

El Puerto de La Luz y su entorno urbano, 1956-2010

Javier Márquez Quevedo
Profesor Contratado Doctor
Departamento de Ciencias Históricas
ULPGC

La época que abarca este trabajo se extiende por el pasado reciente de Canarias, un período de grandes cambios sociales, económicos y políticos sujeto a continuos avances y retrocesos en el plano local, pero que –como históricamente ha ocurrido en estas islas– quedó también condicionado al desarrollo de varios sucesos internacionales de notable trascendencia que impactaron en la sociedad insular.

A grandes rasgos, en lo que tiene que ver con el Puerto de La Luz, podrían distinguirse cuatro etapas a lo largo de este recorrido:

1) 1956-1973

- Desaparecen definitivamente los efectos de una larga posguerra
- Se asiste al boom portuario de los dos cierres del Canal de Suez
- Se produce una segunda internacionalización del Puerto de la Luz con el amarre de las flotas pesqueras extranjeras

2) 1973-1982

- El Puerto de La Luz vivirá a medio plazo los efectos de la crisis económica del 73 y la recesión mundial
- Se produce la inconclusa descolonización del Sahara español y arranca la transición política española: tensión bélica en el banco pesquero, inestabilidad social y duros conflictos laborales

3) 1982-1995

- Años de difícil reconversión portuaria, de replanteamiento de las funciones del Puerto y de incremento de la competencia exterior
- La desaparición de la Unión Soviética implica la retirada de la Luz de su flota pesquera y, por derivación, de la cubana. Descienden las visitas de japoneses, coreanos y de buques de otras naciones

4) 1995-2010

- Reacomodo a la nueva economía globalizada
- Paz laboral
- Nuevos proyectos y obras
- Recuperación paulatina de funciones y servicios portuarios

I. El primer cierre del Canal de Suez (1956-1957):

Tras el final de la II Guerra Mundial, la situación general en las islas venía determinada por la depresión social y económica, la represión política y la ralentización de la actividad portuaria que habían caracterizado el largo período de la autarquía franquista. En los años 50 asistiremos a la agonía de esta siniestra etapa, marcada finalmente por el famoso Plan de Estabilización del año 1959 —en realidad, de apertura al libre mercado de la economía española—. En el caso canario, la supresión en 1946 del Mando económico, es decir, de la militarización de las decisiones económicas tomadas en el Archipiélago, y la marcha atrás en el intento de “españolización” de su comercio exterior, fueron la constatación de un rotundo fracaso con la perpetuación de buena parte de la miseria de la posguerra. Ésta se manifestaba, entre otros muchos aspectos, en los altos precios del mercado negro, el descenso de la producción, la emigración, el desabastecimiento y el racionamiento. Era en el *cambullón* del Puerto casi el único sitio donde se podían comprar, a alto coste, ciertos alimentos, herramientas, materias primas y medicinas demandadas por las clases populares.

En el marco de la apertura comercial de la Dictadura, la oligarquía mercantil canaria se movilizó de nuevo para recuperar parcialmente el viejo modelo de puertos francos, hecho refrendado con el Régimen Económico y Fiscal (REF) de 1972. Pero poco antes, un hecho de impacto mundial, el cierre del Canal de Suez, posibilitará una primera oportunidad de desarrollo en el plano portuario para las Islas Canarias, y en especial para el Puerto de La Luz.

Desde su construcción en el siglo XIX, la propiedad del Canal de Suez había estado participada principalmente por accionistas franceses y británicos que obtenían los mayores beneficios por su explotación. La nacionalización decretada por el régimen panarabista de Abdel Gamal Nasser, en julio de 1956, provocó la intervención militar de aquellas potencias neocolonialistas, contando con el apoyo del joven estado de Israel. El desastroso resultado de esta operación conllevó el bloqueo egipcio del Canal, mediante el hundimiento deliberado de barcos, y el cierre de este estratégico paso desde finales de octubre de 1956 hasta abril del año siguiente. Tras estos seis meses de clausura, el Canal se reabrió después del armisticio promovido por la ONU y la sustitución de las tropas invasoras por una fuerza internacional de paz. Egipto tuvo que pagar indemnizaciones a las antiguas compañías concesionarias del Canal por valor de 81 millones de dólares de la época.

Así, el primer cierre del Canal de Suez aumentó la demanda de crudos y derivados en el Puerto de La Luz con el fin exclusivo del suministro naval, lo cual significó un 68% del avituallamiento total realizado en las islas en las dos décadas siguientes, siendo *Shell* la principal compañía suministradora con el 75% de la cuota de mercado. Luego del cierre del Canal, muchos petroleros fueron construidos con dimensiones mayores que las exigidas para el paso por Suez, lo cual mantuvo el uso de las rutas alternas para el comercio internacional. La Luz revitalizó con ello, y tras el período autárquico de la posguerra, el viejo concepto de economía de servicios en relación con el suministro de combustible a los buques, incluidos claro está los de las flotas

pesqueras. A partir de la década de los 50 la principal ruta petrolera marítima había sido la situada entre el Golfo Pérsico y la Europa atlántica. Las dificultades para cruzar el Canal de Suez y la inestabilidad política en el área de Próximo Oriente terminaron desviando la mayor parte de ese tráfico por la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Como consecuencia hasta el 11% del crudo mundial transportado en 1985 pasaría por las islas.

Los meses que duró el bloqueo dieron lugar al primer momento de auge del Puerto tras la Guerra Mundial. Pero, en general, el tráfico en La Luz experimentó un espectacular crecimiento en los siguientes años beneficiándose del despegue de la economía mundial hasta la crisis del petróleo de 1973. Hubo pues dos fuertes tirones en su desarrollo moderno, 1956 y 1967, en ambos casos coincidiendo precisamente con el cierre del Canal de Suez. El Puerto reforzó su condición de escala para el tráfico marítimo mundial y su actividad comercial y pesquera. Se asistirá además a una nueva oleada de inversiones extranjeras protagonizadas exclusivamente por las multinacionales del petróleo, que mejoraron las instalaciones de abastecimiento de combustible.

Aparte del relanzamiento de La Luz como puerto de escala internacional y estación de aprovisionamiento, los años 60 suscitaron su segunda "internacionalización" –la primera había tenido lugar con la presencia británica entre 1883 y la Guerra Civil– mediante el amarre en sus muelles de las grandes flotas pesqueras internacionales. El rico banco canario-sahariano fue un imán para los nuevos métodos industrializados de captura. La demanda global de consumo de productos del mar se hallaba en expansión y los países punteros en su explotación se instalaron en el Puerto de La Luz, usándolo como base permanente para sus operaciones.

II. La flota pesquera japonesa:

La flota pesquera japonesa arribó a Las Palmas de Gran Canaria en 1958 y fue pionera, entre las internacionales, en fijar su plataforma en La Luz. El desarrollo de la ultracongelación naval entre los años 60 y primeros 70 cambió el concepto de pesca, derivándolo hacia un modelo de sofisticación industrial. Grandes buques-madre japoneses operarán a grandes distancias de sus bases en el Mar de Bering o en el banco canario-sahariano. Desde aquellos tiempos, sus impecables y modernos barcos han formado parte de la estampa portuaria de la ciudad de Las Palmas.

Al comienzo, los nipones trabajaron principalmente con sus atuneros y arrastreros para las especies pelágicas. La captura, procesamiento y descarga de cefalópodos saharianos en buques congeladores se puede constatar ya desde 1967, dando paso al apogeo de este renglón pesquero en los 70. Los compradores nipones se nutrieron al principio de la oferta española, en especial de la de los barcos gallegos que faenaban en el caladero. Los altos precios alcanzados por el pulpo en el mercado japonés estuvieron en la base del desarrollo de esta pesquería en el banco canario-sahariano. Desde 1978

los japoneses se interesarán también por las pesquerías de calamar en el Atlántico debido a la sobrepesca de esta especie en su país.

El puerto de Las Palmas ha sido igualmente un centro de comercio de aletas de tiburón, muy solicitadas en los mercados asiáticos. Tanto las embarcaciones españolas como la enorme flota palangrera japonesa del Atlántico habrían desembarcado aletas de tiburón, a pesar de las denuncias de pesca ilegal. En realidad, la captura del atún rojo en el Atlántico Norte, y de cefalópodos en el Sahara, es la razón del mantenimiento de su base en el Puerto de La Luz hasta el día de hoy; además de que por las infraestructuras y reparaciones lo siguen haciendo preferible a Cabo Verde. La demanda japonesa del Puerto se ha centrado sobre todo en reparaciones, combustible, comida, cartones para embalaje y aceites.

El incremento de la presencia japonesa posibilitó la existencia de una pequeña, pero significativa, colonia de ciudadanos de este país en Las Palmas. Poco a poco sus necesidades irán siendo atendidas por el consulado, el colegio japonés, la casa del Japón, la asociación de japoneses de Las Palmas, e incluso por enfermeras niponas traídas ex profeso para asistir a los marineros hospitalizados en la isla. Según el registro consular, esta colonia llegó a alcanzar un máximo de 365 residentes en 1977, aunque el número de transeúntes registrados superaría con creces esa cifra oficial.

El Consulado General del Japón fue inaugurado en 1965 debido a la importancia numérica y mercantil de sus súbditos en el puerto y en la ciudad de Las Palmas. El colegio japonés se abrió en 1973 en Tafira Baja y fue el tercero más antiguo de Europa y el primero de España. El colegio comenzó su actividad cuando un profesor llegó de Japón para atender a los hijos de los trabajadores nipones residentes en la isla, con el propósito de mantener una calidad educativa equiparable a la de su país natal. En los años 80 el colegio daba una cobertura completa a todos sus estudiantes y junto a las ayudas recibidas del Ministerio de Educación Japonés, mantuvo el nivel educativo de los alumnos, incidiendo principalmente en la conservación del idioma nativo de los niños.

Por su parte, la Casa del Japón se inauguró en 1967 en el Monte Lentiscal como una organización dependiente del consulado: el Club Japonés de Asistencia y Bienestar de los marineros en Las Palmas. En 1973 se ampliaron sus instalaciones con la construcción de un anexo en los alrededores del centro. Todas estas instituciones han ido desapareciendo con el paso del tiempo. El envío de enfermeras a los hospitales *Queen Victoria* y *Santa Catalina* para que prestaran asistencia médica a los marineros japoneses se produjo entre 1971 y 1981. Algunos miembros de la comunidad japonesa fundaron clubes de artes marciales (*Dantai, Do*) en Las Palmas, cuyos primeros clientes fueron sobre todo los numerosos japoneses pertenecientes a la flota de pesca con base en La Luz. También el primer restaurante japonés de España abrió sus puertas en Guanarteme en 1968.

El hecho de haberse dotado de instituciones propias no impidió el contacto de esta comunidad con la población local y que incluso llegaran a formarse

matrimonios mixtos entre ciudadanos japoneses, prácticamente todos hombres, y mujeres isleñas. En Gran Canaria hay registrados 52 enlaces, contraídos por antiguos capitanes de barco, marineros, personal de compañías comerciales, etc., aunque el número real de uniones fuera con toda seguridad algo mayor. Unos 160 ciudadanos japoneses viven actualmente en Canarias, de ellos 120 en Gran Canaria. Ahora mismo están operando entre 40 y 50 barcos japoneses con base en La Luz. Japón continúa importando pulpo y calamar capturado en Mauritania por barcos españoles.

III. El segundo cierre del Canal de Suez (1967-75):

La conocida como Guerra de los Seis Días provocó una nueva clausura del Canal de Suez. El cierre se produjo por el bloqueo a causa del hundimiento de barcos, como en 1956. Las consecuencias de este colapso fueron mucho más intensas y duraderas que las de una década atrás, dado que la interrupción se prolongó durante ocho largos años. El Puerto de La Luz adquirió entonces un estatus absoluto de “gasolinera del Atlántico” y se llenó de “gigantes”, sobre todo petroleros. Se registró también un espectacular crecimiento del tráfico de pasaje, especialmente de las líneas regulares de grandes trasatlánticos que unían Europa con Australia y Nueva Zelanda. Hubo jornadas donde se pudo observar hasta siete trasatlánticos atracados a un tiempo en La Luz.

En 1971, con Suez completamente cerrado y La Luz saturada por el ingente tráfico marítimo, la imagen de las calles y barrios en torno al Puerto eran las de un lugar alegre, bullicioso, vibrante, poblado de gente buscándose la vida, de trabajadores locales, reclutas peninsulares del cuartel de La Isleta, turistas, comerciantes hindúes, libaneses y norteafricanos que atraían a los tripulantes orientales y rusos –y de otras muchas naciones– al reclamo de sus exóticas tiendas. Las Palmas, la ciudad, no era ya solo una base de aprovisionamiento japonés y ruso, sino también se había convertido en una escala para los cruceros turísticos, particularmente italianos y griegos, en cuyos programas de viaje destacaba la parada en el Puerto de La Luz. Éste acogía por su parte a los arrastreros y palangreros gallegos, vascos y alicantinos, los cuales vendían parte de su pesca a los grandes consumidores japoneses. A finales de los 60 también operaban langosteros en la costa de La Güera, que más tarde se irán desplazando hacia Senegal y Gambia. El banco canario-sahariano ocupaba una franja de 500 millas náuticas y en él podían faenar cerca de 1.000 pesqueros.

En aquel entonces el Puerto estaba integrado en la propia ciudad de Las Palmas y su recinto aún no había sido vallado y aislado respecto a su mayor itinerario junto al resto de la ciudad. El barrio de La Isleta lo sentía como propio y los parroquianos se mezclaban con los marineros que llegaban a la isla o cooperaban con las pequeñas empresas que explotaban los recursos del banco canario-sahariano. Hasta esta época, los esfuerzos extractivos de las flotas internacionales se focalizaron en las aguas de Gran Sol, en el denominado *Irish Box* y, con el paso del tiempo, en el Golfo de Cádiz, especialmente, por la captura de la gamba. Todo eso cambió con la explotación del banco pesquero. La Luz se convirtió en una base logística imprescindible

para todos, en la que los buques podían atender desde cualquier problema sanitario de un tripulante a consignar las vituallas más exigentes.

Los barcos del armador gallego Manuel Freire Veiga enfilaron las aguas canarias a principios de los años 70. Los rumores sobre la existencia de importantes bancos de cefalópodos en sus cercanías actuaron de acicate. No obstante, durante los primeros años en el Archipiélago, la flota gallega concentró sus esfuerzos en el llamado pescado de escama. A partir de 1975 surge el *Grupo Freiremar* –empresa ya clásica en La Luz– dedicándose, como todas las firmas del sector de la época, a la extracción de merluza o sama. Su captura, paradójicamente, fue un hecho determinante en el desarrollo del pulpo en estas aguas del banco canario-sahariano, puesto que permitió el crecimiento y el desarrollo de este tipo de especies al haber mermado de forma considerable a sus principales predadores.

El pulpo, muy apreciado en la cocina española, contaba también con una larga tradición culinaria dentro del mayor consumidor de pescado del mundo: Japón. De hecho, este país no dejó pasar la oportunidad y muy pronto entabló sólidos lazos comerciales con los armadores y grupos pesqueros de las islas con el propósito de comenzar a importar el cefalópodo de forma masiva. Al igual que ha sucedido con las empresas atuneras, la apertura hacia un socio comercial poderoso como Japón abrió nuevas perspectivas a los pescadores del país. A finales de la década de los 70, la flota española exportaba cerca de 140.000 toneladas anuales de pulpo hacia Asia, con un precio medio de 500 de las antiguas pesetas el kilogramo. De la experiencia con los asiáticos, se adquirieron conocimiento y prácticas impagables. De los japoneses aprendieron casi todo, desde reconocer qué pulpos presentaban mayor calidad o la importancia de colocarlos en forma de flor una vez cocidos para asegurar su perfecto estado, hasta resolver dificultades con las instituciones financieras ante la falta de personal especializado en comercio exterior. Lejos ha quedado esta época dorada del comercio de cefalópodos, aún cuando 150 barcos asiáticos –japoneses, coreanos y chinos– siguen operando actualmente en el Puerto de Las Palmas y generan para éste un montante económico de 100 millones de euros anuales.

En la década de los 60 y 70 el comercio minorista indio, su típico bazar de ofertas variadas, prosperó en Las Palmas bajo la recuperación del régimen de puertos francos, una vez superadas las restricciones del período autárquico. Aunque tradicionalmente, desde comienzos del siglo, suministraban a locales y turistas, la presencia de las flotas pesqueras extranjeras supuso para ellos una lucrativa clientela. Para los comerciantes indios fueron sin duda los “años dorados”, con un nuevo repunte inmigratorio de miembros de esta comunidad. Las tiendas y almacenes se multiplicaron en el espacio comprendido a lo largo de las calles La Naval, Juan Rejón y Albareda y hasta el Parque Santa Catalina. Curiosamente la mayor parte de ellas han sido hoy sustituidas por el comercio chino. La demanda hizo que tendieran a la especialización en artículos electrónicos y de fotografía importados de Hong Kong y de Japón. Algunas empresas se dedicaron exclusivamente a la importación al por mayor para abastecer a estos florecientes negocios.

Las distintas flotas pesqueras, nacionales y extranjeras, han tenido por tanto una importancia capital en la configuración del tejido urbano y en las actividades comerciales y en los servicios desarrollados en torno a ellas. El resultado fue un espacio geográfico calificado como “paisaje portuario” –*El Puerto* para los habitantes de esta ciudad– fusionado con su barrio por excelencia, la Isleta, y el istmo y distrito de Guanarteme, elementos que se enlazaban en una continuidad física y social y que, como decíamos más arriba, no se hallaban entonces tan acotados o separados como desafortunadamente sí ha ocurrido con el paso de los años.

IV. La flota de pesca soviética:

Su presencia data de 1967. Poco a poco se fueron constituyendo en una flota imprescindible para La Luz, que llegó a los 1.200 atraques anuales entre pesqueros, mercantes y buques científicos a principios de los años 80. Incluso tuvieron que desviar barcos a Santa Cruz de Tenerife por la falta de espacio en los muelles de Las Palmas. Fue durante años la flota pesquera más importante del Puerto. Cada buque podía llevar entre 60 y 80 marineros de media. Si bien el factoría *Sovietskaya Ukraina* contaba con 800 tripulantes y 250 metros de eslora, el más grande del mundo en su época. La flota soviética era fuente de importantes ingresos para La Luz y su entorno.

Los soviéticos solían pasear por Las Palmas en pequeños grupos de cuatro o cinco marineros acompañados de un comisario político de identidad desconocida para ellos. Sin embargo, parece que entre la marinería solo se dio una desertión del régimen comunista en casi veinticinco años de presencia en La Luz. Gastaban bastante en compras en la ciudad, sobre todo en artículos de consumo de difícil o costoso acceso en la antigua URSS como ropa, vaqueros, cosméticos, elementos para el hogar, pequeños aparatos electrónicos, etc. Además de su proverbial ingesta de licores, vino y cerveza.

La flota soviética era sobre todo arrastrera-pelágica y de buques-factoría. Los mercantes solían cargar alimentos –trigo, azúcar– en ruta hacia o desde Argentina y Cuba. Bajo distintas banderas de conveniencia, hoy día siguen operando desde el Puerto de La Luz unos 15 arrastreros rusos, y se ha programado el regreso de unos 40 pesqueros de aquel país y la apertura de una sede consular en Las Palmas. Unas dos mil personas componen la colonia rusa actualmente en Canarias.

Un elemento importantísimo para conocer la historia de los soviéticos en La Luz fue la empresa *Sovhispan*. Creada en 1971, bajo la dictadura franquista, fue la continuación de una empresa mixta pionera llamada *Sovrybflot*. Se complementó con *Intramar*, dedicada a la navegación mercante. Contribuyó a la normalización progresiva de las relaciones entre el viejo régimen de origen fascista, ya en su crepúsculo, y el entonces coloso del socialismo mundial. Su presencia en el Puerto de La Luz es un hecho excepcional, de enorme simbolismo, que remarcaba el espíritu de colaboración –muy en la línea del engañoso “aperturismo” del franquismo– con el enemigo mortal de antaño. Empresa consignataria mixta hispano-soviética, fue sin duda un referente

fundamental en las relaciones comerciales y diplomáticas entre ambos países. Abrió la puerta oficial por donde se introdujo la visible colectividad de tripulantes soviéticos que se movían entre el recinto portuario y la zona baja de La Isleta. Con la llegada de la democracia su papel fue creciendo hasta alcanzar su apogeo mediados los 80, con más de medio millar de barcos consignados y el trasiego de alrededor de 30 mil marinos por año.

El 50% del capital de la empresa pertenecía al estado soviético y la otra mitad se repartía entre varias compañías privadas españolas. Las continuadas quejas y sospechas de que ciertos delegados soviéticos espiaban desde su privilegiada posición en esta empresa, o que había pesqueros-espía camuflados en el banco sahariano, hicieron que la participación española se concentrara en la Sociedad Estatal de Comercio Exterior. Un vuelo directo Las Palmas-Moscú renovaba las tripulaciones de la flota soviética en los caladeros africanos. El todavía sólido Telón de Acero fue tempranamente perforado por esta línea de cooperación económica —y de algo más— que puso increíblemente en contacto a los vecinos del popular barrio de La Isleta con los súbditos de una de las grandes superpotencias de la Guerra Fría.

Los pesqueros-factoría soviéticos faenaban a lo largo de toda la costa occidental africana, desde el Sahara Occidental hasta Namibia, tomando a Las Palmas como base logística. *Shovispan* suministraba a sus buques y marineros todo el material que necesitaban, además de reparar en los astilleros de La Luz. Pero más allá de estos intercambios oficiales, que movían un volumen sustancial de pertrechos y víveres en torno a un creciente número de proveedores locales, la presencia de “los rusos” significó el desarrollo en paralelo de un próspero negocio con vecinos y pequeños tenderos del barrio, en forma de mercado negro que incluía el canje de caviar, vodka o cangrejo *chatka* en lata por artículos de consumo occidentales. Un fascinante cambalache entre el austero marinero venido del Este y el voluntarioso buscavidas del muelle.

V. Los cubanos:

En los 60 la refrigeración industrial alentó también al gobierno de Cuba a crear una poderosa flota arrastrera para la pesca de merluza y de otras especies pelágicas. Se harán en poco tiempo con buques súper-arrastreros, congeladores, barcos fábrica y barcos de transporte refrigerado. En Las Palmas de Gran Canaria montaron una base de explotación y posteriormente otra en la zona del Canal de Panamá. Igualmente desarrollaron una flota langostera de alta tecnología y autonomía formada por 30 barcos dotados de túneles de congelación para hacer entregas directas al mercado minorista de Cuba y otros países. Después de la implantación de las 200 millas para las aguas jurisdiccionales, abandonaron el Caribe para pasar a faenar en Mozambique y Namibia. Este plan de inversiones comenzó a dar sus frutos a finales de la década, cuando arrancó de verdad la incipiente flota cubana de pesca.

Una buena parte de los barcos cubanos había sido construida en los astilleros de la República Democrática Alemana con equipamientos soviéticos de segunda mano. Las campañas cubanas del atún en el Atlántico también tenían como base al Puerto de La Luz. Desde las oficinas de representación radicadas en los muelles de Las Palmas, se atendía a todo lo referido a la reparación, los abastecimientos y la operación de los buques de la entonces flota atunera y de la de pesca de altura de Cuba, que realizaban sus campañas de captura en el Atlántico Central y en la costa occidental africana. Los animosos pescadores cubanos –blancos, negros y mulatos– se mimetizaron durante toda esta época con el paisaje isletero. Era común verles andando entremezclados con locales y turistas, mirando escaparates, tomando ron o cerveza y formando **corrillos** en la zona de La Puntilla. Trataban de hacerse con todo tipo de artículos para llevarlos a Cuba, en especial valoraban los electrodomésticos usados y que adquirirían a muy bajo precio en diversos talleres del barrio para luego remozarlos ellos mismos.

La crisis de la industria pesquera cubana comenzaría **alrededor de 1985**, cuando la *Perestroika* de Gorbachov significó la **pérdida creciente de subvenciones y ayudas para la isla caribeña**. Después de la desaparición de la Unión Soviética las grandes flotas del bloque socialista se encontraron ante enormes dificultades. Tanto los arrastreros como los palangreros cubanos se apoyaban en la solidaridad soviética para obtener el combustible en alta mar, información meteorológica vía satélite, manchas de pesca, etc. Ya desde 1989 había comenzado también el embargo de **barcos por no pagarse la deuda con el Club de Acreedores de París**. La **infraestructura administrativa** quedó obsoleta y la pesca desapareció como **ministerio**. El resultado final fue el abandono de La Luz por parte de los buques cubanos a comienzos de la década siguiente.

VI. La flota coreana:

La flota **surcoreana** de pesca está formada actualmente por unos 60 barcos arrastreros, palangreros, atuneros y mercantes con base en La Luz y que faenan en el **caladero africano**. Llegaron por primera vez en 1966 –dos atuneros y luego dos arrastreros, pertenecientes a una empresa estatal de aquel país– creando a partir de entonces las primeras empresas pesqueras. Los **convenios pesqueros con España y la soberanía aún mantenida sobre el Sahara Occidental** fueron los estímulos iniciales. En 1977 llegó el auge con el establecimiento de 34 empresas de pesca coreanas que contabilizaron hasta 210 buques navegando a gran escala. A pesar de que, a día de hoy, el número de embarcaciones se ha reducido a la mitad, los coreanos dejan casi 50 millones de euros anuales con relación a las reparaciones, provisiones de víveres, cartón y todo tipo de aparejos, consignaciones y agencias de viaje. En el Puerto de La Luz descargan el pescado que luego se exporta al mercado europeo. Se han convertido en una potencia marítima, tal que la construcción naval surcoreana supone el 70 % del mercado mundial.

La colonia coreana de Las Palmas es la más antigua de España y la más numerosa. Se instalaron a finales de los años 60 en torno a la base pesquera

del Puerto de La Luz. Constituyen hoy tres generaciones con más de un millar de personas en las islas, exactamente 1.200, pero llegó a haber unos 3.000, principalmente en Las Palmas (95%) y con actividades relacionadas principalmente con el sector pesquero que se expresaron en unas 40 empresas, muchas consistentes en pequeños talleres familiares de chapa, pintura y fibra localizados en los muelles y alrededores. Desde el año 2003 se detecta un descenso paulatino en la llegada de pesqueros coreanos, y de los trabajadores de esta nación relacionados con el negocio, por la sobreexplotación del caladero, la extinción de acuerdos de pesca y otros motivos.

VII. La crisis del petróleo de 1973:

En 1973 una coalición árabe formada por Egipto y Siria atacó a Israel con el apoyo del resto de los países musulmanes. Los israelíes recibieron rápida ayuda militar de Estados Unidos, al tiempo que Europa occidental, sin inmiscuirse en el conflicto, les apoyó tácitamente. Los estados árabes –núcleo de los principales países productores de petróleo– reaccionaron disminuyendo drásticamente la producción, lo que llevó al consiguiente aumento de los precios. En tan sólo dos años el precio del crudo se multiplicó casi por diez y la economía mundial entró en una grave recesión.

Los efectos globales de la crisis se dejaron sentir en los países occidentales, entre ellos España, en forma de inflación, desempleo, disminución del consumo y déficit comercial. En los países subdesarrollados se producirá un empobrecimiento generalizado. El modelo económico surgido tras la II Guerra mundial fue cuestionado y se implementaron políticas que a medio plazo significaron la reducción del intervencionismo estatal. Muchos sectores fueron privatizados, se desregularizó el mercado de trabajo, precarizando el empleo y los salarios, y se recortó el gasto público

En Canarias, la crisis del petróleo supone por primera vez una caída en la llegada de turistas a finales de la década de los 70. En la segunda mitad de la década acumuló un descenso que se tradujo, en 1980, en un 20 % menos con relación a la cifra de entrada de 1975. Las consecuencias sociales de todo esto fueron el incremento del paro y la inflación. En 1980 el desempleo alcanzó al 15% de la población activa, más de 70.000 parados en las islas, con un descenso acusado en las rentas familiares a causa del encarecimiento de la vida. Todo ello en medio de una incierta transición política, la crisis mundial y el trasfondo del conflicto del Sahara Occidental

El enorme aumento de los precios de los combustibles quebró muchos negocios marítimos, afectando principalmente a las grandes navieras europeas. Las armadoras fueron liquidando poco a poco sus flotas de pasaje al no poder hacer frente a los grandes costes de explotación, servicios y salarios. Disminuyó en general la actividad pesquera. Los patrones de los pesqueros españoles hablaron preocupados de una disminución en las capturas, lo que podría estar indicando un principio de agotamiento del banco. En esa difícil coyuntura, varios buques factoría, entre ellos algunos japoneses, se

trasladaron al Atlántico Sur –al Este del Cabo de Hornos– donde se habían descubierto bancos de pesca de gran riqueza.

Los buques extranjeros aumentaron su tamaño y desplazamiento para reducir costes y contaron con máquinas de arrastre más potentes, y comenzaron a operar más lejos de la costa. Los mejores y mejor equipados eran como sabemos los rusos y japoneses. Los surcoreanos tenían aún dimensiones muy pequeñas. Entre los españoles abundaba el barco viejo, de madera, y poco rentable. Se trabajaba a 60-80 millas de la costa mauritana, al norte del Aaiun y en las aguas marroquíes de Tantán y Cabo Juby, donde los altercados eran menos frecuentes. Una buena parte de las capturas no se descargaron más en puerto, sino que se trasladaban en alta mar a los buques factoría o congeladores.

La carestía del combustible, la crisis mundial, los paros y la conflictividad portuaria señalaron un descenso en la llegada de buques al Puerto de La Luz, con especial incidencia en el avituallamiento, los transbordos y la pesca. Por primera vez, Las Palmas siente los efectos de la competencia de otros puertos en el área del Atlántico medio y comienza la progresiva pérdida de sus ventajas comparativas: otras escalas empezaron a ofertar combustibles a precios inferiores; la mayor autonomía de los buques redujo la necesidad de la parada para avituallamiento en tránsito y los puertos vecinos africanos acometieron una modernización de sus instalaciones contando con mano de obra más barata. La Luz entraba así en los ochenta dominada por la recesión y necesitada de reconvertir sus prestaciones.

VIII. Conflictos en el Puerto de La Luz (1975-1985):

La crisis de 1973 se prolongó sobre el trienio 1978-1980, que fue especialmente crítico para la economía canaria. Asistiremos a una eclosión de los conflictos sociales y laborales entre 1976 y 1980, con un “bienio caliente” durante los años 1977 y 1978. Es especialmente reseñable en todo este período la movilización de los trabajadores portuarios en el contexto de la inestabilidad de aquellos años.

Estos conflictos hay que entenderlos primeramente en clave política, en el momento de la difícil y agitada transición desde la dictadura franquista a la democracia. En 1980 los enfrentamientos de la patronal con los trabajadores portuarios alcanzarán un punto de máxima tensión debido a la denuncia del decreto de la UCD, destinado a hacer fracasar los paros obreros llenando de esquirolas los puertos españoles. Tras meses de lucha y violencia policial, a finales de julio, durante una manifestación por el derecho a la huelga, es asesinada a causa de la embestida de un coche la adolescente Belén María Sánchez. Varios manifestantes más resultaron heridos. Este hecho dramático causó una enorme conmoción en la sociedad insular, constituyendo un hito en las reivindicaciones de la clase trabajadora canaria.

En el marco de esa nueva realidad política dicha conflictividad tiene también una lectura socioeconómica. Los trabajadores mantuvieron de manera

permanente una serie de reivindicaciones durante la negociación del convenio estatal de las OTP, organismos que denunciaban la privatización del servicio portuario. Tras años de diferencias y negociaciones demandaban a la patronal el reconocimiento de ciertos derechos laborales básicos como la garantía y estabilidad del puesto de trabajo, la rotación en los turnos y el reconocimiento profesional.

Eran los tiempos en que la UPC —que ocupó la alcaldía de Las Palmas 15 meses entre 1979 y 1980— clamaba contra el colonialismo, el militarismo y el subdesarrollo social en Canarias. El *cupillismo* desde Argel también había dejado su impronta respecto a la mayor politización en aquellos años de la clase trabajadora, en especial de la portuaria. Marruecos y el Frente Polisario se hallaban en plena escalada bélica. Eran comunes las acusaciones mutuas por el apresamiento y ametrallamiento de pesqueros artesanales canarios en el caladero —obligados por el Acuerdo con la monarquía de Hassan II a llevar pabellón marroquí—, lo cual afectó incluso a barcos de flotas extranjeras como japoneses, rusos y cubanos.

Entre los estibadores las luchas sociales heredadas del franquismo, y reactivadas en la transición, se prolongaron durante los años ochenta y noventa. La mayor parte de las huelgas portuarias de La Luz eran convocatorias de lucha con carácter estatal, organizadas por la llamada Coordinadora Portuaria, que articulaba el rechazo de este colectivo al desmantelamiento de las OTP y a los procesos de privatización de los servicios y la reconversión portuaria. Posteriormente, la firma del Acuerdo Marco para la estiba y desestiba, de febrero de 1988, introdujo una dinámica de paz laboral en las relaciones laborales, aunque esto no impidió el estallido de algunos conflictos puntuales.

La combinación de crisis económica y desempleo con un mayor dinamismo social —manifestación de las libertades recuperadas y del fin de la represión cultural—, se plasmaron en la adopción de nuevas actitudes y comportamientos sociales no siempre positivos, especialmente entre los jóvenes de las clases populares, ahora mucho más inquietos, más despiertos política y culturalmente, pero al contrario que sus padres también mucho más frustrados o desorientados debido a las peores expectativas que les ofrecía el panorama económico y laboral del momento. Bajo estas circunstancias, la extensión del consumo de drogas en los barrios más vulnerables tuvo consecuencias catastróficas, produciéndose en la década siguiente la que al presente se conoce como la gran epidemia de heroína. La droga, la delincuencia, el deterioro del espacio urbano, etc., generaron un paisaje fantasmal en los alrededores del Puerto, donde décadas atrás bullía el comercio, los viajeros, el turismo y la diversión.

Los problemas en el Puerto se reflejaron también en la decadencia del Parque Santa Catalina como la otrora puerta de entrada de los visitantes extranjeros y espacio comercial y de ocio por excelencia. La mayor parte del turismo ya se había marchado al sur de la isla, desplazado por los tour operadores extranjeros a través del aeropuerto de Gando. El deterioro del espacio físico adyacente al recinto portuario no pudo ser remediado pese a los intentos,

frustrados, de conectar puerto y ciudad mediante un nuevo frente marítimo. Las ideas de crear un *World Trade Center*, y la reordenación del espacio de transición convocando concursos de ideas, tampoco dieron resultado.

IX. El ocaso de una época (1985-2000):

Durante esta etapa observaremos el efecto paradójico de que, por un lado, la plena transformación de la economía canaria a los servicios turísticos permitirá remontar la crisis general justo hacia la mitad de la década de los ochenta, y sin embargo, para el Puerto de La Luz y su entorno, las dos décadas siguientes serán años duros, de franco declive, que indicaron el final de una larga etapa de bonanza.

Hasta mediados de los ochenta los negocios de electrónica, las tiendas de indios, fueron rentables. Pero, la entrada en la UE y la eliminación de las franquicias provocaron una reducción paulatina de las ganancias y el final, a medio plazo, del antiguo comercio minorista en torno al Puerto. Muchos de estos pequeños empresarios terminaron cerrando y marchándose a otros enclaves, o invirtieron en otro tipo de negocios u ofertas. Los enormes cataclismos en la política mundial, la caída del Muro de Berlín y la desintegración de la URSS y del bloque socialista, indujeron a la desaparición de las bases pesqueras soviética y cubana en La Luz. Para complicar aún más las cosas, las visitas japonesas y coreanas descendieron a causa de los problemas en el caladero, es decir, por su agotamiento, por los paros biológicos derivados de la sobreexplotación, las arduas negociaciones con el reino de Marruecos y una nueva coyuntura en las islas de crisis económica, breve, entre 1989 y 1993.

La pérdida de puestos de trabajo precipitó una nueva oleada de conflictos laborales, si bien menos graves que los ocurridos en la década anterior. No obstante, el punto de inflexión en la crisis, tanto del puerto de Las Palmas como de la totalidad de los puertos españoles, llegará en el año 1994 con la firma del II Acuerdo Marco para la Regularización de las Relaciones Laborales en el Sector de Estiba. Este convenio solucionó el problema de los excedentes laborales en el Puerto de La Luz, que redujo las plantillas de 818 a 265 trabajadores. Las empresas, para resultar más competitivas, tuvieron que apostar por la especialización, por la formación de los trabajadores e invertir en tecnología y en compra de suelo dentro del recinto portuario. Esto conllevó un notable crecimiento de los negocios y un aumento del tráfico marítimo en los últimos años de la década de los años 90, lo cual permitió el aumento del número de empleados hasta los 600 estibadores.

Una vez superado el período duro de la conflictividad laboral, los favorables convenios firmados por los sindicatos en los años venideros curiosamente darán lugar a una imagen creciente de privilegiados a todo este colectivo, acusados de que sus buenos salarios han encarecido la economía canaria al compensarse con el sobreprecio de las mercancías, que han frenado la competitividad de La Luz, más la polémica de los puestos de trabajo “hereditarios” que venían impidiendo una renovación libre de las vacantes.

X. El Puerto de La Luz al despuntar el siglo XXI:

A pesar de que los temores e incertidumbres sobre el futuro del Puerto no se han disipado del todo, los últimos años han invitado a un cierto optimismo sobre su viabilidad. Los trabajadores se han mostrado de acuerdo en adaptar sus retribuciones a las necesidades del sector, las empresas se han comprometido a poner los medios económicos y operativos demandados por los potenciales clientes y la Autoridad Portuaria ha acometido las obras de infraestructuras necesarias para recuperar el liderazgo de La Luz entre los puertos del Atlántico medio. Esta aspiración ha ido centrando su eje funcional en los tráficos de trasbordo de mercancías y de pescado. El objetivo es alcanzar a corto plazo el millón de contenedores desplazados. Respecto a la pesca, se sigue luchando por mantener las bases japonesa, coreana, china y la de la flota cefalópoda española.

Sin embargo, el descenso de las visitas al banco canario-sahariano ha sido inevitable. Este hecho guarda íntima relación con las erráticas políticas pesqueras llevadas a cabo en las últimas décadas. El dique Sofía está todavía lleno de viejos barcos rusos y coreanos, pero el recuerdo de hace treinta años hace palidecer el momento presente, cuando se rememora la época en que había más de 80 palangreros japoneses, barcos mauritanos, holandeses, etc., y los grandes frigoríficos del puerto se hallaban hasta los topes de capturas. Los palangreros de atún rojo japonés incluso se han cambiado por conveniencia al pabellón chino y este último país tiene grandes proyectos en Cabo Verde. La pesca intensiva ha reducido mucho el atractivo del caladero. A todo esto contribuyeron los leoninos acuerdos pesqueros con Rabat que obligaron a marroquinizar progresivamente los artesanales canarios. Con ello desapareció la antigua cofradía de pescadores de La Luz.

Aún así, unos 100 pesqueros chinos permanecen faenando mientras una flotilla de mercantes y dos nodrizas con base en La Luz recogen las capturas, trasladan a las tripulaciones y descargan avituallamiento de combustible, alimentos y pertrechos. Las capturas consisten en cefalópodos, langostinos, atún y pescado de escama, que se exportan a China, Japón y Europa. China cuenta con unos 50 proveedores en La Luz, que generan un negocio de 30 millones de euros anuales. El 75% se dedica a la compra de combustible. El resto a cartones y plásticos para el embalaje de pescado, material diverso y otros servicios complementarios y reparaciones. La presencia de barcos de carga en general es casi testimonial, ya que las grandes empresas chinas tienen otras rutas internacionales. La flota pesquera china es la segunda en importancia en La Luz, solo superada en volumen de actividad por la holandesa ligada al pelágico y por delante de la coreana.

La entrada de España en la Comunidad Económica Europea benefició a Marruecos en el sector pesquero, con la práctica liquidación de los artesanales canarios en el Sahara a partir de 1999. Ahora parece que empieza a desarrollarse la acuicultura y todavía se mantiene una escasa flota pesquera que sale a la captura del bonito y el atún, así como la, cada día, más alicaída flota de bajura que sigue sobreviviendo a duras penas.

Sin embargo, La Luz ha podido readaptarse en actividades como la reparación naval en los últimos veinte años. Entre las dos principales empresas, *Repnaval* y *Astican*, se atiende a más de 400 buques al año. En estos trabajos intervienen un nutrido grupo de profesionales –torneros, electricistas, soldadores, mecánicos, etc– que trabajan para una serie de talleres subcontratados. Otro signo positivo ha sido la llegada de la flota industrial pelágica holandesa en los años 90, con sus transportes de congelados y la construcción del macro frigorífico *Spanish Pelagic* en el Muelle Grande; o la consolidación de la base logística para los pesqueros chinos en la primera década del siglo XXI. Esto es el resultado de la realización de obras de ampliación y mejora, accesibilidad, equipamiento y habilitación de espacios para operaciones logísticas internacionales desde hace unos cuantos años, especialmente para satisfacer las demandas en el aumento del tráfico de contenedores. Dadas las fracasadas negociaciones con el reino marroquí, se ha venido trabajando en la captación de flotas alternativas, culminando con éxito la consolidación de los transbordos de pesca pelágica de las flotas europeas.

Marzo de 2012

TECAME

Breve reseña bibliográfica:

Ávila Tàpies Rosalía/ Domínguez Mujica, Josefina: "Canarias en el imaginario japonés: el análisis de tres narrativas contemporáneas", en *Anuario de Estudios Atlánticos*. Las Palmas de Gran Canaria, 2011, pp. 525-562.

Concepción M. A. Pérez Hernández: "El tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago Canario", en *Revista de Estudios Regionales*, 68, 2003, pp. 161-186.

Ferrera Jiménez, J.: *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria. 1988.

Martín Galán, F.: *La formación de Las Palmas de Gran Canaria: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria. 1984.

Millares Cantero, S. y otros: *Historia Contemporánea de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria. 2011.

Quintana Navarro, F.: "El Puerto de La Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional", en *Boletín Millares Carlos*. Centro Asociado de la UNED. Las Palmas de Gran Canaria, 15, 1996, pp. 187-195.

Rodríguez Hernández, F.: *Anecdotario Marítimo de Puerto de La Luz y Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria. 2009.