	1	27
RESTO MERCANCÍAS	7	1.887	RESTO MERCANCÍAS	4	136
TOTAL	100	27.174	TOTAL	100	3.727

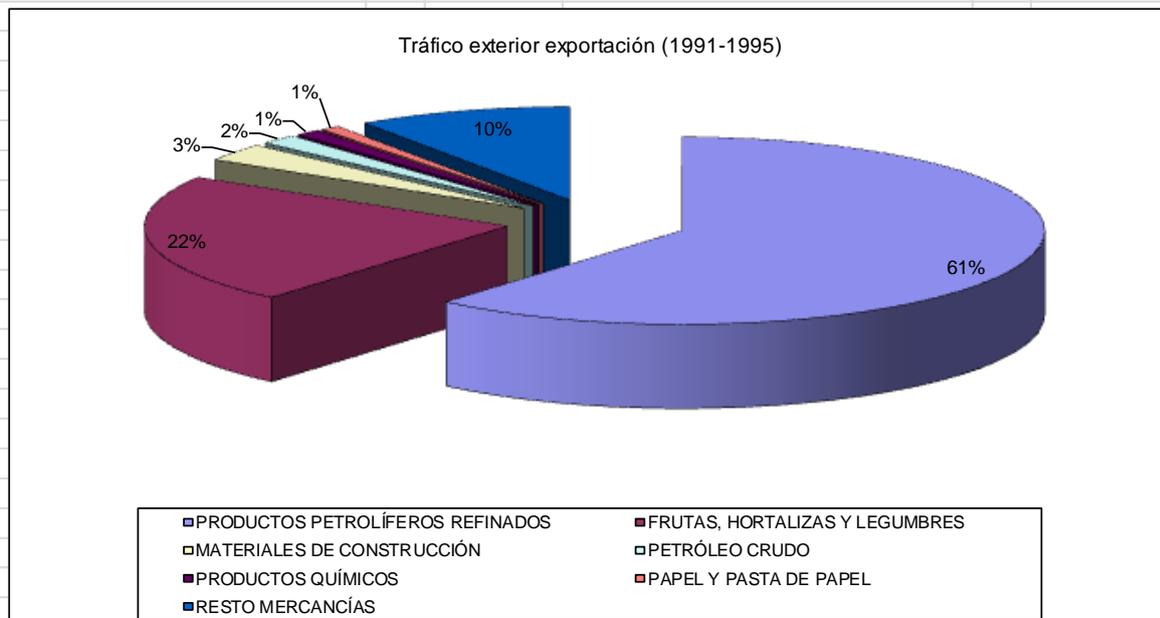
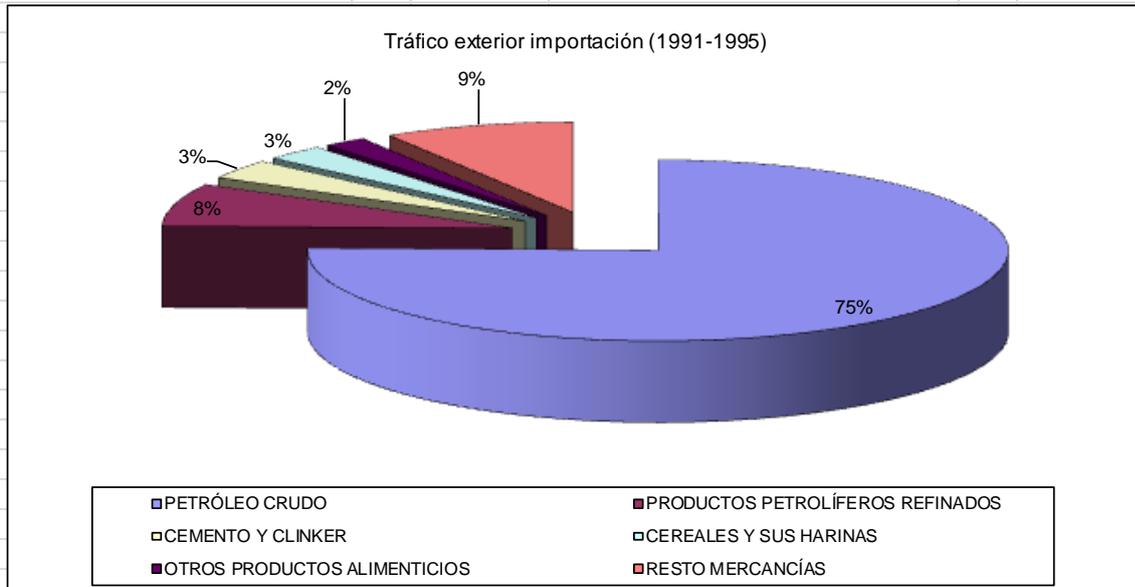


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 10

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1991-1995) MILES DE TONELADAS

MERCANCIAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCIAS	%	EXPORTACIÓN
PETRÓLEO CRUDO	75	20.097	PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	61	1.393
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	8	2.036	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	23	512
CEMENTO Y CLINKER	3	922	MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	3	69
CEREALES Y SUS HARINAS	3	737	PETRÓLEO CRUDO	2	38
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	2	528	PRODUCTOS QUÍMICOS	1	25
RESTO MERCANCIAS	9	2.343	PAPEL Y PASTA DE PAPEL	1	20
TOTAL	100	26.663	RESTO MERCANCIAS	10	218
			TOTAL	100	2.275

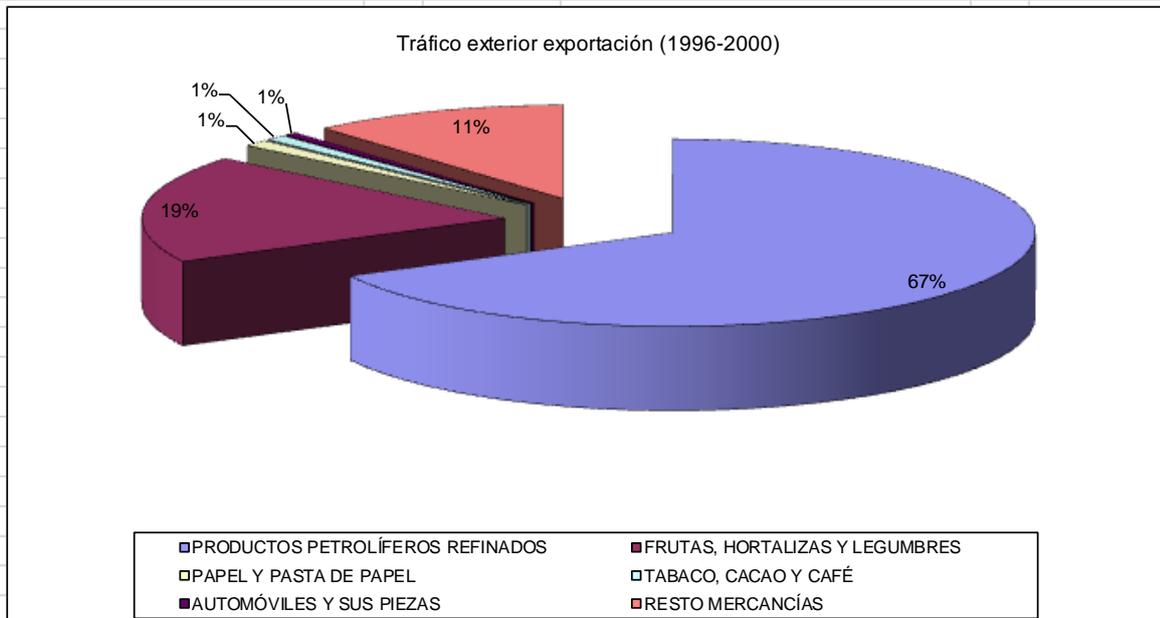
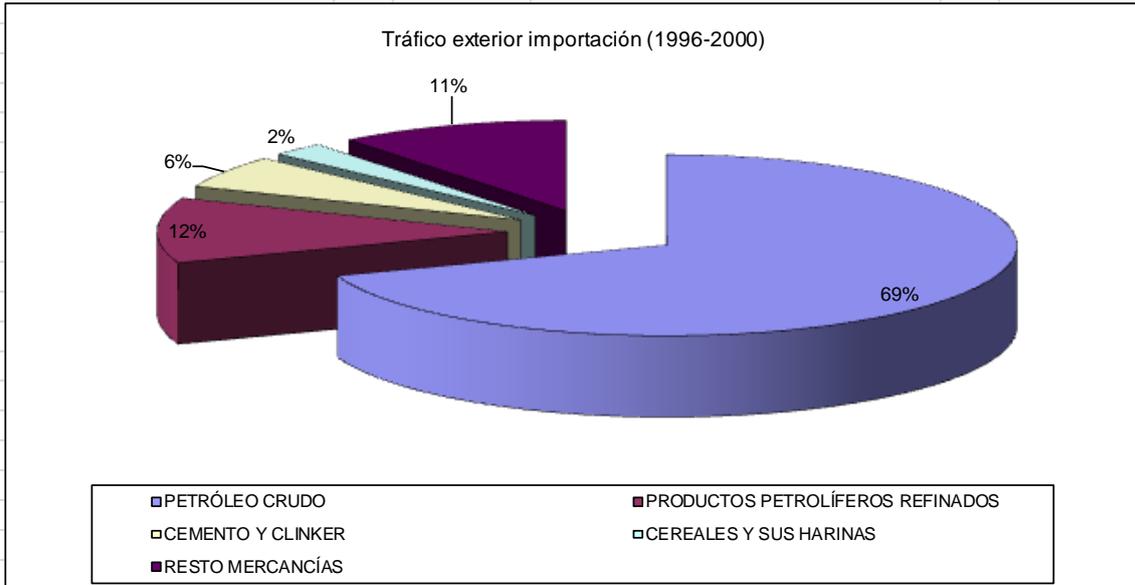


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuarios Estadísticos. Años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 11

TRÁFICO EXTERIOR A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1996-2000) MILES DE TONELADAS

MERCANCIAS	%	IMPORTACIÓN	MERCANCIAS	%	EXPORTACIÓN
PETRÓLEO CRUDO	69	20.438	PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	67	2.195
PRODUCTOS PETROLÍFEROS REFINADOS	12	3.422	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	19	608
CEMENTO Y CLINKER	6	1.721	PAPEL Y PASTA DE PAPEL	1	36
CEREALES Y SUS HARINAS	2	717	TABACO, CACAO Y CAFÉ	1	30
RESTO MERCANCIAS	11	3.138	AUTOMÓVILES Y SUS PIEZAS	1	18
TOTAL	100	29.436	RESTO MERCANCIAS	11	373
			TOTAL	100	3.260



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

CUADRO 3.1			
MOVIMIENTO DE BUQUES SEGÚN CLASE			
PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1857/1950)			
AÑOS	BUQUES		
	VAPORES	VELEROS	TOTAL
1857			1.366
1858			1.240
1859			1.279
1860			1.371
1861			1.374
1864	135	213	348
1890	961	867	1.828
1909	2.541	1.013	3.554
1910	2.512	1.067	3.579
1911	2.864	926	3.790
1912	3.934	820	4.754
1913	3.564	684	4.248
1914	3.155	664	3.819
1915	2.497	670	3.167
1916	1.900	791	2.691
1917	643	720	1.363
1918	433	603	1.036
1919	1.028	921	1.949
1920	1.503	1.055	2.558
1921	1.759	1.132	2.891
1922	2.306	1.066	3.372
1923	2.403	1.032	3.435
1924	2.589	936	3.525
1925	2.891	984	3.875
1926	2.811	980	3.791
1927	2.875	918	3.793
1928	3.403	909	4.312
1929	3.072	917	3.989
1938	1.722	633	2.355
1939	2.187	693	2.880
1940	1.720	665	2.385
1941	1.722	633	2.355
1942	1.771	468	2.239
1943	1.500	606	2.106
1944	1.660	686	2.346
1945	1.516	849	2.365
1946	1.870	1.072	2.942
1947	2.425	813	3.238
1948	3.400	916	4.316
1949	3.458	1.045	4.503
1950	3.945	581	4.526

Fuente: PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.
Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 3.2														
MOVIMIENTO DE BUQUES MERCANTES ENTRADOS														
A. P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1857/2000)														
AÑOS	NÚMERO	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	AÑOS	NÚMERO	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.	AÑOS	NÚMERO	T.R.B.	T.M.B.	C.M.B.
1857	1.366				1940	2.385	3.385.243	1.419	434	1988	11.690	51.686.511	4.421	979
1858	1.240				1941	2.355	2.556.747	1.086	344	1989	13.136	51.621.168	3.930	925
1859	1.279				1942	2.239	2.033.550	908	181	1990	13.784	55.960.358	4.060	870
1860	1.371				1943	2.106	2.212.319	1.050	230	1991	12.502	50.800.023	4.063	977
1861	1.374				1944	2.346	2.156.629	919	206	1992	11.999	48.315.200	4.027	969
1864	348	155.260	446		1945	2.365	2.346.288	992	220	1993	11.439	45.079.777	3.941	995
1890	1.828	1.477.750	808		1946	2.942	3.833.407	1.303	412	1994	13.812	59.665.217	4.320	900
1909	3.554	6.707.367	1.887	79	1947	3.238	6.147.090	1.898	452	1995	16.690	71.459.441	4.282	777
1910	3.579	6.517.066	1.821	140	1948	4.316	8.042.767	1.863	473	1996	18.241	105.402.914	5.778	706
1911	3.790	7.107.235	1.875	158	1949	4.503	9.031.953	2.006	432	1997	18.020	102.688.265	5.699	780
1912	4.754	10.500.306	2.209	223	1950	4.526	9.149.196	2.021	499	1998	18.353	110.228.858	6.006	789
1913	4.248	9.735.053	2.292	200	1961	6.228	17.045.400	2.737	1.176	1999	19.252	133.271.570	6.922	775
1914	3.819	7.460.882	1.954	155	1962	8.832	21.562.404	2.441	938	2000	18.967	142.770.767	7.527	837
1915	3.167	5.224.670	1.650	144	1963	8.588	22.705.813	2.644	1.168					
1916	2.691	3.398.421	1.263	167	1964	9.008	24.033.824	2.668	1.214					
1917	1.363	959.855	704	57	1965	9.070	26.536.721	2.926	1.401					
1918	1.036	774.070	747	69	1966	8.221	27.099.404	3.296	1.593					
1919	1.949	2.568.894	1.318	158	1967	8.918	30.409.653	3.410	1.656					
1920	2.558	4.254.081	1.663	175	1968	8.795	34.565.518	3.930	1.754					
1921	2.891	4.839.879	1.674	186	1969	9.138	39.672.343	4.341	1.840					
1922	3.372	6.359.569	1.886	124	1970	9.245	42.848.773	4.635	1.572					
1923	3.435	6.768.633	1.970	139	1971	10.618	55.855.745	5.260	1.441					
1924	3.525	7.612.175	2.159	138	1972	11.139	62.212.435	5.585	1.394					
1925	3.875	7.792.844	2.011	127	1973	10.553	60.310.440	5.715	1.373					
1926	3.791	7.265.182	1.916	138	1974	11.560	52.456.295	4.538	1.320					
1927	3.793	7.791.862	2.054	148	1975	12.292	57.241.993	4.657	1.053					
1928	4.312	8.340.340	1.934	132	1976	12.303	66.713.615	5.423	1.103					
1929	3.989	7.580.148	1.900	136	1977	12.479	66.178.447	5.303	1.200					
1930	4.013	7.347.884	1.831	161	1978	11.966	64.588.189	5.398	1.242					
1931	4.059	7.830.384	1.929	220	1979	11.186	68.797.809	6.150	1.150					
1932	3.785	8.853.737	2.339	219	1980	11.790	65.722.929	5.574	1.171					
1933	3.894	8.679.397	2.229	211	1981	10.814	60.047.572	5.553	1.293					
1934	3.661	8.610.376	2.352	247	1982	11.582	58.936.822	5.089	1.107					
1935	3.715	8.610.199	2.318	248	1983	10.270	52.752.409	5.137	1.433					
1936	3.016	7.519.824	2.493	279	1984	9.846	52.505.672	5.333	1.312					
1937	2.562	4.371.972	1.706	277	1985	9.774	47.797.744	4.890	1.229					
1938	2.355	2.486.817	1.056	326	1986	10.010	45.827.417	4.578	1.260					
1939	2.880	5.648.868	1.961	353	1987	10.831	51.096.799	4.718	1.153					

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 12

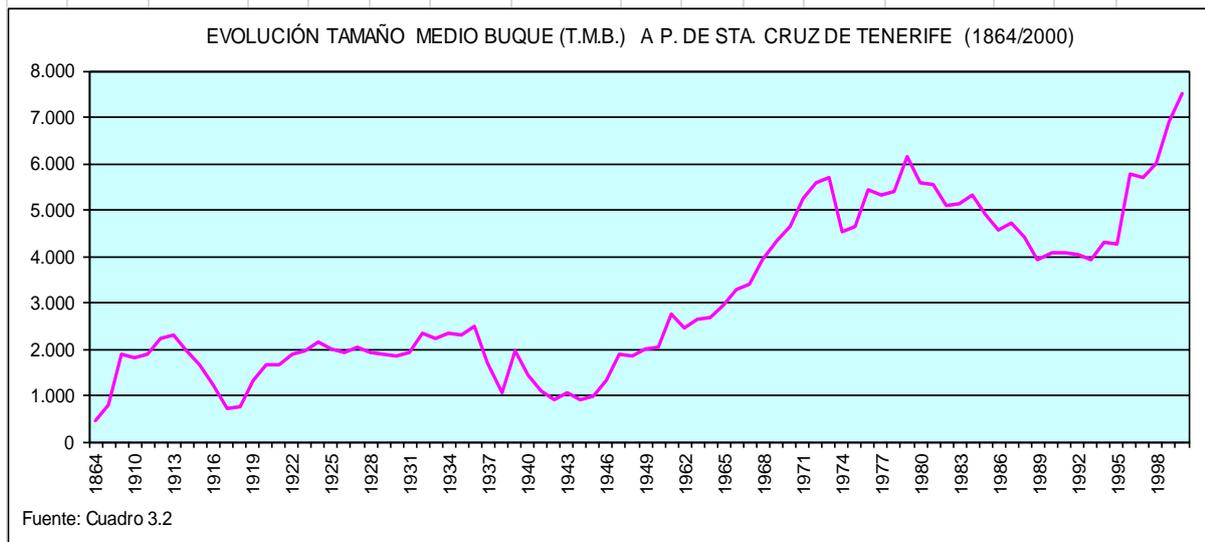
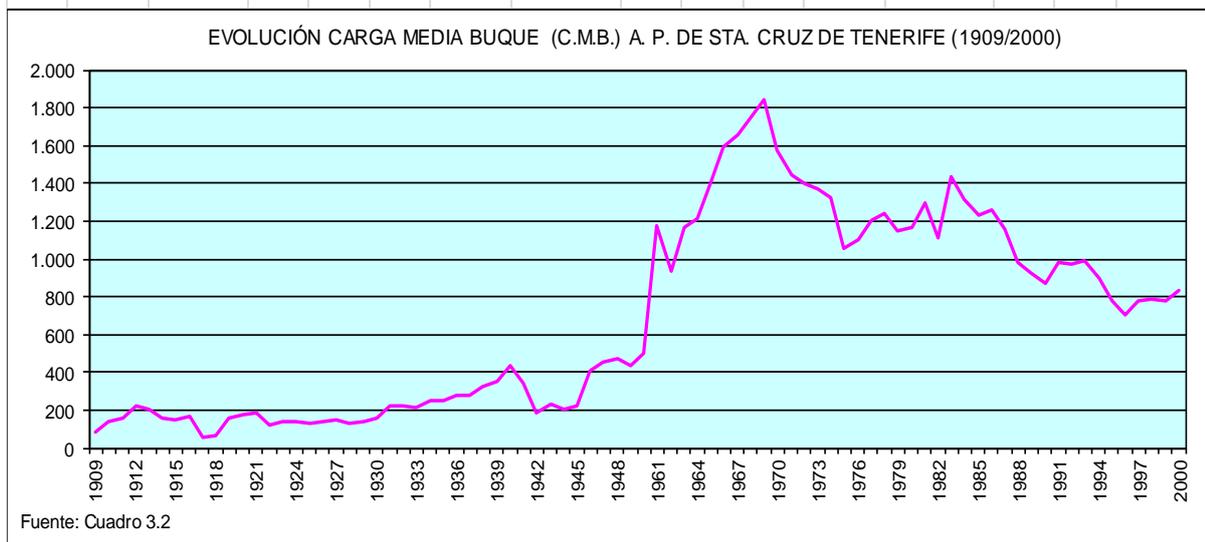


GRÁFICO 13



CUADRO 4.1

MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y TRIPULANTES PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1857/1929)					
AÑOS	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL	TRÁNSITO	TRIPULANTES
1857			9.999	11.776	25.548
1858			9.130	10.279	21.159
1859			10.882	10.501	21.810
1860			13.256	10.194	23.375
1861			12.550	15.116	28.690
1909	1.746	10.228	11.974	153.218	131.318
1910	1.698	9.722	11.420	131.964	130.050
1911	1.909	11.363	13.272	146.545	141.173
1912	3.700	13.756	17.456	155.830	168.499
1913	5.190	13.497	18.687	134.978	157.215
1914	4.168	14.157	18.325	99.746	148.172
1915	2.610	10.570	13.180	56.991	111.840
1916	4.076	9.760	13.836	45.219	86.047
1917	6.218	9.754	15.972	34.035	33.744
1918	4.515	9.052	13.567	36.944	27.577
1919	8.156	14.862	23.018	59.262	58.815
1920	14.627	16.782	31.409	85.968	92.678
1921	6.535	15.468	22.003	69.279	100.618
1922	7.014	14.619	21.633	74.921	122.833
1923	13.357	17.272	30.629	85.529	129.578
1924	13.836	17.666	31.502	98.737	150.601
1925	10.865	20.638	31.503	94.695	149.800
1926	12.708	22.643	35.351	81.722	138.828
1927	12.458	24.766	37.224	76.916	145.691
1928	14.391	26.427	40.818	67.389	158.295
1929	7.783	21.339	29.122	61.010	137.630

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE y Dirección General de Señales Marítimas.
Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 4.2

PASAJEROS

A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1930-1960)

AÑOS	TOTAL	AÑOS	TOTAL
1930	37.543	1946	87.201
1931	38.195	1947	84.657
1932	39.786	1948	62.820
1933	37.089	1949	93.312
1934	37.837	1950	92.149
1935	35.956	1951	119906
1936	23.175	1952	114583
1937	34.762	1953	113143
1938	48.133	1954	107903
1939	64.245	1955	111263
1940	42.801	1956	116040
1941	58.522	1957	134253
1942	64.987	1958	137290
1943	63.539	1959	146312
1944	59.673	1960	161866
1945	64.680		

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE y Dirección General de Señales Marítimas.
Memorias años diversos. Elaboración propia.

CUADRO 4.3			
PASAJEROS			
A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1961-2000)			
AÑOS	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
1961	81.336	77.810	159.146
1962	81.565	86.858	168.423
1963	95.195	92.492	187.687
1964	103.251	99.069	202.320
1965	120.763	116.236	236.999
1966	134.503	128.471	262.974
1967	119.903	126.350	246.253
1968	183.901	187.026	370.927
1969	156.383	159.510	315.893
1970	164.585	174.761	339.346
1971	187.709	188.127	375.836
1972	178.009	180.836	358.845
1973	171.883	178.672	350.555
1974	248.663	249.908	498.571
1975	349.503	352.647	702.150
1976	463.912	463.587	927.499
1977	609.115	608.127	1.217.242
1978	616.915	622.773	1.239.688
1979	653.383	655.213	1.308.596
1980	618.754	613.391	1.232.145
1981	610.206	600.947	1.211.153
1982	579.409	568.228	1.147.637
1983	617.419	612.616	1.230.035
1984	587.069	596.478	1.183.547
1985	615.160	620.079	1.235.239
1986	653.218	676.349	1.329.567
1987	732.091	751.139	1.483.230
1988	859.217	843.000	1.702.217
1989	813.853	826.412	1.640.265
1990	992.827	997.393	1.990.220
1991	1.145.710	1.152.142	2.297.852
1992	1.128.971	1.138.330	2.267.301
1993	1.056.160	1.115.125	2.171.285
1994	1.417.168	1.274.729	2.691.897
1995	1.819.948	1.784.738	3.604.686
1996	1.944.512	1.984.212	3.928.724
1997	1.983.219	1.996.594	3.979.813
1998	2.150.175	2.207.018	4.357.193
1999	2.300.405	2.252.709	4.553.114
2000	2.434.568	2.442.059	4.876.627
Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE.			
Memorias años diversos. Elaboración propia.			

CUADRO 5							
PESCA FRESCA A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1941-2000) TONELADAS							
AÑOS	CAPTURAS	VALOR 1ª VENTA (miles de pts.)	VALOR TONELADA (PESETAS)	AÑOS	CAPTURAS	VALOR 1ª VENTA (miles de pts.)	VALOR TONELADA (PESETAS)
1941	11.980	22.568	1.884	1971	25.009	174.230	6.967
1942	18.717	38.432	2.053	1972	24.906	178.958	7.185
1943	20.371	45.140	2.216	1973	20.723	178.867	8.631
1944	15.149	35.836	2.366	1974	15.193	109.219	7.189
1945	13.660	33.611	2.461	1975	12.959	150.203	11.591
1946	11.759	29.828	2.537	1976	11.954	145.667	12.186
1947	10.426	27.133	2.602	1977	9.396	234.732	24.982
1948	10.379	34.338	3.308	1978	15.872	171.089	10.779
1949	9.717	33.340	3.431	1979	29.263	169.919	5.807
1950	11.888	42.962	3.614	1980	43.388	350.317	8.074
1951	14.549	65.975	4.535	1981	26.977	424.218	15.725
1952	17.676	108.035	6.112	1982	25.147	430.804	17.131
1953	10.926	65.273	6.261	1983	7.682	423.612	55.143
1954	7.276	41.346	5.683	1984	8.336	470.734	56.470
1955	6.332	36.493	5.763	1985	7.527	409.938	54.462
1956	4.328	28.213	6.519	1986	4.350	242.690	55.791
1957	3.450	25.993	7.534	1987	4.374	248.478	56.808
1958	3.033	31.103	10.255	1988	4.096	211.067	51.530
1959	3.512	44.973	12.806	1989	2.863	144.526	50.481
1960	2.227	31.383	14.092	1990	3.935	213.026	54.136
1961	3.902	48.780	12.501	1991	3.845	229.893	59.790
1962	12.266	30.780	2.509	1992	4.087	328.564	80.392
1963	17.252	49.228	2.853	1993	3.505	326.383	93.119
1964	22.489	160.625	7.142	1994	526	59.120	112.395
1965	23.792	129.954	5.462	1995	1	61	115.283
1966	19.357	123.582	6.384	1996	3.808	547.318	143.728
1967	16.436	93.074	5.663	1997	3.425	299.273	87.379
1968	16.170	72.873	4.507	1998	3.718	328.633	88.390
1969	15.127	53.076	3.509	1999	3.844	333.260	86.696
1970	30.750	128.996	4.195	2000	2.709	350.827	129.504

Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE e INE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

GRÁFICO 14

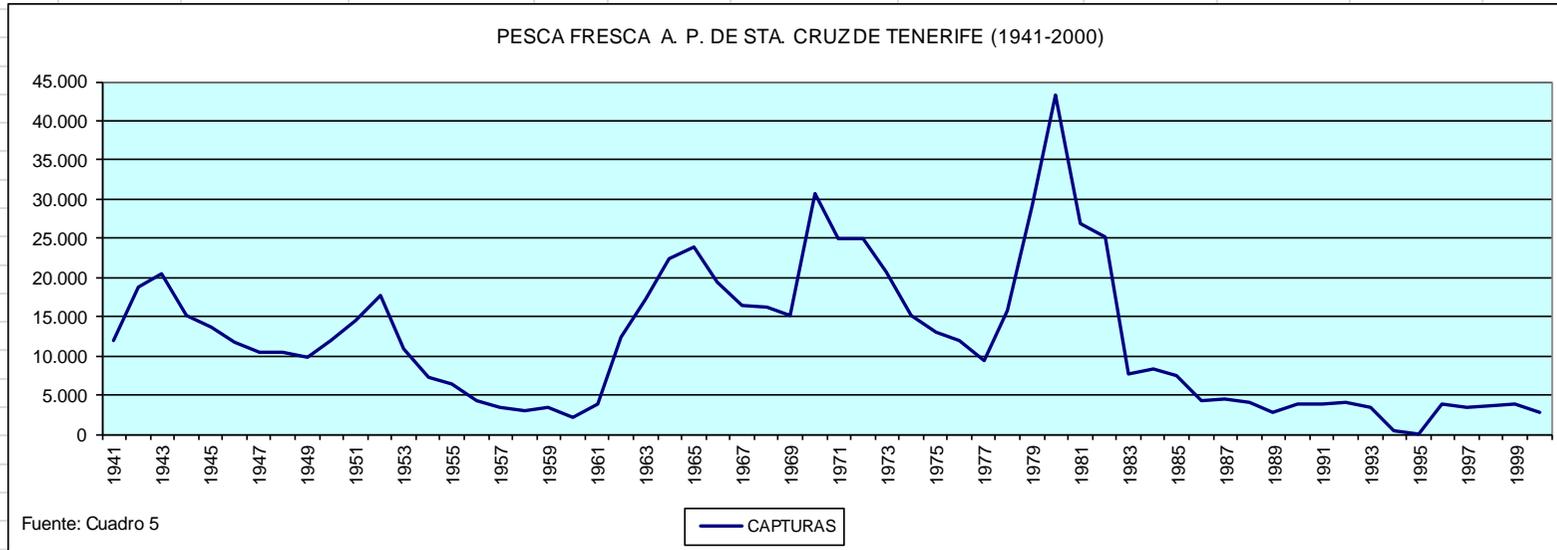


GRÁFICO 15

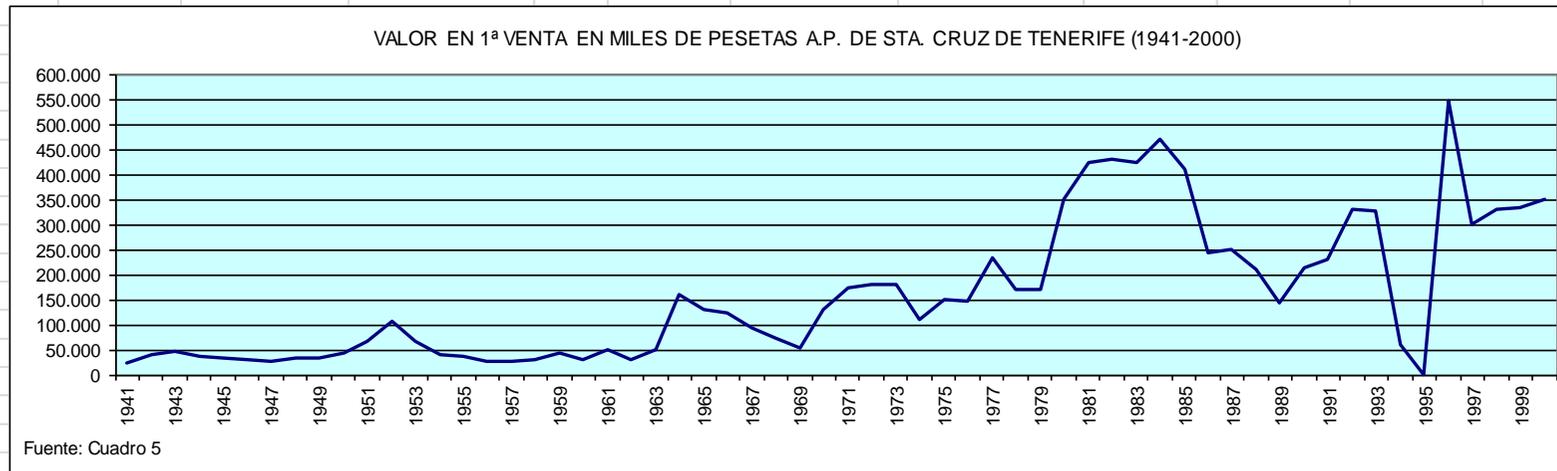


GRÁFICO 16A

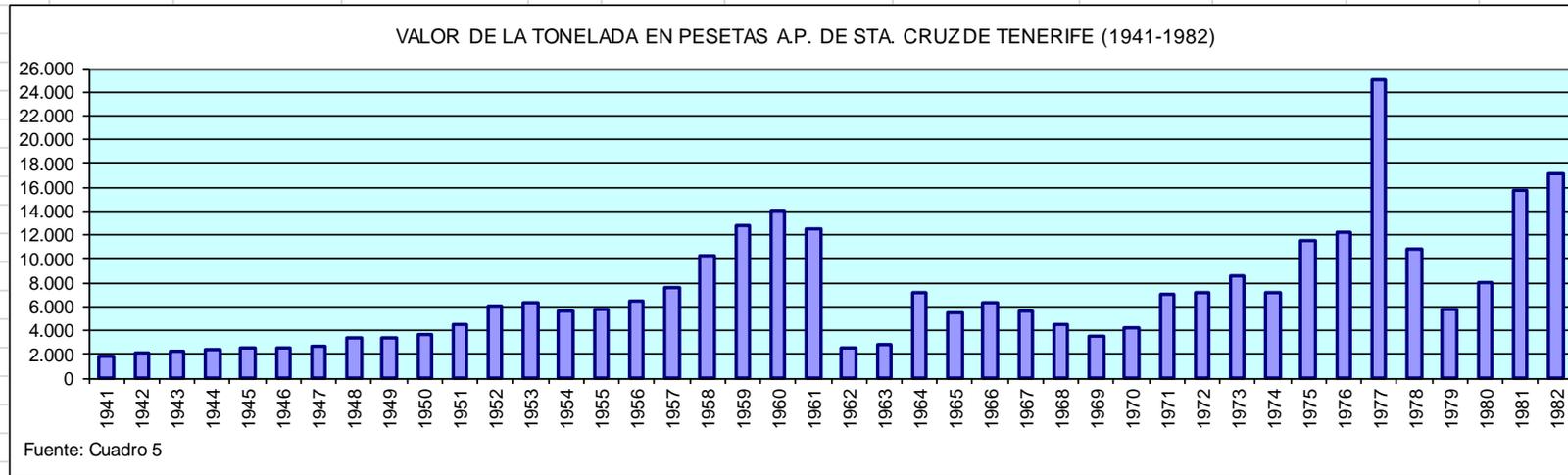
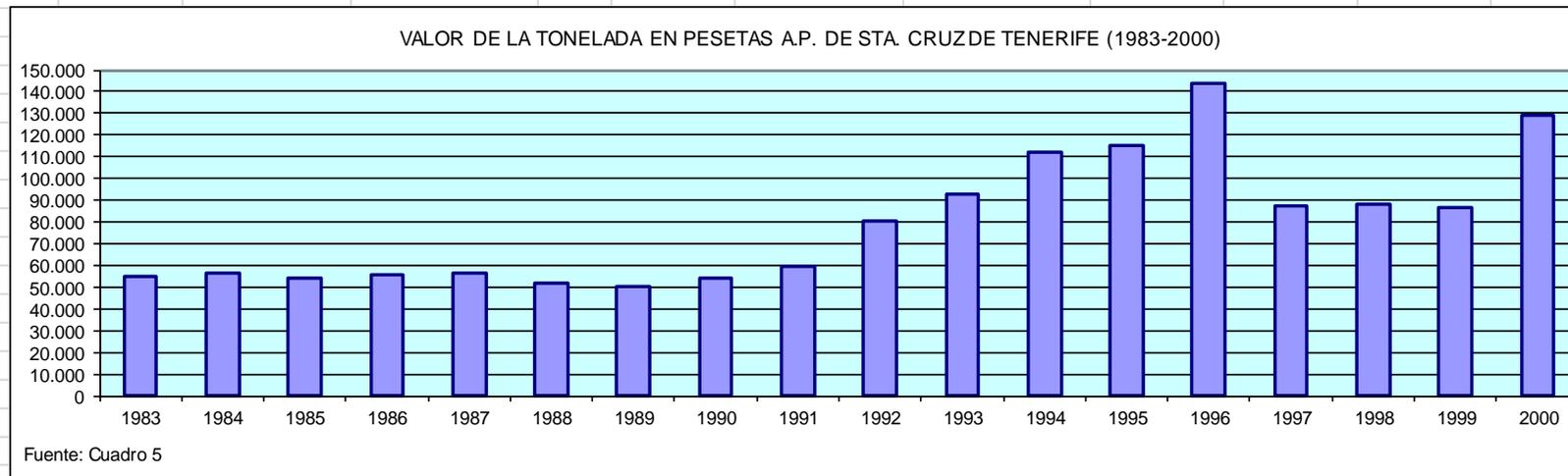


GRÁFICO 16B



AVITUALLAMIENTO			
A. P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1961-2000) TONELADAS			
AÑOS	PRODUCTOS PETROLÍFEROS	RESTO	TOTAL
1961	704.900	446.978	1.151.878
1962	800.475	464.901	1.265.376
1963	818.459	480.978	1.299.437
1964	779.468	430.899	1.210.367
1965	802.620	449.563	1.252.183
1966	796.087	438.688	1.234.775
1967	989.602	518.268	1.507.870
1968	875.738	519.906	1.395.644
1969	1.109.135	569.700	1.678.835
1970	964.141	626.250	1.590.391
1971	966.534	581.057	1.547.591
1972	966.810	610.467	1.577.277
1973	913.966	545.447	1.459.413
1974	707.622	541.878	1.249.500
1975	708.452	578.823	1.287.275
1976	1.086.849	478.092	1.564.941
1977	1.100.382	487.860	1.588.242
1978	1.182.437	399.359	1.581.796
1979	1.269.082	392.364	1.661.446
1980	1.177.063	397.639	1.574.702
1981	894.029	368.628	1.262.657
1982	881.333	327.630	1.208.963
1983	1.206.285	305.211	1.511.496
1984	1.022.317	278.045	1.300.362
1985	752.263	265.170	1.017.433
1986	719.375	287.218	1.006.593
1987	924.597	325.377	1.249.974
1988	943.398	323.709	1.267.107
1989	962.446	272.105	1.234.551
1990	906.281	261.778	1.168.059
1991	865.268	230.529	1.095.797
1992	791.026	198.504	989.530
1993	646.079	168.056	814.135
1994	797.621	180.533	978.154
1995	849.607	133.540	983.147
1996	911.087	184.976	1.096.063
1997	735.748	161.717	897.465
1998	819.036	201.747	1.020.783
1999	784.574	205.351	989.925
2000	904.420	186.125	1.090.545

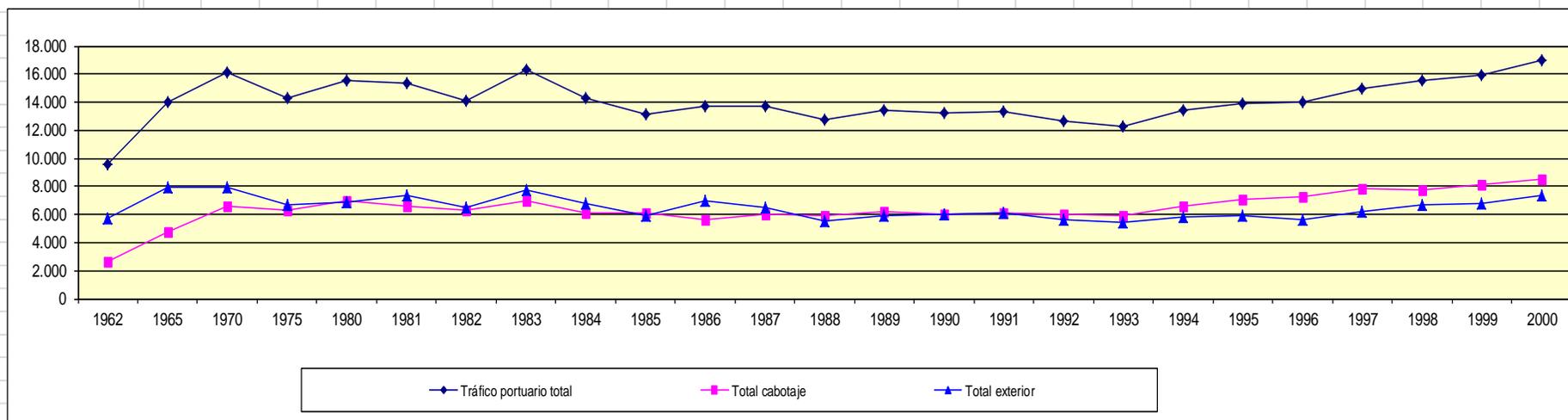
Fuente: PUERTO DE STA. CRUZ DE TENERIFE. Memorias años diversos. Elaboración propia.

TABLA 1

TRÁFICO MERCANCÍAS
A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (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	9.562	13.986	16.152	14.303	15.499	15.314	14.114	16.309	14.296	13.110	13.678	13.754	12.764	13.390	13.198	13.314	12.632	12.269	13.411	13.957	14.001	14.956	15.516	15.923	16.974
Total cabotaje (1)	2.603	4.744	6.549	6.272	6.951	6.569	6.288	7.004	6.142	6.120	5.675	5.977	5.949	6.230	5.975	6.080	6.046	5.919	6.595	7.044	7.235	7.812	7.763	8.166	8.556
Total exterior (1)	5.682	7.966	7.981	6.677	6.852	7.409	6.534	7.713	6.772	5.888	6.942	6.511	5.496	5.917	6.011	6.133	5.583	5.461	5.838	5.921	5.647	6.243	6.725	6.757	7.325

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

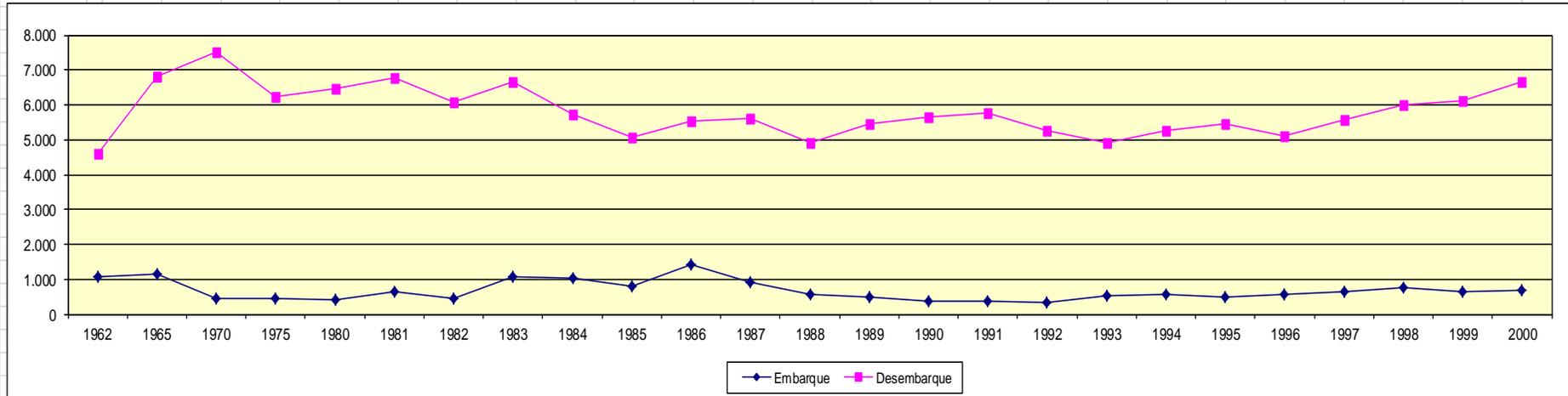


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

TABLA 2

TRÁFICO EXTERIOR DE MERCANCÍAS
A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (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	1.079	1.151	453	436	400	647	453	1.055	1.046	809	1.400	918	567	476	368	377	313	534	572	480	546	654	742	636	682
Desembarque	4.603	6.815	7.529	6.241	6.452	6.762	6.081	6.658	5.726	5.079	5.542	5.593	4.929	5.442	5.642	5.757	5.270	4.926	5.266	5.441	5.101	5.589	5.982	6.121	6.643

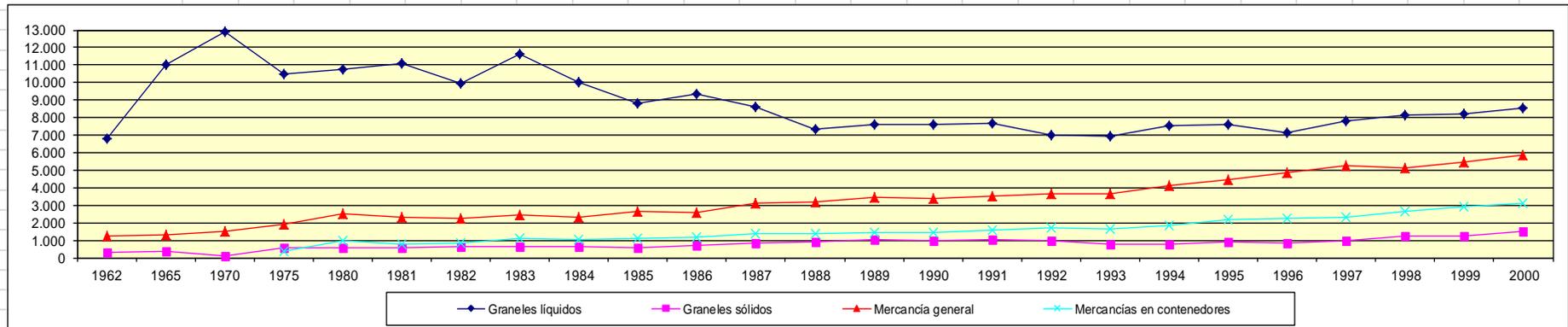


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

TABLA 3

TRÁFICO DE MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN
A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (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	6.774	11.043	12.879	10.490	10.748	11.057	9.977	11.627	9.999	8.800	9.347	8.580	7.367	7.596	7.611	7.686	6.971	6.960	7.517	7.639	7.150	7.793	8.148	8.212	8.529
Graneles sólidos	291	361	130	563	562	599	605	668	608	579	722	818	885	1.072	965	1.031	988	746	801	884	865	1.000	1.223	1.235	1.502
Mercancía general	1.219	1.308	1.523	1.897	2.494	2.322	2.239	2.423	2.307	2.628	2.548	3.090	3.193	3.478	3.410	3.497	3.670	3.674	4.115	4.443	4.867	5.261	5.117	5.482	5.851
Mercancías en contenedores				388	984	801	851	1.105	1.040	1.127	1.195	1.389	1.406	1.454	1.424	1.588	1.709	1.656	1.861	2.185	2.231	2.342	2.617	2.923	3.144



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

TABLA 4

TRÁFICO DE OTRAS MERCANCÍAS
A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (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)	12.266	23.792	30.750	12.959	43.388	26.977	25.147	7.682	8.336	7.527	4.350	4.374	4.096	2.863	3.935	3.845	4.087	3.505	526	1	3.808	3.425	3.718	3.844	2.709
Avituallamiento	1.265	1.252	1.590	1.287	1.575	1.263	1.209	1.511	1.300	1.017	1.007	1.250	1.267	1.235	1.168	1.096	990	814	978	983	1.096	897	1.021	990	1.091

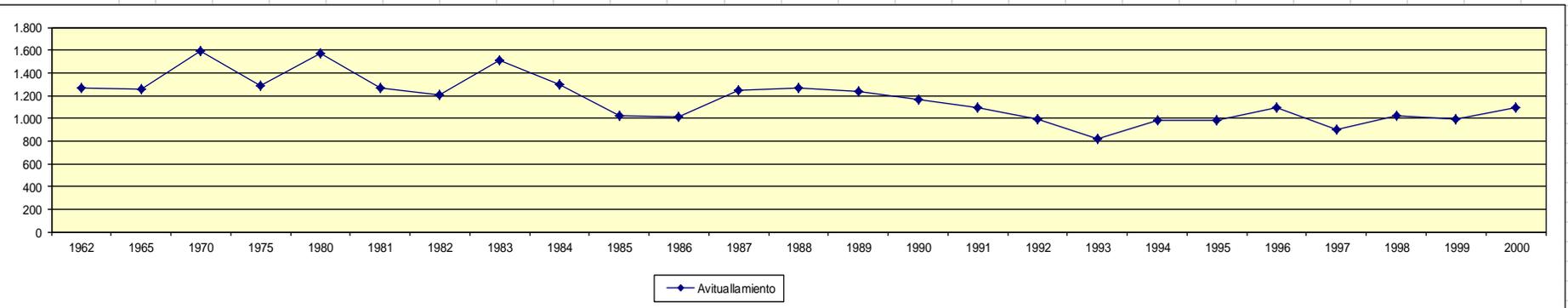
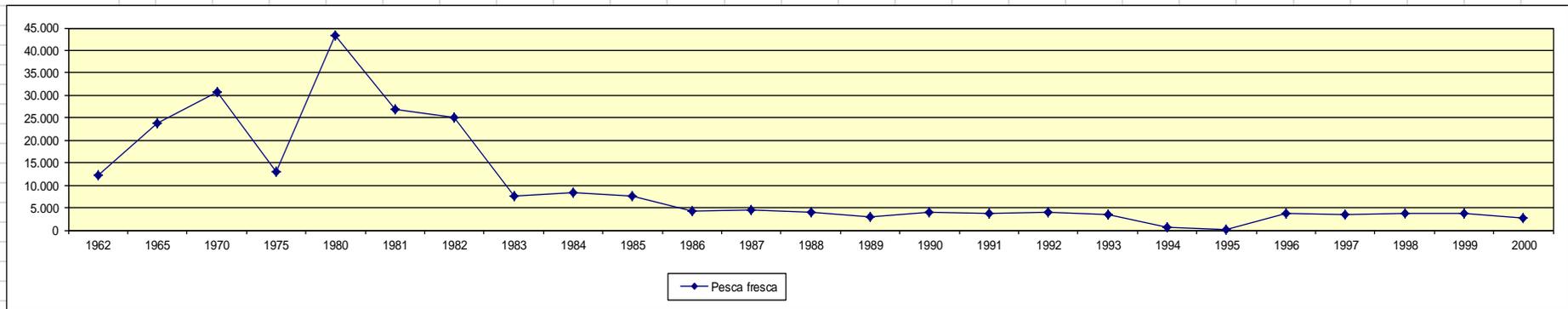
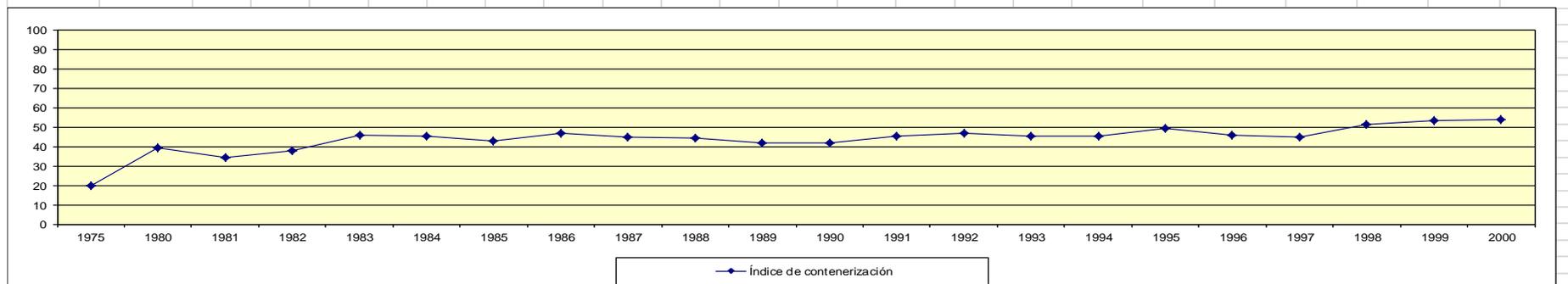
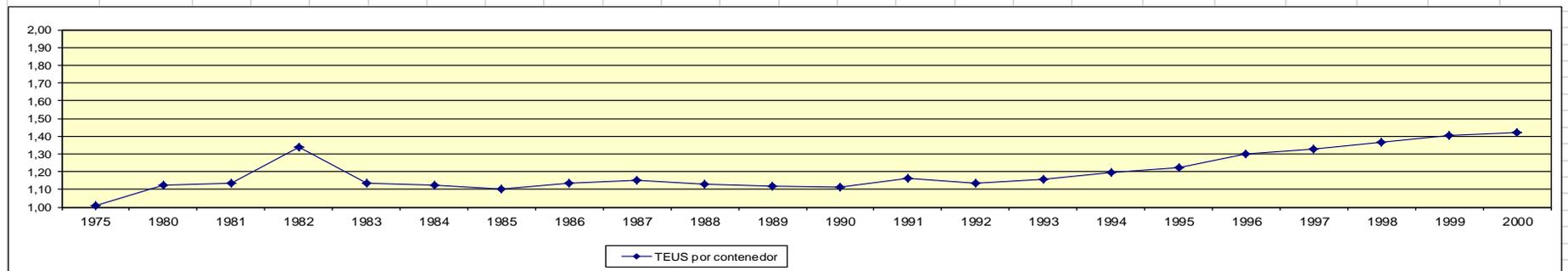
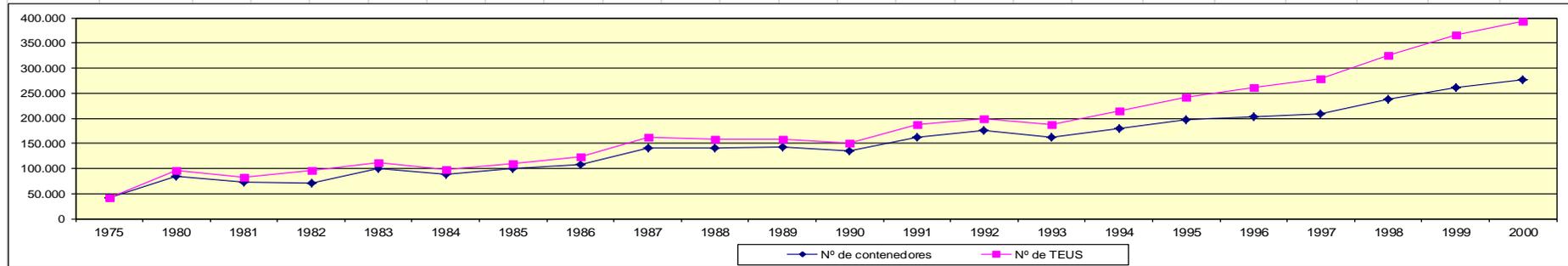


TABLA 5

TRAFICO DE CONTENEDORES A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (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	41.209	84.685	73.451	71.604	99.113	88.136	100.363	108.220	140.166	140.962	141.782	134.876	162.038	176.232	161.650	180.382	197.604	202.051	209.253	237.678	261.492	277.289
Nº de TEUS	41.496	95.170	83.167	95.745	112.528	98.814	110.614	122.647	161.577	158.839	158.294	150.306	188.161	199.837	187.154	215.086	242.066	262.136	277.685	324.672	366.806	393.371
TEUS por contenedor	1,01	1,12	1,13	1,34	1,14	1,12	1,10	1,13	1,15	1,13	1,12	1,11	1,16	1,13	1,16	1,19	1,23	1,30	1,33	1,37	1,40	1,42
Índice de contenerización	20	39	34	38	46	45	43	47	45	44	42	42	45	47	45	45	49	46	45	51	53	54

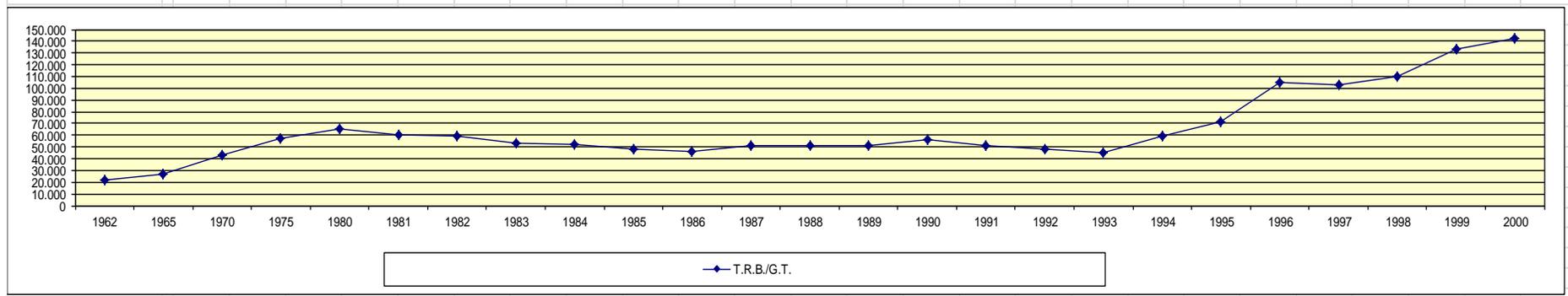
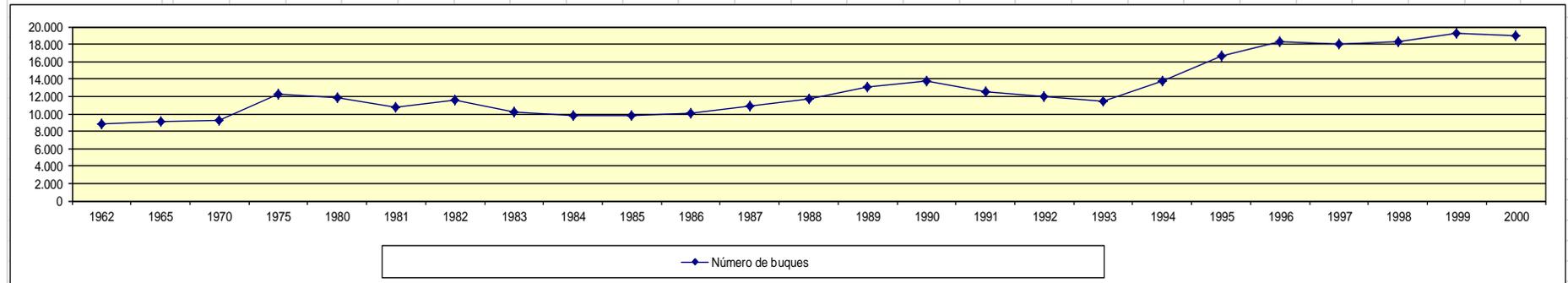
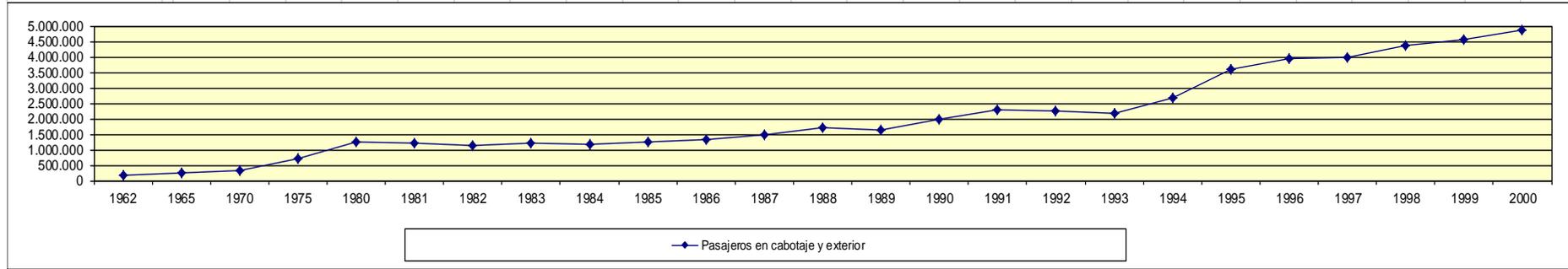


Fuente: PUERTOS DEL ESTADO. Anuario Estadístico. Años diversos. Elaboración propia.

TABLA 6

OTROS DATOS A.P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (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	168.423	236.999	339.346	702.150	1.232.145	1.211.153	1.147.637	1.230.035	1.183.547	1.235.239	1.329.567	1.483.230	1.702.217	1.640.265	1.990.220	2.297.852	2.267.301	2.171.285	2.691.897	3.604.686	3.928.724	3.979.813	4.357.193	4.553.114	4.876.627
Número de buques	8.832	9.070	9.245	12.292	11.790	10.814	11.582	10.270	9.846	9.774	10.010	10.831	11.690	13.136	13.784	12.502	11.999	11.439	13.812	16.690	18.241	18.020	18.353	19.252	18.967
T.R.B./G.T. (miles)	21.562	26.537	42.849	57.242	65.723	60.048	58.937	52.752	52.506	47.798	45.827	51.097	51.687	51.621	55.960	50.800	48.315	45.080	59.665	71.459	105.403	102.688	110.229	133.272	142.771



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

CUADRO 7 TRÁFICO DE LOS PUERTOS A. P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1989-2000)												
	1989						1990					
	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL
Nº de buques	7.592	959	2.507	186	1.892	13.136	7.545	1.064	2.613	196	2.366	13.784
G.T. (miles)	41.421	2.352	3.896	678	3.274	51.621	45.126	2.805	4.088	722	3.219	55.960
Pasajeros (cab.+ext.)	510.476	24.952	521.911	25.218	557.708	1.640.265	493.318	38.140	719.241	24.318	715.203	1.990.220
TEUS	143.111	14.518	218	447	0	158.294	133.710	15.818	226	552	0	150.306
Mercan. en contene.	1.311.999	135.848	1.730	4.556	0	1.454.133	1.266.427	150.568	1.440	5.539	0	1.423.974
Graneles líquidos	7.371.236	59.462	11.318	0	154.441	7.596.457	7.495.411	63.609	16.660	7.424	66.768	7.649.872
Graneles sólidos	1.022.117	52.616	0	0	0	1.074.733	913.550	51.472	0	0	0	965.022
Mercancía general	2.672.211	399.611	182.924	63.122	163.231	3.481.099	2.562.687	425.872	186.771	63.290	172.492	3.411.112
Avituallamiento	1.198.088	35.090	1.373	0	0	1.234.551	1.129.498	682	33.405	4.474	0	1.168.059
Pesca	2.272	0	25	431	135	2.863	2.950	250	0	277	458	3.935
TOTAL MERCANCÍAS	12.265.924	546.779	195.640	63.553	317.807	13.389.703	12.104.096	541.885	236.836	75.465	239.718	13.198.000
	1991						1992					
	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL
Nº de buques	6.705	874	2.428	174	2.321	12.502	6.046	873	2.551	189	2.340	11.999
G.T. (miles)	27.246	3.552	9.866	705	9.431	50.800	38.186	2.817	3.611	592	3.109	48.315
Pasajeros (cab.+ext.)	479.511	39.545	875.624	27.590	875.582	2.297.852	434.417	27.530	893.410	19.294	893.410	2.268.061
TEUS	165.148	21.694	665	654	0	188.161	168.621	28.658	2.068	490	0	199.837
Mercan. en contene.	1.406.488	170.731	4.709	6.308	0	1.588.236	1.470.184	258.149	14.484	5.100	0	1.747.917
Graneles líquidos	7.514.174	68.453	14.494	7.331	81.273	7.685.725	6.768.591	74.441	18.089	7.674	28.953	6.897.748
Graneles sólidos	973.976	56.648	0	0	0	1.030.624	931.367	56.136	0	0	0	987.503
Mercancía general	2.605.957	432.756	202.960	68.044	187.871	3.497.588	2.704.151	498.380	251.962	63.632	234.601	3.752.726
Avituallamiento	1.067.906	23.387	3.752	0	752	1.095.797	964.148	19.914	4.450	0	1.018	989.530
Pesca	2.901	0	0	741	202	3.844	3.471	0	0	0	616	4.087
TOTAL MERCANCÍAS	12.164.914	581.244	221.206	76.116	270.098	13.313.578	11.371.728	648.871	274.501	71.306	265.188	12.631.594
	1993						1994					
	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL
Nº de buques	5.669	922	2.341	179	2.328	11.439	5.772	907	3.325	224	3.584	13.812
G.T. (miles)	33.841	3.468	3.608	890	3.273	45.080	39.514	3.700	7.476	895	8.080	59.665
Pasajeros (cab.+ext.)	399.400	25.107	833.291	21.626	891.861	2.171.285	406.319	21.187	1.019.911	44.267	1.200.213	2.691.897
TEUS	154.037	32.854	91	169	3	187.154	169.273	45.349	72	173	219	215.086
Mercan. en contene.	1.382.869	270.624	535	1.601	54	1.655.683	1.559.362	297.552	542	1.460	1.704	1.860.620
Graneles líquidos	6.863.232	75.640	17.458	7.426	0	6.963.756	7.410.870	80.313	17.965	8.187	0	7.517.335
Graneles sólidos	753.747	54.445	0	0	0	808.192	740.288	60.526	0	0	0	800.814
Mercancía general	2.600.842	490.763	265.903	65.964	256.141	3.679.613	2.806.335	543.747	305.143	78.899	380.548	4.114.672
Avituallamiento	790.565	19.128	4.283	0	159	814.135	947.777	23.808	6.013	0	556	978.154
Pesca	3.505	0	0	0	0	3.505	526	0	0	0	0	526
TOTAL MERCANCÍAS	11.011.891	639.976	287.644	73.390	256.300	12.269.201	11.905.796	708.394	329.121	87.086	381.104	13.411.501

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

CUADRO 7

TRÁFICO DE LOS PUERTOS A. P. DE STA. CRUZ DE TENERIFE (1995-2000)

	1995						1996					
	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL
Nº de buques	8.207	914	3.519	237	3.813	16.690	8.647	1.231	4.393	359	3.611	18.241
G.T. (miles)	46.778	3.782	9.919	942	10.038	71.459	58.310	8.193	20.001	2.125	16.774	105.403
Pasajeros (cab.+ext.)	1.081.993	56.182	1.152.230	58.111	1.256.170	3.604.686	1.120.003	212.728	1.112.885	91.001	1.392.107	3.928.724
TEUS	196.735	44.618	65	294	354	242.066	219.962	41.913	25	149	114	262.163
Mercan. en contene.	1.790.510	386.821	918	3.040	3.853	2.185.142	1.893.642	334.339	228	1.342	1.030	2.230.581
Graneles líquidos	7.523.954	86.580	18.920	9.045	19	7.638.518	7.036.352	87.541	16.412	9.217	0	7.149.522
Graneles sólidos	816.912	66.820	0	0	0	883.732	800.734	64.655	0	0	0	865.389
Mercancía general	3.158.544	619.694	276.481	58.043	338.795	4.451.557	3.400.294	622.743	323.607	76.125	463.088	4.885.857
Avituallamiento	983.002	145	0	0	0	983.147	1.043.387	22.240	16.239	0	14.197	1.096.063
Pesca	1	0	0	0	0	1	3.808	0	0	0	0	3.808
TOTAL MERCANCÍAS	12.482.413	773.239	295.401	67.088	338.814	13.956.955	12.284.575	797.179	356.258	85.342	477.285	14.000.639
	1997						1998					
	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL
Nº de buques	8.518	1.196	4.528	397	3.381	18.020	9.103	1.306	4.227	424	3.293	18.353
G.T. (miles)	55.404	8.373	19.940	2.385	16.586	102.688	62.509	9.679	18.417	2.398	17.226	110.229
Pasajeros (cab.+ext.)	1.067.553	215.265	1.139.775	110.798	1.446.422	3.979.813	1.203.808	229.680	1.249.830	109.273	1.564.602	4.357.193
TEUS	234.396	42.665	56	257	311	277.685	279.013	44.469	50	510	630	324.672
Mercan. en contene.	1.988.347	346.657	545	3.082	3.274	2.341.905	2.226.596	378.808	552	4.892	6.234	2.617.082
Graneles líquidos	7.670.232	93.597	18.287	11.143	0	7.793.259	8.023.273	95.982	18.934	9.689	0	8.147.878
Graneles sólidos	939.859	60.331	0	0	0	1.000.190	1.173.683	49.141	0	0	0	1.222.824
Mercancía general	3.606.159	694.432	349.026	89.732	522.546	5.261.895	3.834.222	696.211	198.041	67.907	324.057	5.120.438
Avituallamiento	864.662	16.634	15.047	0	1.122	897.465	978.953	14.857	11.427	2.684	12.862	1.020.783
Pesca	3.425	0	0	0	0	3.425	3.717	0	0	0	0	3.717
TOTAL MERCANCÍAS	13.084.337	864.994	382.360	100.875	523.668	14.956.234	14.013.848	856.191	228.402	80.280	336.919	15.515.640
	1999						2000					
	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL	STA. C. DE TENERIFE	STA. C. DE LA PALMA	S. S. DE LA GOMERA	LA ESTACA	LOS CRISTIANOS	TOTAL
Nº de buques	9.403	1.388	3.910	661	3.890	19.252	9.217	1.292	3.691	749	4.018	18.967
G.T. (miles)	67.203	12.183	23.464	4.905	25.517	133.272	74.301	11.774	24.287	5.827	26.582	142.771
Pasajeros (cab.+ext.)	1.340.082	240.280	1.236.501	130.348	1.605.903	4.553.114	1.425.722	253.298	1.317.884	149.556	1.730.167	4.876.627
TEUS	322.980	42.930	29	383	484	366.806	349.444	42.505	7	687	728	393.371
Mercan. en contene.	2.541.287	372.930	266	3.968	4.590	2.923.041	2.763.090	364.195	88	7.998	8.276	3.143.647
Graneles líquidos	8.073.513	104.365	22.282	11.735	0	8.211.895	8.392.144	101.444	22.360	12.575	0	8.528.523
Graneles sólidos	1.173.863	61.555	0	0	0	1.235.418	1.428.793	67.148	5.700	0	0	1.501.641
Mercancía general	4.164.540	698.324	197.923	75.090	345.853	5.481.730	4.486.362	723.065	194.336	83.950	363.107	5.850.820
Avituallamiento	918.064	30.691	12.617	2.850	25.703	989.925	1.017.308	31.103	7.760	4.240	30.134	1.090.545
Pesca	3.844	0	0	0	0	3.844	2.709	0	0	0	0	2.709
TOTAL MERCANCÍAS	14.333.824	894.935	232.822	89.675	371.556	15.922.812	15.327.316	922.760	230.156	100.765	393.241	16.974.238

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