

EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS

Miguel Suárez Bosa

Introducción

La influencia de la actividad portuaria en el crecimiento económico de Gran Canaria fue determinante, afirmación que se puede sostener a la luz de las evidencias empírica y de las investigaciones realizadas. Con esta comunicación se pretende hacer una contribución al conocimiento de la función que el puerto de La Luz y Las Palmas ejerce en la economía de Canarias en un período en que ésta comienza su despegue. Efectivamente, los escasos estudios que aportan datos cuantitativos sobre la economía canaria en esta etapa demuestran que ésta se recuperó desde la tercera década del siglo anterior, superando la etapa depresiva. Por ejemplo, la posición relativa del PIB por habitante en Canarias después de debilitarse (pasó del 66,3 por 100 respecto de la media española, al 62,2, en 1850 y al 56,1 en 1900), se recuperó ostensiblemente hacia 1930 para llegar al 73 por 100 de la media española.¹ La misma impresión se tiene si se acude a la valoración cualitativa de un contemporáneo, en este caso la del Ingeniero Director del Puerto, muy expresiva de esta influencia: “El desarrollo del tráfico, como es natural, ha producido el del país, no sólo en las inmediaciones del Puerto, sino (también) en el interior de la isla, cuyos productos agrícolas, (son) frutos que en su mayor parte tienen gran aceptación en el extranjero. En el Puerto de La Luz, no existía antes de la construcción del dique y muelle más que unas casitas de pescadores; hoy existe una población con buenas calles y edificios, de más de 20.000 habitantes; la ciudad de Las Palmas ha duplicado su vecindario, extendiéndose hacia el puerto, a lo largo de la carretera, siendo muy contados y cortos trayectos de ésta que no están edificados”.²

Es comúnmente aceptado que para un territorio insular, los puertos constituyen un factor del mayor relieve en la estructuración de la actividad económica y social. Esto es particularmente cierto en el caso de Canarias, e incluso posteriormente hasta cuando entran en acción los aeropuertos. En efecto, dado que la economía no era autosuficiente, las mercancías que abastecían a la población y los productos que se exportaban lo hacían exclusivamente por los puertos.

¿Cómo afectó esto al crecimiento económico canario?. El desarrollo económico regional se presenta como un fenómeno abierto a la influencia de hechos y decisiones de naturaleza diversa -políticas, económicas, sociales y culturales- procedentes de la propia región, de otras regiones, del Estado, incluso, del exterior.³ La literatura económica sobre infraestructuras resalta la contribución positiva que éstas ejercen sobre el desarrollo económico regional. Numerosos estudios coinciden en destacar la existencia de un efecto positivo de las infraestructuras sobre la producción, la inversión privada y el empleo. Varios teóricos del desarrollo (Hirschman, Lewis, Myrdal, Perroux, investigadores de la

CEPAL) atribuyen a las infraestructuras un papel decisivo en el desarrollo de las regiones atrasadas.⁴ Sin embargo, hay que señalar que las infraestructuras no es el único factor capaz de impulsar el desarrollo de una zona determinada, es una condición necesaria pero no suficiente. De las infraestructuras, las relacionadas con el transporte y las comunicaciones son las que mayor impacto tienen en el potencial de desarrollo de un espacio determinado y, concretamente, la infraestructura de transporte desempeñan un papel esencial para el desarrollo del comercio, pero también de la industria y la agricultura.

Asimismo, la literatura económica identifica en los puertos funciones dinamizadoras de la economía, por cuanto son capaces de aportar, entre otras ventajas las siguientes: potencialidad a la industria, economías de arrastre y aglomeración, aprovisionamiento de *inputs*, facilidades de comunicación, diversificación de la producción, etc.⁵ Sin embargo, el papel del Puerto de La Luz, en el caso de Gran Canaria, fue el de permitir una base inicial, sin que posterior se consolidara un desarrollo sostenido, pues actuaba sólo como puerta de salida a los productos sin que las exportaciones agrarias generaran inversiones que fomentaran la industria. Estas aumentaron en precario, y sólo al calor de ciertas facilidades arancelarias, pues la actividad económica estuvo controlada por agentes extranjeros, poco proclives a incorporar valor añadido en el lugar de origen, es decir las islas. Por otro lado, la accesibilidad o la falta de ella a determinados mercados es lo que hace más determinante la dimensión exterior para las economías insulares, y la economía canaria es históricamente una economía abierta, una economía extrovertida.⁶ Esta economía tiene una serie de ventajas y desventajas. Las ventajas -no permanentes- que se dan en la economía canaria dependen de una compleja relación entre el Archipiélago y el mundo económico Atlántico. Un elemento fundamental en esa conexión es, lógicamente, el transporte. Que aparezca un nuevo modo de transporte como es la navegación a vapor en el siglo XIX que garantiza la seguridad, la regularidad y velocidad suficiente para impedir las averías del cargamento, es condición necesaria para poder exportar productos perecederos. Pero tendrán que ser aquéllos que no existan en los mercados continentales, y de los que nos posibilite el abastecimiento en mejores condiciones desde otros mercados de origen. Estos productos, normalmente desde la perspectiva de consumo europeo, son o desconocidos por ser productos exóticos (plátanos) o irremplazables por ser imposible su producción en determinados períodos del año como el tomate de otoño-invierno.⁷

Sabemos también que el Puerto de La Luz y de Las Palmas debe su éxito histórico, dejando a un lado sus magníficas condiciones naturales, a que aprovecha su situación en el Atlántico Medio como estación de tránsito,⁸ lo que le permite gozar de un cuasi un monopolio en determinadas actividades que requería la navegación oceánica tales como abastecimiento de combustible y otros servicios, aguada o reparaciones fundamentalmente. Su principal función en la época de navegación a vapor era la de servir combustible,⁹ ofrecer servicios de reparación y suministrar agua y víveres a los barcos que surcaban esta ruta. El puerto de La Luz tenía ventajas comparativas, compartidas con otros puertos del Atlántico medio, derivados de su situación en la ruta de los barcos que viajaban de Europa hacia América y África y los retornos desde aquellas posesiones hacia el Viejo Continente. Ello permite que aproveche rentas de localización o situación¹⁰ para lo que realiza obras con el fin de explotarlo, entre ellas la construcción de una moderna infraestructura portuaria y la dotación de los servicios necesarios (seguridad, sanidad, justicia) para servir a las unidades que surcaban este Océano. Pero quizá la pieza clave fuera la legislación¹¹ que dotó a

las islas de un estatuto de franquicias que permitía la captura de una parte importante del comercio de tránsito que circulaba por esta ruta. Ya en el Preámbulo del Real Decreto de Concesión Puertos Francos (11-7-1952) se ponía énfasis en esta característica:

Grande debía ser la concurrencia de naves de todas las naciones en los puertos de Canarias, como punto el más avanzado, y el primero y el último descanso para las expediciones que desde Europa se dirigen, ya al Nuevo Mundo buscando los vientos constantes que soplan hacia el Occidente, ya a la frontera costa de África, ya a los mares de Asia y Oceanía. Y esta escala debería hacerse en el día más forzosa a medida que se multiplican las líneas de navegación por medio del vapor, por cuanto, a las necesidades de la aguada y del refresco se agrega la de la provisión de combustible, que ha venido a suplir el oficio de las velas.

(...) Si las naves se alejan de aquellas costas, es porque no encuentran allí alicientes ni para la carga ni para la descarga; es porque no hay un mercado más extenso que las limitadas exigencias de la población; es porque tienen señalados recargos gravosos; es porque se hallan sujetos a formalidades incómodas; es, finalmente; porque en otros puertos extranjeros, aunque incomparablemente menos ventajosos, se les ofrecen mayores facilidades y economías.

Declárense puertos francos las Islas Canarias y todos estos inconvenientes desaparecerán. (...).

Esa valoración se ajusta a la realidad, tal y como lo demuestran estudios recientes, pues aunque un número cada vez mayor de buques se veían obligados a viajar a unas pocas millas de distancia del archipiélago, la naturaleza inadecuada y peligrosa de las instalaciones portuarias era la causa de que sólo un número muy limitado se decidiese a parar. La aparición y continuo aumento de las dimensiones de los barcos de vapor de hierro contribuyeron a acentuar las deficiencias de los puertos existentes y en ese sentido se empezaron a enviar solicitudes de mejoras al gobierno central. Al final se obtuvieron los fondos y se construyeron las nuevas instalaciones.¹² Las obras del moderno puerto de la Luz fueron subastadas en septiembre de 1882 y a partir de ese momento el número de barcos que utilizaron sus instalaciones no cesó de crecer.¹³ Estas obras y lo que significó el Puerto, permitieron sacar a las islas de la profunda crisis en que se sumieron tras la caída de la exportación de cochinilla desde la década anterior. La recuperación de la economía canaria vino de la mano de los cultivos exportación (plátano y el tomate, principalmente), coincidiendo el próspero despertar de la agricultura con el crecimiento del puerto, que abrió los mercados exteriores a la exportación de los frutos canarios, pues los puertos pusieron a las islas en contacto con el mundo entero. Las primeras consecuencias de las nuevas instalaciones se reflejan en el número de buques que entraban en los dos puertos principales canarios y en la cantidad de carbón suministrado. (Véase Anexo estadístico). El abastecimiento de carbón, agua y víveres a estos buques creó puestos de trabajo, pero su verdadero significado para la economía de las islas se encontró en las oportunidades que representó para otras dos actividades, la exportación de frutas y la llegada de turistas.

Es sabido que el tráfico marítimo que se dirigía a América del Sur y África utilizaba este puerto como estación de escala con preferencia frente a otros de las islas Macaronésicas

cercanas o del Continente africano. Constatado este hecho, partimos de la hipótesis de que, junto a su localización y las buenas condiciones naturales, la declaración de Puertos Francos (1852) y las libertades comerciales que conlleva, son los aspectos que permiten a este puerto captar tráfico de escala, pues el combustible suministrado no pagaba el arancel de aduanas. Pero además, no se debe olvidar que en el puerto los barcos que traían las mercancías para abastecer a las islas, pudiéndose hablar también de tráfico cautivo, porque no se podía realizar por otro medio de transporte hasta que no aparece la navegación aérea. En tercer lugar, en el puerto tienen su base una gran parte de los veleros que faenan en la pesca en la costa africana, aunque en este aspecto comparte protagonismo con el puerto de Arrecife de Lanzarote. Por último, habría que considerar la contribución del puerto a la integración de la economía canaria en la economía mundial.

Así pues, en esta comunicación se pretende analizar en primer lugar las características del Puerto y la evolución del tráfico en el período que va desde el comienzo de su construcción (1873) hasta la Guerra Civil (1936) (II); su distribución por compañías y rutas a las que pertenece por nacionalidad (III); el tipo de mercancías cargadas y descargadas y países de las que procede y a los que se dirige (IV). Como telón de fondo aparece el impacto en la economía insular. Conviene decir de entrada que nos hemos encontrado con importantes dificultades por no disponer de series completas y depuradas de datos sobre la economía canaria y, más concretamente, sobre la actividad portuaria. Somos conscientes de que, en algunos casos, las afirmaciones necesitan de un mayor apoyo empírico, y quedan, pues, lagunas que esperamos puedan ser cubiertas con futuras investigaciones. Asimismo, ha de tenerse en cuenta que si bien hay modelos elaborados sobre la influencia económica de los puertos en su entorno, generalmente han sido pensados para situaciones donde la información estadística es abundante¹⁴ y por lo tanto son de difícil traslación a etapas históricas donde esa información es escasa. Por otro lado, en Canarias falta un estudio de carácter que aporte datos históricos básicos y haga posible una interpretación rigurosa de su historia económica. No obstante, suscribimos aquí la consideración de Guimerá Ravina y Viera (1997) de que los puertos son agentes de modernización en una múltiple dimensión institucional, económica y social, aspectos algunos conocidos pero otros pendientes de ser estudiados minuciosamente.

Funciones del Puerto de la Luz y evolución del tráfico portuario

El puerto de La Luz, con su privilegiada situación y excelentes condiciones, con la libertad comercial que ofrece el régimen de las franquicias, con sus depósitos de carbón y petróleos y sus almacenes y frigoríficos para aprovisionar de comestibles y víveres a los buques, con sus diques, varaderos y talleres para reparaciones, con sus muelles, explanadas y almacenes para mercancías, con su enorme movimiento de buques y su extraordinario volumen de importación de mercancías generales y exportación de productos locales, con los múltiples servicios en él organizados para carga y descarga y embarque y desembarque de pasajeros, con el desarrollo de su comercio y de su industria pesquera, era un verdadero emporio de riqueza para Canarias. Antes se señaló que la finalización de la primera fase de la infraestructura portuaria estaba en condiciones de ser utilizada hacia 1883 y se encontraban en condiciones de ofrecer alojamiento adecuado a los buques contemporáneos de del mayor tamaño. La combinación de las nuevas instalaciones del puerto con el crecimiento del tonelaje mundial, y en particular del británico, trajo consigo un

nuevo período de actividad en Gran Canaria que indudablemente señalaría el inicio de su economía moderna.

Pero, ¿cuál es la función o funciones que predominan en el Puerto de La Luz en esta etapa histórica?. Adaptar las instalaciones portuarias para un uso concreto proveniente de la demanda será el que en definitiva, marque el carácter industrial o comercial de un puerto, pues el tráfico de un puerto está condicionado por la producción industrial, minera o agrícola del área circundante; por la capacidad de consumo de las zonas a las que sirve, por el desarrollo económico de dichas zonas; por el establecimiento o mejora de las instalaciones en el propio puerto.¹⁵

El espacio portuario se puede considerar como un espacio económico, y en consecuencia un puerto no sería únicamente un punto de enlace entre la mar y la tierra, sino que en el contexto económico, en el espacio portuario asumiría funciones productivas. En Canarias, al no existir prácticamente industria, no se podría hablar de “sistema fábril asociado”, que conformaría el área industrial cercana al puerto y el propio puerto, pero sí existiría un “sistema económico complementario”, constituido por aquellas empresas que surgen y se desarrollan por la existencia del puerto, navieras, consignatarias, almacenistas, compañías de seguros, marítimos, transportistas, etc., La labor de intermediación, propia de la actividad mercantil, es el otro elemento que se integra en el sistema, para ampliar el espacio geográfico en el que se deja sentir la presencia del puerto. Ahora bien, no resulta fácil evaluar el impacto económico de un puerto sobre el entorno en el que opera.¹⁶

La descripción de las actividades portuarias nos puede acercar al conocimiento de sus funciones principales. Como puerto de tránsito el de La Luz poseía abundantes servicios para satisfacer las necesidades de los barcos que se acercaban: diques, varaderos, talleres, almacenes para carbón (luego desde 1920, depósitos para aceites pesados),¹⁷ con lo que los barcos podían a la vez aprovisionarse de combustibles, víveres y reparar sus averías. Para la carga y descarga de mercancías contaba, hacia la década de 1920, con ocho grúas fijas con una potencia de entre 1,50 y 30 toneladas, y ocho móviles capaces de levantar entre una y cinco toneladas, amén de varias flotantes. Su instalación correspondió a la iniciativa privada, extranjera generalmente, gracias a las concesiones en terrenos del Estado. Propiedad de la Junta de Obras del Puerto sólo era una antigua grúa, usada antes para las obras de construcción de los diques, modelo “titán”, capaz de mover 40 toneladas, que se utilizaba para descargar mercancías de gran peso y volumen. Estaba garantizada, además, los servicios de aguada, víveres, etc., necesarios para tener una grata estancia en el puerto.¹⁸

El análisis de las mercancías desembarcadas por el Puerto de La Luz permiten confirmar su principal función de puerto de escala y de servicio, dado que la mayor proporción del tonelaje pertenece a buques que utilizan carbón o petróleo, este último especialmente después de la Gran Guerra.¹⁹ Las cifras de unidades entradas en el puerto de La Luz (ver Anexo) son claras y elocuentes al respecto. Conviene, no obstante, algunos comentarios a las mismas. El número de barcos aumenta constantemente desde el año en que comienza a construirse las nuevas instalaciones en el año 1883, en el que entraron 235 vapores. Antes de esta fecha su tráfico era poco significativo reducido a apenas 47 vapores en 1863 y 149 en 1878, con 223.327 toneladas de arqueo; no es extraño que inicialmente no fuera clasificado entre los denominados “de refugio” ni entre los de “interés general”.²⁰

Una vez terminado el muelle de La Luz el tráfico inició un ascenso vertiginoso. En 1891, sólo ocho años después de comenzado el proyecto, se alcanzan ya 2.345 barcos, con la gran diferencia cualitativa de que dos tercios de él eran de propulsión a vapor, con lo que en esta etapa “asistimos al nacimiento y rápido desarrollo de un nuevo puerto, ... un puerto de proyección internacional”. El crecimiento es continuo en los años siguientes tal y como podemos seguir en el Anexo I.

La comparación del movimiento marítimo del puerto de Las Palmas con el de algunos de los principales puertos del mundo, demuestra su importancia y el lugar preeminente que le corresponde en el cuadro de los grandes puertos mundiales. Con relación a los puertos españoles, basta indicar que el puerto de Barcelona, el más importante de los peninsulares, tiene un movimiento marítimo que no llega a la mitad del de Las Palmas. Y en esta zona del Atlántico el puerto de La Luz ocupa el primer, con indiscutible supremacía a pesar de la competencia que le hacían los puertos de Casablanca, Funchal, Dakar o Cabo Verde, situados en la misma ruta trasatlántica.

Tonelaje de entrada en algunos puertos del mundo (TM)

Fuente: *Memoria Comercial de la Cámara, 1923-1924*, p. 13

PUERTOS	1920	1921	1922	1923
Hamburgo	4.486.000	9.421.000	13.005.089	15.344.000
Breme	1.622.659	3.106.709	4.743.101	5.818.000
Copenhague	3.526.059	3.717.458	3.762.684	4.666.049
Rotterdam	7.328.509	10.438.415	12.291.957	11.495.295
El Havre	5.419.157	5.245.838	6.037.829	6.262.026
Marsella	7.143.560	7.683.937	8.755.552	10.068.061
Génova	4.457.267	5.126.166	6.210.258	6.981.820
Barcelona	1.828.041	1.852.695	1.910.817	3.618.820
Las Palmas	4.523.845	5.032.475	6.590.750	8.065.315

El siglo XX ofrece una dilatada perspectiva al crecimiento del Puerto de la Luz. Las líneas de vapores, extranjeras en su mayoría, aumentan, las comunicaciones intercontinentales son más frecuentes y Las Palmas se convierte en la primera estación carbonera de esta zona del Atlántico. La etapa culminante tiene su límite en el año 1913, último de normalidad antes de la Primera Guerra que interrumpe trágicamente ese crecimiento y que situaron a las islas en una grave crisis. En ese año entraron 4.976 vapores y 1.741 barcos de vela,²¹ con un total de 10.734.989 toneladas y 220.696 pasajeros, cifras elocuentes. En los años posteriores se inicia el descenso por efecto de la conflagración mundial, cuyas derivaciones se dejaron sentir de manera harto sensible en la economía canaria, pues se paralizó el tráfico marítimo y como consecuencia se cerraron los mercados europeos a las exportaciones de los productos de las islas, esencialmente fruteros.

El último año de la Gran Guerra fue el de menos movimiento del puerto, contabilizándose en 1918 sólo 445 unidades de barcos de vapor. Luego, hecha la paz, el tráfico marítimo vuelve a crecer, aunque sin llegar a las cifras de los años previos pues no fue fácil la recuperación, aunque subiera lentamente tanto las cifras de unidades de vapor que arribaron, como el tonelaje contabilizado. El crecimiento seguirá, aunque a un menor ritmo hasta un máximo de 6.075 barcos y 9,5 millones de toneladas en 1927, después de este año se inicia un descenso, por lo que se ralentiza la línea de progreso.²² En 1931 la exportación dobla la cifra de 1913, alcanzando 173.226 toneladas, aunque globalmente el avance es menor. Posteriormente, en cuanto al tráfico de “mercancía general” las cifras van en aumento con un máximo de 482.997 toneladas en 1932, iniciándose a partir de aquí otro declive cíclico como consecuencia de la incidencia de la crisis económica de los años treinta.

Esto es visible prescindiendo de la importación de combustibles (petróleo y carbón), que sigue la línea general de estancamiento registrada en el número de buques y en el tonelaje de arqueo. La dualidad observada revela la multifuncionalidad del puerto de La Luz: junto a su papel clave de escala internacional está presente su función mercantil aneja a todo puerto.

La cercanía del Puerto de La Luz al Banco de Pesca Sahariano le situaba como estación privilegiada a los barcos que faenaban en la costa africana, privilegio que compartía con el puerto de Arrecife. Los avances en las instalaciones frigoríficas de los barcos (los buques de Transmediterránea que hacían el servicio con Canarias los instalaron en algunas de sus unidades) y la disposición séptima del arancel que trata del comercio con las islas Canarias y declaró libres de todo derecho a su importación en la Península o islas Baleares entre otras mercancías producidas en las islas, al pescado en salmuera, al salpreso y al seco, etc., cogido y preparado por españoles previa la justificación, fueron alguno de los elementos que permitieron el progreso en la exportación de pescado que salía por el Puerto de La Luz. Por eso, tras las primitivas y rudimentarias industrias de la salazón y secado de pescado canario, apareció una más estimable fuente de riqueza relacionada con la fabricación de conservas de pescado.²³

Los datos que existen sobre el tráfico entre islas son muy deficientes, sin embargo, algunos más fidedignos nos permiten comprobar la función de mercado distribuir con respecto al resto del archipiélago que cada vez más ejerce el Puerto de La Luz. Tampoco se dispone de estadísticas del comercio de trasbordo que nos daría información sobre la intermediación genérica que el Puerto de La Luz ejercía del comercio internacional, iniciada con mercancías procedentes de la costa americana del Pacífico y de las Antillas, con destino a puertos del Oeste y del Sur de África. Una buena proporción de esas mercancías se destinan al resto de las islas, con lo que se confirma el aumento progresivo de la función redistributiva del Puerto de La Luz.²⁴

Países, rutas y compañías

La distribución de la navegación por nacionalidad permite conocer con qué zonas del Planeta estaba relacionado el puerto canario. La participación más destacada corresponde

a la bandera inglesa, aunque disminuye paulatinamente conforme nos acercamos al final del período. Eran numerosas las líneas regulares de navegación europeas que se dirigían a América o África que tocaban en el puerto de La Luz, tanto a la ida como al regresar a Europa. Cuatro líneas regulares españolas (Trasmediterránea, Pinillos, Ybarra y Trasatlántica) más la de cabotaje local Correos Interinsulares, pasaban por el puerto canario. Además lo hacían 7 alemanas, de las cuales la más importante era la Woermann (de cabotaje y carga) con base en Hamburgo, que recorrían desde el Mar del Norte hasta África o Sudamérica. De las 10 inglesas, destacaban Elder Dempster con base en Liverpool, que conectaba fundamentalmente con África; la Royal Mail, la Unión Castle, la Cupnar y la Yeoward Bros, dedicada ésta al transporte de mercancías y pasajeros entre Canarias y Gran Bretaña, etc. También recalaban 7 francesas (entre ellas la Soc. General de Transports Maritimes a Vapor y la Cía de Navegation Paquet). Se contabilizan también 4 holandesas, tres italianas, dos noruegas, dos belgas, y una por cada uno de las siguientes nacionalidades: norteamericana, yugoeslava, sueca y danesa.²⁵

Como dato más significativo ha de citarse en primer lugar el predominio de los barcos de bandera inglesa que arriban en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, muy por encima del español, lo cual viene a demostrar que económicamente las islas tenían más relación con otras zonas de Europa que con la Península. Los buques ingleses que visitan el Puerto de La Luz suponen el 25 % de los entrados en 1923, y basaban su supremacía en el suministro de carbón, pero también la relación comercial de Canarias con Gran Bretaña era intensa: abastecían a las islas de artículos elaborados; a su vez Gran Bretaña se constituyó en el principal mercado de las exportaciones agrícolas canarias: plátanos, tomates y papas. Progresivamente la participación del pabellón español va ganando en importancia, y si bien suponía ese año sólo el 10 % del tonelaje total, incluida la navegación del cabotaje; en la década siguiente se va a colocar en primer lugar, al cerrarse el mercado inglés a los productos canario tras los acuerdos de Ottawa, y ser sustituido por el peninsular, junto con el francés. De los demás países la participación más destacada corresponde a los pabellones de alemana que gana progresivamente importancia, francesa, italiana y griega.²⁶

Sin embargo, los datos correspondientes a banderas nos puede confundir en cuanto a las conexiones de La Luz con otros lugares del planeta, por lo que resulta más significativo citar a los países de procedencia. Así para 1923 tenemos las siguientes cifras de buques que vistan el puerto grancañario, confirmando su función de intermediación entre puertos extranjeros bien sea de Europa, de África o América del Sur.

PROCEDENCIA Y DESTINO DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS (1923)

PUERTOS	Nº DE BARCOS		TONELAJE		TOTAL	
	ENTRADAS	SALIDAS	ENTRADAS	SALIDAS	BARCOS	Tm
PESCA	11	7	1160	1081	10	2170
CABOTAJE INTERINSULAR	671	640	350.387	32.490	1.311	674.877
PENÍNSULA	173	169	325.121	325.069	342	650.190
RESTO EUROPA	953	1.619	2.614.018	4.587.864	2.572	7.201.882
COLONIAS ESPAÑOLAS	28	24	31.318	29.731	52	61.049
RESTO DE ÁFRICA	510	433	1.280.132	1.135.889	943	2.416.021
ÁMÉRICA DEL NORTE	55	34	196.992	91.324	89	288.316
ANTILLAS Y AMÉRICA CENTRAL	10	32	36.180	108.309	42	144.489
AMÉRICA DEL SUR	855	312	2.855.363	1.069.263	1.167	3.951.628
OCEANÍA	49	40	281.538	234.749	89	516.278
ASIA	3	-	9.230	-	3	9.230
TOTAL	3.318	3.310	7.981.439	7.934.699	6.628	15.916.139

Fuente: *Memoria Comercial de la Cámara*, 1923-24.

En cuanto a las entradas, los buques de vapor de procedencia de dichos puertos en el año indicado suman un total de 2.318 con 6.749.513 toneladas de registro. Si se prescinde del cabotaje interinsular representado en ese año por 671 vapores y 35.387 toneladas.

De los mercados extranjeros, los europeos -Francia, Inglaterra y Alemania- son los que más consumen los principales productos canarios de exportación, tales como plátanos, tomates y papas; sin embargo, conforme avanza el siglo XX gana cuota el mercado peninsular. Desde la Primera Guerra Mundial, al cerrarse los mercados extranjeros a la exportación durante el período de conflagración a los productos canarios, determina que se busque el mercado peninsular como alternativa. Por el contrario, el mercado inglés, mayoritario a finales del siglo XIX y principios del XX, fue perdiendo importancia especialmente desde los acuerdos de Ottawa (1932). A éstos se deben agregar algunos otros como naranjas, almendras, cebollas (exportadas a Cuba, principalmente), cochinilla, pescado, cueros.

Las mercancías

El análisis del movimiento de mercancías por el puerto de La Luz pone de relieve dónde radica tanto la renta de situación como las ventajas comparativas del Archipiélago, y por tanto las funciones que desempeñaba el Puerto de la Luz. Ahora bien, el estudio del comercio efectuado a través de un puerto sugiere un problema de estimación.²⁷

En este apartado hay que hacer una primera gran división en cuanto al tipo de mercancía de importación que entra en el Puerto. Por un lado están los combustibles (carbón y petróleo) y por otro el comercio en general, tanto de importación destinadas al consumo local como al de exportación.

Ya desde que inicia su construcción en la década de 1880 el suministro de carbón tiene una importancia trascendental. Al ser el puerto de La Luz de escala y tránsito, los buques que le frecuentan dejan en él mercancías con destino a otras provincias, y toman las depositadas, por ello en Las Palmas se aprovisionan combustibles y de víveres, a la par que los que van hacia Europa aprovechan la oportunidad para trasladar allí, obteniendo con ello un sobre flete bastante importante, que incide en la favorable demanda extranjera de productos canarios.²⁸

El despacho de combustibles comenzó por el carbón, aunque el petróleo fue ganando terreno desde el final de Guerra. Las toneladas de carbón servido en los puertos canarios pasan de 38.150 en 1886 a 216.138 dos años después; apenas diez años (1895) después las importaciones de carbón inglés fueron de 191.174 toneladas y 209.170 toneladas un año después (casi en su totalidad importado de Cardiff) y 213.000 toneladas en 1898.²⁹ Antes de la Guerra se llegó a suministrar millón y medio de toneladas de carbón, el cual se depositaba en los almacenes de las concesiones de la zona marítima terrestre del interior del puerto o en las gabarras o barcos de suministro a los buques. Las casas carboneras que suministraban carbón, el llamado “pan negro” de la economía canaria (en alusión a su importancia para la economía canaria), tenía nacionalidad extranjera; unas poseían importantes minas de carbón en Gran Bretaña y otras representaban a las navieras y armadores e interesados en el negocio. Aunque anteriormente en Canarias existían pequeños depósitos de carbón, la ampliación de los puertos principales despertó gran interés entre las

navieras británicas. De éstas la empresa Elder Dempster y Cía fue la más directamente afectada por puesto que en sus rutas al África occidental, los buques pasaban inevitablemente muy cerca de las Islas; su gerente, Sir Alfred L. Jones se apresuró a constituir a Gran Canaria Coaling Company en el Puerto de La Luz (18..). Esta compañía, diversificó posteriormente sus actividades al comercio local, la agricultura y otros negocios. Otras compañía siguieron está tónica, las principales fueron las inglesas *The Grand Canaria Coaling y C^a*, *Compañía Carbonera de Las Palmas, Miller y Cía*, *Compañías General de Combustibles, Blandy Brothers y C^a*, *Cory Hermanos, Compañía de Combustibles Océánica y Woermann Linie* (la única alemana)

El carbón suministrado procedía casi exclusivamente de Gran Bretaña (Cardiff y Newcastle), con pequeñas participaciones del belga, alemán, estadounidense, español y luego se incorporó el de procedencia alemana. El Estado dió concesiones a las entidades extranjeras para que instalaran sus establecimientos de suministro en el Puerto. Éstas disponían de aparatos y maquinaria necesaria (tales como grúas flotantes o gabarras) para el suministro a los barcos. Tras un período de guerra de precios, las entidades se concertaron para establecer un precio único en el negocio de abastecimiento de carbón, mediante el llamado *Atlantic Islands Deport Arrangement*.³⁰

Cuando los barcos de Elder Dempster empezaron a hacer escalas programadas en Canarias, sus directivos adoptaron la política de ofrecer pasajes a precio sumamente bajo para fomentar un nuevo negocio de pasajeros. La razón principal era, que si bien los barcos tenían como principal ocupación el comercio con África Occidental o Latino América, el transporte de pasajeros (y carga era en realidad muy barato puesto que los pasajeros ocupaban un espacio que no hubiera quedado libre y por tanto sólo se le cobraba una pequeña contribución para ayudar a los costos generales. Aunque parece que comenzó el negocio la empresa de A. L. Jones, otros como Yeoward Brothers le hicieron la competencia. Realizaron nuevas inversiones en hoteles y ofrecían pasajes cada vez más baratos y en mejores condiciones, a disposición incluso del gran público. Ello supuso una notable contribución al crecimiento del comercio y la economía canaria.³¹

Principales productos de exportación
(en miles de bultos o kgs)

	1911	1913	1914	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Plátanos (H)	1.548,1	1.795,3	1.802,9	1.107,9	1.155,6	1.218,5	1.772,5	1.673	2.160,1
Tomates (B)	440,4	552,1	416,1	563,5	686,0	564,3	678,2	693,2	619,8
Papas (B)	294,5	1,4	130,2	62,8	142,9	194,4	113,6	179,6	136,7
Naranjas (C)				1,3	2,6	1,7	0,9	0,8	
Almendras (KGS)									
Cebollas (KGS)					24,6	14,8	3,5		
Cochinillas (KGS)									
Pescado (KGS)									
Cueros (KGS)									

	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Plátanos (H)	1.856,2	1.937,4	1.949,5	2.006,9	2.151,0	2.346,5	2.192,1	2.111,5	2.154,9
Tomates (B)	890,6	1038,0	1.287,9	1.760,0	2.011,5	1.452,7	2.341,8	2.403,4	3.470,0
Papas (B)	138,9	204,5	198,6	191,6	209,5	188,4	113,0	207,7	208,7
Naranjas (C)	5,6	7,7		7,5	4,9	8,8	7,5	7,9	9,4
Almendras (KGS)	202,0	148,7	79,3	106,0	217,8	155,8	130,7	202,5	159,7
Cebollas (KGS)			71,7	101,5	182,5	202,6	76,7	127,0	1,9
Cochinillas (KGS)	263,8	179,2	206,5	230,3	305,3	156,6	151,7	194,9	197,4
Pescado (KGS)	2.221,0	2.181,6	2.693,9	2.706,8	2.021,3	2.862,0	3.001,1	2.620,8	2.927,9
Cueros (KGS)	141,9	117,4	71,6	202,9	171,3	130,8	117,0	229,7	207,6

Fuente: Para 1913, Informes..., págs. 840, 899 y 928; para 1921, 1922 y 1935, Archivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, Caja nº 147, "Expediente Estadístico; 1927 y 1928 *Diario de Las Palmas, junio 1929*; el resto, Memorias Comerciales de la Cámara de Comercio en los años respectivos.

Los Plátanos figuran en huacales (H); los tomates y papas en bultos (B); y naranjas en cajas (C).

En cuanto a la consideración del comercio en general, es decir prescindiendo de las importaciones de carbón y del petróleo, destaca las importaciones de cereales y harinas que en algunos años (1923-24) con 35.792 toneladas significan hasta un 25 %, debido a las características agrícolas de las islas, a la especialización de los cultivos, de maderas para el empaquetado de frutos y para la construcción (20.640 toneladas, 15 %); los abonos (14.653 toneladas, 10 %); los cementos (11.367 toneladas, 8 %).³²

El Puerto de La Luz era, asimismo, la única puerta de salida de los productos canarios al exterior, que eran fundamentalmente del sector primero (agricultura y pesca); la importancia de la industria era menor, y las exportaciones de este sector escasas. Las mejoras introducidas en las instalaciones portuarias canarias permitieron que los barcos hiciesen escalas regulares, y aunque originariamente estas escalas tenían como finalidad abastecerse de carbón, posteriormente propiciaron y alentaron la exportación de frutas. Los exportadores aprovecharon la mayor capacidad de consumo de la población europea tras la elevación del nivel de vida gracias al crecimiento económico tras la revolución industrial; asimismo, se solventó el problema del traslado y conservación de la fruta con el aumento de velocidad de los buques. De la agricultura de exportación eran tres los productos fundamentales: plátanos, tomates y papas, a los cuales se debe agregar algunos otros, como naranjas, almendras, cebollas, cochinilla. La mayoría se enviaban a los países europeos; a mucha menor escala figuran las posesiones africanas y las Antillas (son importantes los envíos de cebollas a Cuba); no debe olvidarse los otros productos que se dedican al comercio interinsular.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCAIDE INCHAUSTI, J. (1995): “Canarias: una región singular en continuo desarrollo”, *Papeles de Economía Española*, nº 15, pp. 3-29.
- BERGASA, O. y A. GONZÁLEZ VIÉTEZ (1995): *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*. Viceconsejería de cultura del Gobierno de Canarias, Las Palmas.
- BHIEL, D. Y OTROS (1986): *The contribution of infrastructure to Regional Development, Final Report*. CEE, Luxemburgo.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (1972): *El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Centro de Investigación Económica y Social de la Caja de Ahorros de Gran Canaria. Las Palmas.
- BUSTELO, P. (1998): *Teorías contemporáneas del desarrollo económico*. Síntesis, Madrid.
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVIGACIÓN DE LAS PALMAS. *La navegación y el Comercio de Las palmas en el año 1923-1924*. Tip. High-Life, Las Palmas.
- *Memoria Comercial correspondiente a los años 1929*. Tip. “Diario”, Las Palmas.——— *Memoria Comercial correspondiente a los años 1930*. Tip. “Diario”, Las Palmas.
- *Memoria Comercial correspondiente a los años 1931*. Tip. “Diario”, Las Palmas.
- *Memoria Comercial correspondiente a los años 1933*. Tip. “Diario”, Las Palmas.
- *Memoria Comercial correspondiente a los años 1934*. Tip. “Diario”, Las Palmas.
- CARRERAS, A. (1990): “Fuentes y datos para el análisis regional de la industrialización española”, J. Nadal y A. Carreras (dir. y coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona.
- CLAVERA, J. A. CARRERAS, J. M^a DELGADO y C. YÁÑEZ (1992): *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*. Cívitas, Madrid.
- CUADRADO ROURA, J. R. (1985): “Desarrollo regional, interconexión de modos de transporte y unidad de mercado”, en M. A. Pesquera y otros (editores), *Configuración de la estructura económica y social de Cantabria. El papel del Puerto de Santander*. UIMP/Puerto de Santander/MOPU, pp. 4-49.
- (1988): “Políticas regionales; hacia un nuevo enfoque”, *Papeles de Economía Española*, nº 35, pp. 68-95.
- (1992): “Cuatro décadas de economía del crecimiento regional en Europa: principales corrientes doctrinales”, en J. L. García Delgado (director), *Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde*. Eudema, T. II, Madrid, pp. 525-562.
- (director) (1998): *Convergencia regional en España. Hechos, tendencias y perspectivas*. Argenteria/Visor, Madrid.
- DAVIES, P. N. y J. R. FISHER (1995): “Relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias desde 1850 a nuestros días”, en VV. AA. *Canarias e Inglaterra a través de la Historia*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria
- DELGADO, J. M (1992): “El puerto de Barcelona en la etapa preindustrial”, en J. Clavera, A. Carreras, J. M^a Delgado y C. Yañez (1992), Delgado, pp. 17-79.
- DE LA PUERTA RUEDA, N. (1994): *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*. Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao.
- (1996): “El puerto de Bilbao: empresa de hierro y de mar”, en A. Guimerá y D. Romero (Editores) *Puertos y sistemas portuarios (Siglos XVI-XX)*, Ministerio de Fomento/Puertos del Estado/DEDEX/CEHOP/CSIC, Madrid.

- DE RUS, G., C. ROMÁN y L. TRUJILLO (1994): *Actividad económica y estructura de costes del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Cívitas, Madrid.
- GUIMERÁ RAVINA, A. Y A. VIEIRA (1997): “El Sistema portuario-mercantil de las islas del Atlántico ibérico”, en *Historia das Ilhas Atlânticas (Actas de Secção de Arquivos do IV Coloquio Internacional de Historia das Ilhas Atlânticas)*, V. I., Centro de Estudos de Historia do Atlântico/Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Funchal, 1997, pp. 205-232.
- RODRÍGUEZ DÍAZ DE QUINTANA, M. (1989): *Miller y Compañía: Cien años de historia*. Las Palmas.
- FABRELLAS DE IBAROLA, F. (1911): *El puerto Franco de Las Palmas de Gran Canaria en 1910. Datos estadísticos*. Tip. “Diario”, Las Palmas.
- JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS DE LA LUZ Y LAS PALMAS. Memoria correspondiente al año 1928. Vicente Roca, Madrid.
- *Conclusiones acordadas por el pleno de la Junta en relación con la situación actual del puerto de La Luz*. Tip. Del Diario, Las Palmas.
- QUINTANA NAVARRO, F. (Ed.) (1992): *Informes consulares británicos sobre Canarias, Tomo I y II*. CIES de La Caja de Canarias, Las Palmas.
- PÉREZ, A. S. y ENRÍQUEZ PADRÓN (1910): *Anuario Comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura*. Tip. “Diario”, Las Palmas.
- (1914): *Anuario comercial de Canarias Orientales*. Tip. Del “Diario”, Las Palmas.
- PEÑARANDA, F. (1902): *Anuario-Guía de la Isla de Gran Canaria. Con una descripción general de las Islas Canarias y datos estadísticos relativos a su industria y comercio*. Imprenta Martínez y Franchy, Las Palmas.
- PÉREZ GONZÁLEZ, P. (1996): *Crecimiento Económico y Cambio estructural de la provincia de Santander en el Primer Tercio del Siglo XX*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria. Santander.
- RAMONELL Y OBRADOR. J. (1917): *Proyecto de ampliación del Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Tip. “Diario”, Las Palmas.
- ROA, J.R. (1928): *Contestación al dictamen de la Ponencia de la Junta sobre disminución del tráfico*.
- TORRES JUAN, A. Y R. ENRÍQUEZ PADRÓN (1909): *Anuario Comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura*. Tip. “Diario”, Las Palmas.
- VILLAVERDE CASTRO, J. y P. COTO MILLÁN (1995): *El impacto del Puerto de Santander sobre la economía Cántabra*. Puerto de Santander, Santander.

NOTAS

- ¹ Los datos del PIB proceden de cálculos de Alcaide Inchausti (1995); bien es cierto que su estimación ofrece dudas, según ha apreciado A. Carreras (1990), no obstante, sea cual sea el método de estimación parece confirmarse este proceso. Este último autor ofrece los datos de Canarias conjuntamente con los de Baleares.
- ² Tomado de la *Memoria* elaborada por el Ingeniero Director Ramonell y Obrado (1927, p. 12).
- ³ Ver Cuadrado Roura (1995)
- ⁴ Las diversas teorías sobre el desarrollo regional se pueden seguir en Bustelo (1998) y Bhiel y otros (1986) y más específicamente sobre crecimiento regional Fornies (1977), Lázaro Araujo (1977) y Cuadrado Roura 1992
- ⁵ Cuadrado Roura (1985) y Pérez González (1996, pp. 158-161).
- ⁶ Bergaza y González Viétez (1995, pp.205-208).
- ⁷ P. N. Davies (1995) y J.R. Fisher (1995) han demostrado en sendas contribuciones cómo la dotación de una infraestructura adecuada permitió que las líneas de navegación inglesas que se dirigían a África o América utilizaran el Puerto de La Luz, y que ello fuera el factor fundamental del crecimiento de la economía canaria en función del aprovechamiento de dos recursos: la agricultura de exportación (plátano y tomate) y el turismo.
- ⁸ Para una valoración de lo que significa el Puerto de La Luz como “puerto de tránsito” ver la comunicación de W. E. Minchinton “The canaries as ports of call” en las actas del *VI Coloquio de Historia Canario-Americana. Aula Canarias-Noroeste de África*, Las Palmas, 1984, pp. 273-299.
- ⁹ Por ejemplo, E. Burriel de Orueta (1972), autor del estudio que incluye la serie más completa de datos, insiste en esta valoración.
- ¹⁰ Para que se pueda desplegar la renta de situación tienen que darse las siguientes condiciones, según A. González Viétez: accesibilidad de los productos a los mercados consumidores, preferencia o ventaja relativa o comparativa respecto a otros territorios competitivos y situación de normalización política y económica de este mercado. (Bergaza y Viétez, 1995, pp, 206-208).
- ¹¹ La concesión del estatuto de puerto franco fue importante para el crecimiento de otros puertos europeos, según Delgado (1992, p. 20).
- ¹² Acertada valoración de J. R. Fisher y P. N. Davies (1995, páginas 227 y 257).
- ¹³ Para el seguimiento de la construcción del Puerto es de particular interés el número especial que le dedica la revista *Aguayro*, con el título de *Primer Centenario del Puerto de la Luz*, nº 146, marzo-abril de 1983. Véase también Quintana Navarro (1985).
- ¹⁴ En España se han desarrollado modelos para estudiar el impacto económico de la actividad portuaria en su entorno, los cuáles copian otros, singularmente de Estados Unidos. Citemos por ejemplo el de Villaverde Castro y Coto Millán (1996) para el Puerto de Santander; DE Rus y otros para el Puerto de La Luz y de Las Palmas; el de ámbito más global de “Puertos del Estado”: TEMA (1994). Con una perspectiva de carácter más histórico señalemos los trabajos de De la Puerta (1994) para el puerto de Bilbao y el de Clavera, Carreras, Delgado y Yáñez para el de Barcelona.
- ¹⁵ De la Puerta Rueda (1996, p. 363-365).
- ¹⁶ El impacto económico de un puerto sobre una determinada área geográfica en un período determinado engloba, pues para entender en su globalidad la actividad portuaria hay que tener en cuenta simultáneamente “el mundo de relaciones que se establecen en el ámbito económico, social y cultura” (De la Puerta, 1996, p. 364).
- ¹⁷ La primera estación de suministro de combustible líquido instalada en La Luz correspondió a la empresa Shell (1920) y posteriormente se instalaron otras como Cory Bross (1929), Mobil Oil (1935) y Texaco (1938) (Burriel de Orueta, 1972, p. 21)

- ¹⁸ Los datos de infraestructura pueden consultarse en “El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria”, monográfico de *Diario de Las Palmas*, julio de 1929, con abundantes datos estadísticos y descriptivos.
- ¹⁹ Los datos que las estadísticas oficiales recogen de las características de los buques no suelen incluir detalles al respecto (Véase la Memoria de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación correspondiente al año 1923-24, p. 5).
- ²⁰ Según valora Burriel de Orueta, a quién pertenece las citas, “Porque no pertenecía a ellos bajo ningún concepto” (1972, p. 13).
- ²¹ La parte que en el movimiento general de la navegación corresponde a los de vela es poca, alcanzando apenas el 1 por ciento de entrada. La casi totalidad de estos buques pertenecen a la flotilla pesquera de este Puerto y a la de cabotaje interinsular. En 1923 se produjeron 1.797 entradas de buques de dicha naturaleza, con un tonelaje medio de 41 toneladas. De los 1.840 buques de vela entrados en este año 43 hicieron navegación de altura, 20 procedentes de las colonias españolas de África. Ello no quiere decir que careciera de interés; todo lo contrario, la pesca en el banco sahariano se efectuaba en barcos movidos a vela.
- ²² La valoración del comportamiento del tráfico en este período es controvertida. Por un lado los responsables de la Junta de Obras del Puerto magnifican el descenso, que era cierto en cuanto a la disminución de unidades de procedencia inglesa, y lo achacan desde los efectos de la apertura del Canal de Panamá (1914), a partir de lo cual los buques hacían la ruta del Pacífico no pasaban por Canarias; al mayor recorrido de los barcos que utilizaban petróleo como combustible que les permitía mayor autonomía, o a las insuficiencias de las propias instalaciones portuarias. Otros informes no comparten ese pesimismo, y achacan la valoración negativa de las autoridades al deseo de variar las condiciones en que se explotaban las concesiones portuarias según el R. D. de 19 de julio de 1927, se disponía un canon sobre todas las otorgadas a particulares en la zona marítimo-terrestre y la revisión bienal de las existentes y de las que en lo sucesivo se otorgaran, ordenando un concurso y dando derecho a tanteo a favor de españoles. (Para una y otra postura ver Junta de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas 1928, y Roda, 1928, citadas en la Bibliografía).
- ²³ Véase el artículo “Industria pesquera”, en el monográfico dedicado al Puerto por el *Diario de Las Palmas*, julio de 1929. Asimismo, se primaba con 80 pesetas por tonelada de pescado seco a las empresas españolas que exportaran este producto hasta un máximo de 20.000 pesetas. Aspecto recogido en el artículo 27 de la *Ley de Comunicaciones Marítimas*. (Citado en el *Anuario Comercial* de 1910, p. 49).
- ²⁴ Por ejemplo, en 1911 se trabordaron 680 mil toneladas de mercancías distribuidas así según el país de origen: España y posesiones, 79; Alemania y posesiones, 409; Cuba, 78; Estados Unidos, 465; Francia y posesiones 155; Inglaterra y posesiones 679.291; Marruecos, 2; República Argentina, 211; y Venezuela, 2. De ellas se dirigieron a Arrecife 1310,5 Tm; a La Palma, 875,7 Tm; a Tenerife 2.724,4 Tm; y Fuerteventura, 1,5 Tm. El resto de mercancías se dirigían a países africanos o eran las correspondientes a reparto de carbón: 678.160 Tm, en este último concepto. (Fabrellas, 1911, p. 284 y Memorias de la Cámara de Comercio de 1931, p. IV).
- ²⁵ Lógicamente, algunas líneas aparecen y desaparecen a lo largo del período, pero las fundamentales desde principios del siglo pertenecen a las nacionalidades señaladas. La relación puede documentarse en los Anuarios Comerciales citados en la bibliografía y en las Memorias Comerciales de la Cámara de Comercio y en la de la Junta de Obras del Puerto, particularmente la correspondiente a 1928.
- ²⁶ *Memoria Comercial de la Cámara 1923-24*, pp. 4-7.
- ²⁷ Ahora bien, el estudio del comercio efectuado a través de un puerto. Según N. De la Puerta, el volumen, puesto que es la magnitud que origina movimiento es el parámetro que mide la importancia del sector y el que puede producir un efecto de arrastre sobre la economía. El valor de las mercancías nos da la dimensión mercantil del espacio económico generado alrededor del puerto, nos puede aportar una perspectiva de las iniciativas comerciales y del movimiento monetario que se realizan más allá de la región del puerto, es un aspecto fundamentalmente cuantitativo. Pero no se debe olvidar la naturaleza de las mercancías (aspecto cualitativo) objeto de tráfico puesto que es la que condicionará los flujos de mano de obra, y por tanto la generación de empleo. (Ver De la Puerta 1996, p.364-365).

- ²⁸ Así lo atisba premonitoriamente la representación consular inglesa al expresar que las islas “emplazadas entre Europa y los puertos de América, las costas de África, el Cabo de Buena Esperanza, Nueva Zelanda y Australia, ocupan uno de los principales puntos del Atlántico, comercialmente hablando, y llegarán a ser, sin menor duda, una de las principales estaciones de carbón del mundo, tan pronto como se terminen los trabajos del puerto de aquí y de Gran Canaria, que están ahora en construcción” (*Informes Consulares Británicos*, Tomo I, p. 344). Ver los datos que figuran en la página 344 del Tomo I y en 684 y 951 del Tomo II.
- ²⁹ Idem, Tomo I páginas 529 y 476, respectivamente.
- ³⁰ Este aspecto es citado por varios autores, pero necesita, por su trascendencia, de un más precisión. (Véase por ejemplo Días de Quintana, 1989, pp. 110-114).
- ³¹ La aparición del turismo en Canarias ha sido estudiada por U. Rieder (...); ver también FP. N. Davies y J. R. Ficher (1995, pp. 264-266).
- ³² Memorias 1923-24 (p. 17).