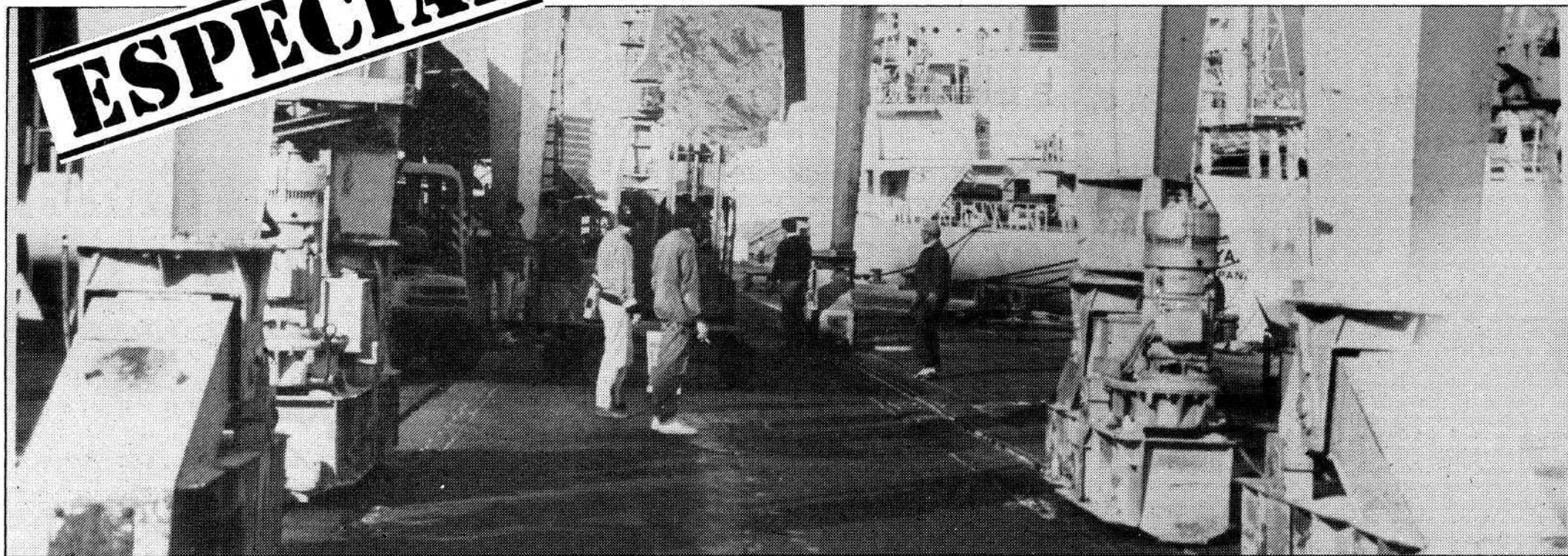


# El Puerto sigue siendo lo primero

**ESPECIAL**



El puerto de hoy es un emporio de actividad económica

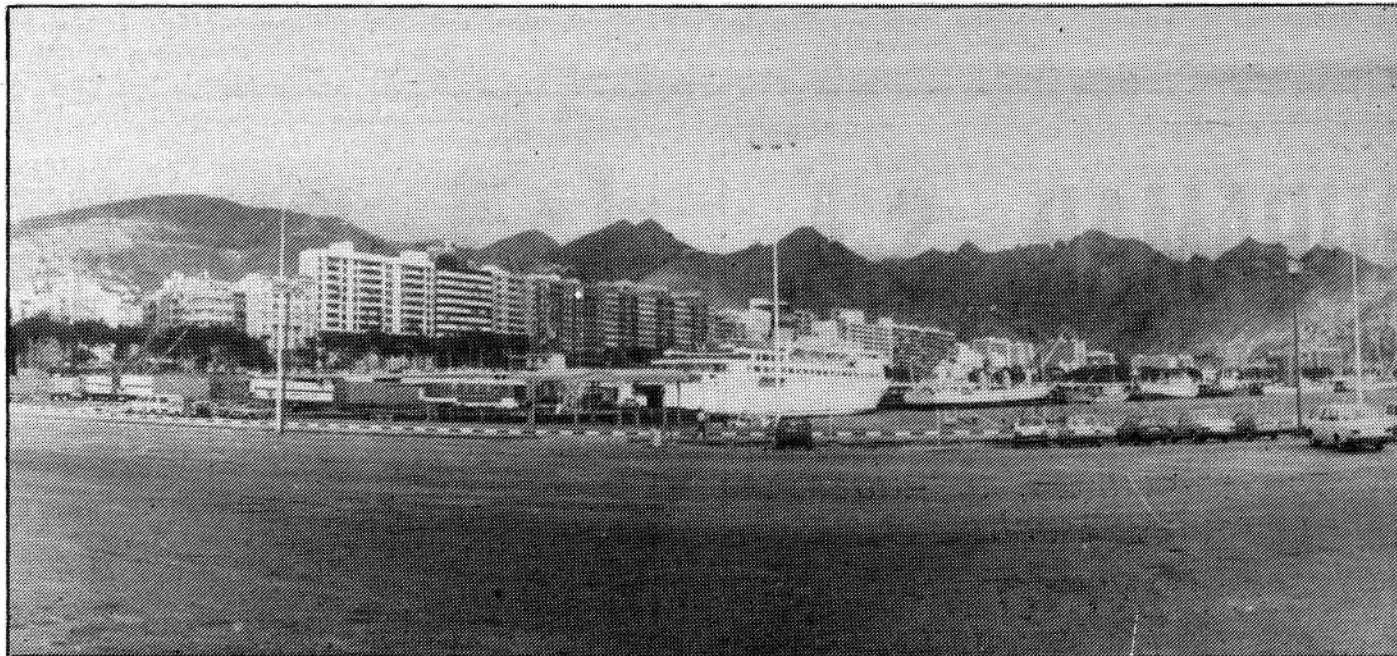
## Ahora y siempre

**S**I, aparentemente, parece que lo fue antes más que ahora, lo cierto es que, en estos tiempos que corren, el puerto sigue siendo lo primero para Tenerife.

Hace unos treinta años que este periódico sacaba a sus páginas la sección cuyo título sigue aún encabezando la información portuaria de EL DIA. Y el acierto del título ha estado en que, en todos los estamentos socioeconómicos de la isla, es premisa como una verdad indiscutible.

Si a Santa Cruz de Tenerife el desarrollo y la gloria le vinieron por el lado del mar, detrás de Santa Cruz, incluso cuando no era capital, estaban Tenerife y todas las demás islas.

Del modesto y pobre poblado de pescadores al económicamente fuerte puerto comercial, potenciado como encrucijada entre dos continentes, hay un salto muy brusco porque la transformación se produjo en un corto periodo histórico. Es malo para las ciudades verse obligadas a crecer deprisa. En torno a Añaza comenzó a surgir un pueblo ordenado, sin apresuramientos, modesto en su desarrollo como modesta era la economía de aquellas gentes



La ciudad no puede seguir de espaldas a su principal pulmón

primeras. Pero luego vino el crecimiento explosivo y los que concibieron la ciudad futura no acertaron en la misma medida en que lo hicieron los que

proyectaron el futuro puerto que es, en gran parte, el puerto santacrucero de hoy.

Ni siquiera se concibió, con mediana ambición, lo que se ha llamado ahora encuentro puerto-ciudad. Los urbanistas santacruceros nunca han acertado. Y tuvo que ser un ingeniero director del puerto, un hombre de nuestros días, el que, valientemente, acometiera contra el desaguisado urbano para lograr esa digna zona ciudadana limítrofe con el puerto que es la Avenida de Anaga. Este ingeniero es don Miguel Pintor González.

Puerto y ciudad crecieron paralelamente, pero mientras el primero lo hacía de forma metódica, racional, ordenada, con acertadas previsiones de futuro, la segunda se desarrollaba atropelladamente, sin visión de porvenir ni casi de presente, produciendo males irreversibles y cometiendo pecados imperdonables. Y esa es la ciudad que tenemos.

Otro pecado de la ciudad es la ingratitud de darle la espalda al puerto al que debe su existencia y su progreso. Aquel vivir de Santa Cruz de cara al mar, aquella preocupación constante del santacrucero por el puerto, por el muelle, por

un solo muelle, se ha transformado en indiferencia cuando no en auténtica fobia, con un componente grande de ignorancia. Tal ha sido la campaña en pro de un parque marítimo que debía invalidar costosas e importantes obras del puerto.

Pero, el puerto pagaba a la ciudad con una moneda distinta. No vamos aquí a partir del punto cero del desarrollo portuario. Nos situaremos en el año 1958 en que la entonces Junta de Obras redacta un anteproyecto general con el que

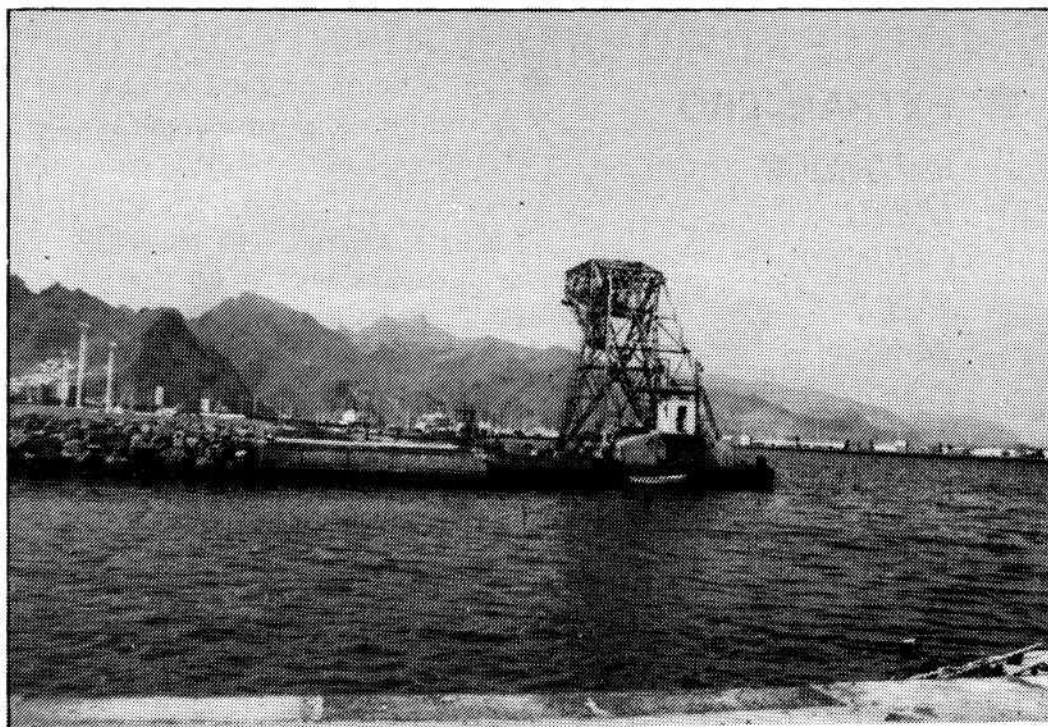
se anticipa a todos los puertos de España y logra que entren la mayoría de los proyectos en el primer Plan de Desarrollo.

A partir de entonces, y sólo con las variaciones mínimas que las circunstancias aconsejaban en el Plan General, el puerto santacrucero crece: se concluye el último tramo del dique Sur, se prolongan los muelles de Ribera, el dique del Este; se crean los varaderos, nace la Dársena Pesquera, surge el muelle de contenedores, se extiende hacia Sur el puerto con la nueva Dársena Comercial y las obras complementarias van completando el gran dispositivo portuario que ahora tenemos.

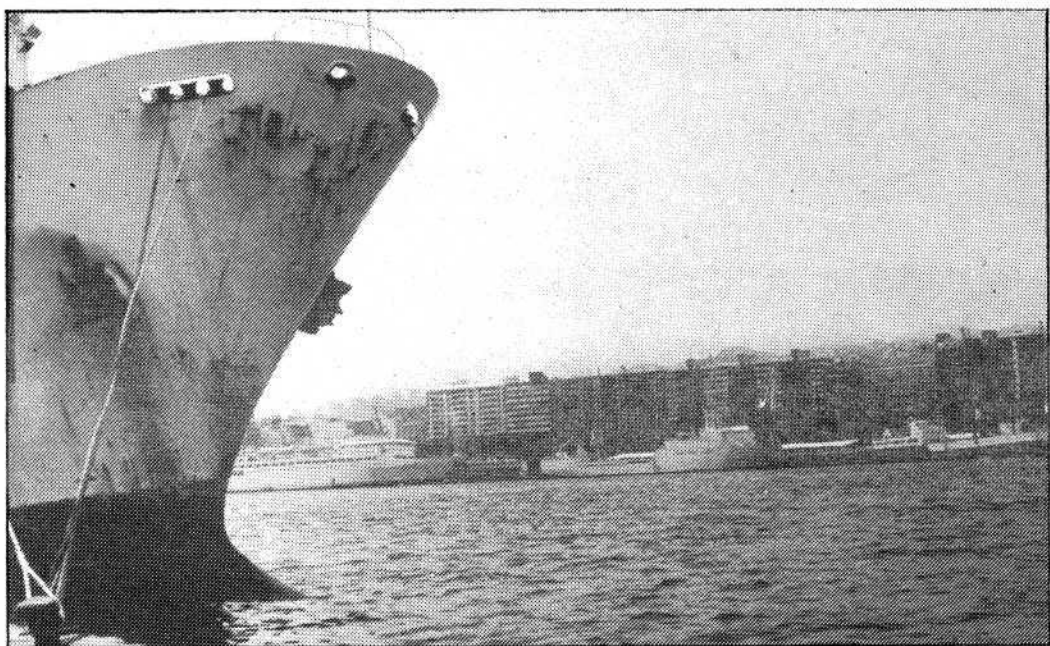
Nadie es culpable de una crisis mundial que, según todos los síntomas, ya ha tocado fondo. Hay tres veces más línea de ataque que en 1958 y el tráfico ya no nos agobia. Pero la obra está hecha como un reto al futuro. Tenemos una digna antecala, abierta por el lado del mar, que es todavía la puerta por donde entra a la isla el progreso y la vida misma. Esto no nos lo puede hacer olvidar la crisis. Que Santa Cruz y la isla no vuelvan la espalda al mar, porque el puerto sigue siendo lo primero.

# EL DIA

Separata especial con todo lo referido al puerto de Santa Cruz de Tenerife







«Los puertos de Tenerife y Las Palmas tienen que complementarse»

Juan Alberto Martín, consejero de Administración Territorial

## «En Tenerife siempre ha faltado sensibilidad portuaria»

Los dos puertos principales de Canarias deben especializarse

Tenerife.— Juan Alberto Martín, consejero de Administración Territorial y Desarrollo Autónomo del Gobierno autónomo canario, ha sido el primer miembro del gabinete de Jerónimo Saavedra que se ha pronunciado sobre la situación portuaria de las islas.

«Aunque el tema portuario no cae enteramente dentro de mis atribuciones en el gobierno autónomo —afirmó—, tengo que decir en primer lugar que los puertos en Canarias hay que considerarlos como centros vitales. Es decir, son unos puntos importantísimos en la vida de las islas.»

Juan Alberto Martín hace una diferenciación entre los aspectos puramente económicos de los puertos y el hecho de ser prácticamente la única vía por la que nos llegan casi todos los artículos de primera necesidad. «De todas formas, el aspecto económico también tenemos que considerarlo sumamente importante», precisó el consejero. «Nosotros intentamos de que nuestra economía dependa cada vez menos del exterior, pero sería ilusorio pensar que dicha dependencia vaya a desaparecer enseguida. Por eso estos núcleos neurálgicos de la actividad económica requieren

un cuidado especial. En el tema de los puertos diferenciaría tres aspectos: el de suministrar productos vitales, el de la actividad económica en sí y finalmente la posibilidad de que se conviertan en centros de reexportación de mercancías.»

A la hora de enjuiciar la necesidad de que ciertas competencias portuarias estén en manos del Gobierno autónomo, Juan Alberto Martín se refirió a la conocida normativa sobre puertos de interés general, y que por lo tanto han de depender de la Administración central. Tanto el puerto de Santa Cruz de Tenerife como el de Las Palmas se encuentran incluidos en esta categoría.

Sin embargo también es co-

nocida la autonomía portuaria, a la que ambos puertos están en condiciones de acceder tras haber superado las cifras mínimas de tráfico y movimiento de mercancías exigidas por la legislación.

«En realidad nuestra principal misión consistirá en comenzar a conocer lo que realmente es el puerto», precisó el señor Martín. «Creo personalmente que abordar los múltiples problemas que tiene es una labor que desborda ampliamente el período de actuación de este Gobierno provisional. Pero no podemos cruzarnos de brazos. El conocimiento exacto de ciertos datos es algo que ya no puede esperar más. Y sin duda alguna los futuros gobiernos de-

berán contar con un material básico para establecer una política portuaria racional, que sea capaz de cumplir las tres finalidades a las que antes me he referido.»

El consejero del Gobierno autónomo estima que sería un total engaño a la población plantear una política para este sector en este corto período de tiempo. En cuanto a la posibilidad de que cada puerto funcione a su aire cuando ambos lleguen a la autonomía, y que por lo tanto no exista la más mínima coordinación, Juan Alberto Martín se mostró partidario de establecer los medios adecuados para evitar una competencia desleal.

«No podemos consentir que

se emprenda una guerra portuaria en la que ambos van a salir perdedores», dijo. «Creo que tanto el puerto de Santa Cruz de Tenerife como el de Las Palmas irán a una cierta especialización. Es decir, que coordinarán sus esfuerzos para captar tráfico exterior y no para quitarse mutuamente el que cada uno ya posee.»

### SENSIBILIDAD DE LA POBLACION

Para conseguir estos objetivos, el consejero del Gobierno autónomo estima que es necesario sensibilizar a todos. «Y cuando digo «todos» no me refiero únicamente al sector político, sino a la población en ge-



Sería engañoso una política portuaria a corto plazo

neral», precisó. «Pienso que en Las Palmas siempre ha existido una sensibilidad portuaria mayor que en Tenerife y esa ha sido una de las causas, muy importantes por cierto, de que ese puerto haya prosperado más en los últimos años. Tengo que decir, sin ánimo de criticar a la clase dirigente, económica y a la población en general de Tenerife, que aquí no ha habido la preocupación necesaria por lo que es el puerto.»



# GRUPAMAR, S.A.

GRUPAJE EN CONTENEDORES PUERTA/PUERTA

SERVICIO A Y DESDE CUALQUIER PUERTO DE LAS ISLAS, PENINSULA Y EXTRANJERO TAMBIEN DESTACADO

### DELEGACIONES EN:

#### ■ NACIONAL

BARCELONA  
VALENCIA  
TARRAGONA  
MADRID  
BILBAO  
SEVILLA  
ZARAGOZA  
ALICANTE

● 3 veces en semana a las islas del Archipiélago

● Semanal con Península, Rotterdam y Extremo Oriente

● Quincenal, con Italia, Portugal y Marsella

● Con medios propios lo que comprobará al ver nuestras tarifas y la eficacia en el servicio

#### ■ EXTRANJERO

ROTTERDAM  
LISBOA  
LIVORNO  
JAPON  
TAIWÁN  
COREA  
MARSELLA

Y ahora le ofrecemos, para sus pedidos urgentes, nuestro servicio aéreo

**ACETA, S.A.**

Barcelona, Valencia, Madrid, Ibiza y Alicante  
ACETA, S.A. Las Palmas  
Santa Cruz de Tenerife Teléfono 221216  
Teléfono 648311 (90) 261308  
Aeropuerto 770049 Aeropuerto 700288

**GRUPAMAR, S.A.**

Urb. El Cebadal. Parc. 125-126

Tfno: 275770 (74)

**GRUPAMAR, S.A.**

Ctra. Cuesta-Taco, Km. 0,6  
Apdo. Correos, 10.607 (SANTA CRUZ)  
Tfnos.: 640611 (4 LINEAS)



# SIGNES

MUDANZAS INTERNACIONALES

FUNDADA EN 1860

C/ DR. GUIGOU, 21

TELEFONOS: 27 57 56 - 27 91 51

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Les ofrece sus servicios nacionales e internacionales, con las mayores garantías de seguridad.

Servicio de transportes combinados entre islas nacional e internacional

Un completo servicio de profesionales y dilatada experiencia garantizan nuestros servicios.

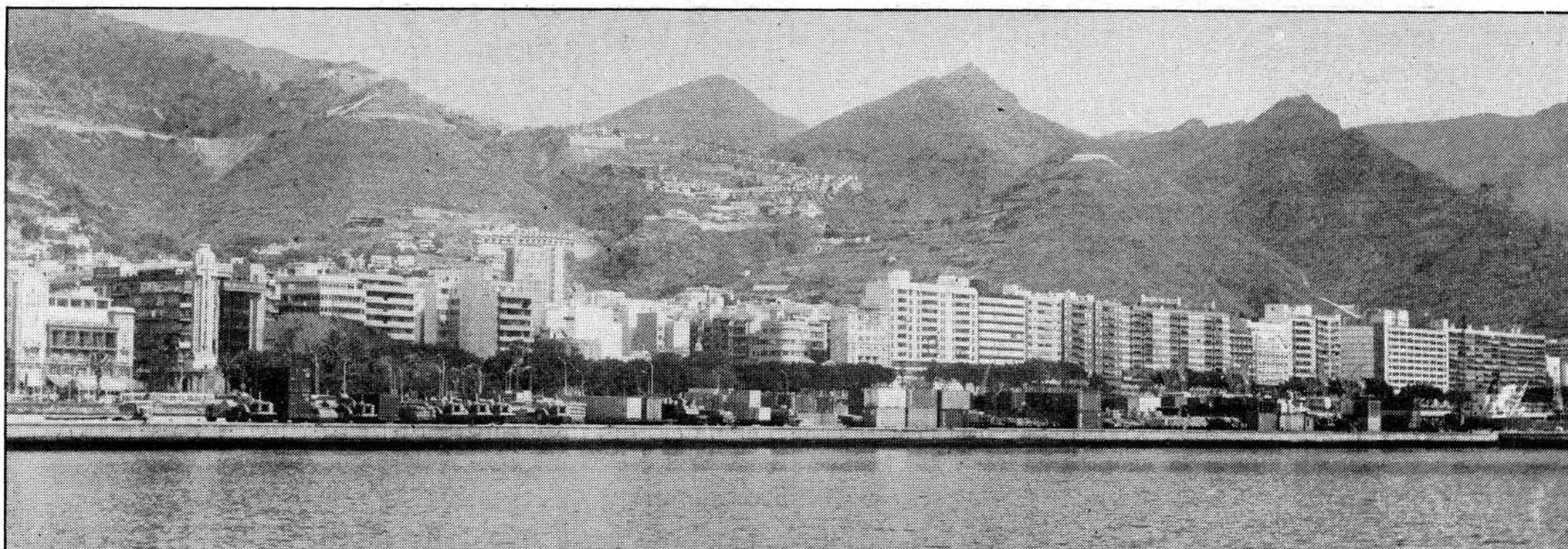
Nuestros envíos al extranjero cuentan con la protección de los miembros que constituimos la Federación Internacional de Mudanzas en todo el mundo.



CASA CENTRAL: VALENCIA - 4  
Ruzafa, 16-1.º - Tel. 322 33 97 (5 líneas) - Apartado Correos 1355  
Dirección Telefónica: MUDANSIGNES - Telex: 62436-64160 TRASIE E







«Aplaudo la idea de crear un Patronato o una Asociación de Amigos del Puerto, que vuelva a unir a nuestro puerto con nuestra isla»

**Santa Cruz de Tenerife.**— Era imprescindible sostener esta conversación con Arturo Escuder Croff, presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife, no solo porque en virtud de su cargo es uno de los hombres que mejor conoce la verdadera situación de las actividades mercantiles, que en nuestra isla se concentran en torno al puerto, sino porque a través de él nos hablan sus representantes, los hombres del comercio, mostrándonos su creciente unidad y una agresividad en la defensa de sus intereses hasta ahora desconocida, el programa de la reacción a los efectos de una crisis que está conmocionando los fundamentos del sistema económico insular.

Preguntamos al señor Escuder, en primer lugar, si opina que sigue disminuyendo el tráfico de escala en este puerto, y si se ha logrado o no hacerlo más vendible:

«Desde hace aproximadamente un año y medio se ha conseguido detener la caída de tráfico en el puerto —nos responde—, lo que constituye un éxito en las presentes condiciones internacionales. Pero debido a la estructura de las Juntas de Puerto, y a los condicionantes de sus presupuestos, no se ha emprendido una auténtica labor de promoción del puerto, una labor eficaz y bien programada. Se han acometido esfuerzos de promoción esporádicos, como el de Londres en 1981 y el de Río, en octubre de 1982, pero este puerto necesita contar con un departamento de marketing dedicado exclusivamente a su promoción. Como Cámara hemos celebrado presentaciones en Corea y Japón en 1982, en reuniones de comités bilaterales de hombres de negocios, y que se han dirigido, no solo a presentar el puerto, sino también las condiciones jurídico-económicas que ofrece el Ref de Canarias para los tráfico de perfeccionamiento y como plataforma de comercio

**Arturo Escuder, presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación**

## Es hora de que nuestro puerto goce de independencia administrativa

triangular, dándole un uso adecuado a la plataforma de contenedores».

En respuesta a nuestra pregunta acerca de si se ha modificado en algo la situación administrativa del puerto, que él ha criticado a menudo, nos contestó de este modo:

«Sigo creyendo necesario que nuestro puerto cuente con un Estatuto de Autonomía que recoja directamente las vicisitudes y especialidades de los puertos canarios. Nuestros puertos tienen suficientes instalaciones y cuentan con bastante línea de atraque, una vez

puesta en marcha la dársena Pesquera, además, de que sus ingresos bastan para cubrir sus gastos de explotación, de manera que ha llegado el momento de que goce de una cierta independencia administrativa, aunque siga bajo la tutela del Mopu en cuanto al volumen de inversiones».

A esto agregó que al Puerto le perjudica notablemente el desbarajuste administrativo actual: Que pierde tráfico porque los criterios de aplicación de la Ordenanza de Arbitrios Insulares son distintos en Tenerife que en Las Palmas. Porque en este puerto, en general, hay menos flexibilidad en la aplicación de las leyes que en el de La Luz. Porque son demasiados los organismos que analizan la mercancía y porque dicho análisis a menudo retrasa su despacho y su levante, y porque hay demasiadas competencias por parte de demasiados organismos en el tráfico comercial portuario. Es necesario coordinarlos a todos, suprimiendo los varios despachos inútiles que hoy se está obligado a hacer y que deberían reducirse a un solo documento y una sola muestra, capaz de satisfacer todas las exigencias oficiales de análisis del producto.

«En una sola ventanilla —recalca—, con un solo documento y con las fotocopias que sean necesarias, se puede reconocer cualquier mercancía que entre en el puerto, sea del origen que sea».

—Preguntamos aún al señor Escuder sobre las transformaciones que considera necesario impulsar para asegurar la supervivencia del puerto, a lo que nos respondió como sigue:

«Estamos atravesando una crisis muy profunda en el Archipiélago Canario, que origina una recesión en el consumo. Esto representará una disminu-

ción en nuestras importaciones de mercancías, si no se adoptan medidas urgentes para la reactivación de nuestra economía. Por ello, la Cámara estima necesaria, y así lo ha manifestado públicamente, la inmediata puesta en marcha de un Plan Económico con el objetivo prioritario de la lucha contra el paro, y en el que, junto a éste, se aborden los múltiples problemas sectoriales y empresariales que gravitan en este momento sobre el conjunto de la actividad económica. Y en este sentido nos hemos dirigido y

continuaremos dirigiéndonos al Gobierno».

A continuación nos explicó que uno de los problemas más serios que padece el comercio en Tenerife en relación con el tráfico marítimo, es el de la escasez de superficies de almacenamiento disponibles, que contribuye a encarecer las operaciones al torzar a realizarlas mediante un número excesivo de movimientos dentro del puerto. Por ello, sería necesario que el Ayuntamiento de Santa Cruz comprendiera que se carece de los terrenos suficientes

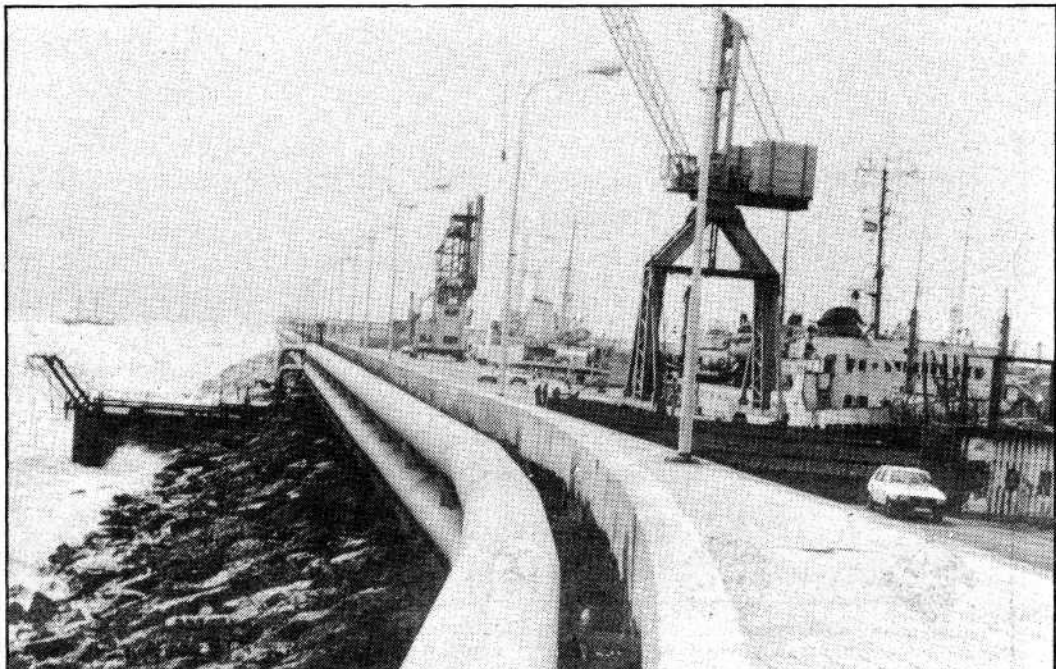
para que, en forma de polígonos comerciales, las empresas puedan almacenar y manipular las mercancías dentro del término municipal.

En un reciente estudio efectuado por la Cámara, se ha comprobado que cerca del 80 por ciento de las mercancías descargadas en el puerto vienen con destino a la capital, tanto casco como extrarradio. Un 16 por ciento sale del puerto directamente hacia el norte, y aproximadamente un 3 por ciento se dirige al sur. Ese volumen de mercancía que absorbe Santa Cruz, hace necesario que la ciudad cuenta con, al menos, un polígono comercial en el que se pueda depositar. Concluye el señor Escuder sus declaraciones afirmando que «el puerto necesita del esfuerzo de todos. Aplaudo la idea de crear un patronato o una Asociación de Amigos del Puerto, que vuelva a unir a nuestro puerto con nuestra Isla y que permita que, con el trabajo de todos, el puerto de Tenerife vuelva a ocupar el lugar destacado que le corresponde entre los puertos españoles».



El vicepresidente de la Junta del Puerto sabe de qué habla

El presidente de la Cámara de Comercio nos muestra cuáles son las condiciones de la recuperación de la competitividad del puerto de Tenerife, que debiera ser uno de los objetivos fundamentales del esfuerzo por nuestra reactivación económica



## AGENCIA DE ADUANAS «HERRERA»

ALBERTO JUAN HERRERA HERNANDEZ

(Nombre Registrado Nº 854282)

**SERVICIO SEMANAL CON LA PENINSULA E ITALIA DE MERCANCIAS CONTAINERIZADAS EN REGIMEN DE GRUPAJE**

**SERVICIO AEREO DIARIO CON LA PENINSULA**

DELEGADOS DE:

**TEISA.**— GRUPAJES DE MERCANCIA VIA MARITIMA

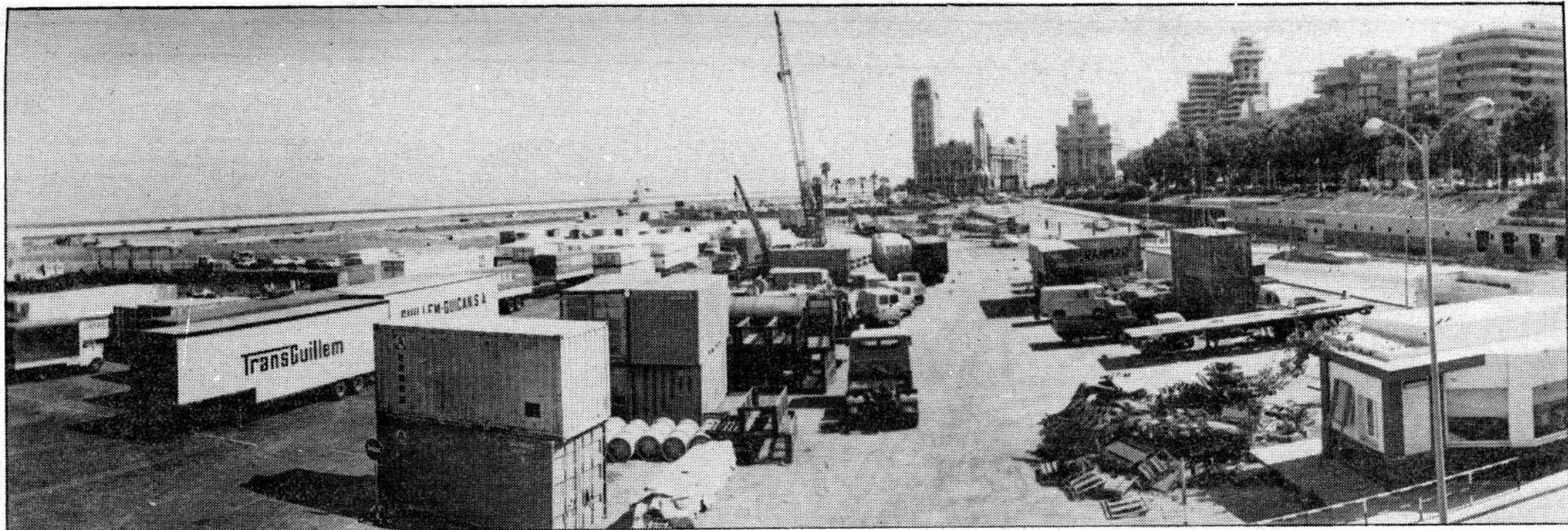
**MARITIMA TIRRENA, S.R.L.** - GRUPAJES DE MERCANCIAS VIA MARITIMA ITALIA

**AEROMARITIMA, S.A.** GRUPAJES DE MERCANCIAS VIA AEREA

Domicilio  
AVDA. ANAGA, 19  
Teléf. 283400 (5 líneas)  
TELEX 92.048

SANTA CRUZ DE TENERIFE





Hay cicatería en la concesión de permisos para poner en servicio plataformas para contenedores, de cuyo número depende la fluidez de servicio que pueda ofrecer el transportista

# Agencias de Aduanas y Transportistas: estrangulados por la burocracia

Santa Cruz de Tenerife.— Las Agencias de Aduanas y los Transportistas están necesariamente situados en la primera línea de las actividades económicas en Tenerife, y la prontitud y calidad de los servicios que prestan incide, de forma directa, sobre la marcha de prácticamente todas las empresas insulares. Su funcionamiento se ve entorpecido, sin embargo, por la extrema desorganización e irracionalidad que preside las prácticas de los variados organismos oficiales que tienen a su cargo supervisar el tráfico marítimo. Una vez más es preciso hablar del obligado trámite del papel amarillo, o Declaración del Tráfico entre

Agencias de Aduanas y Transportistas de Tenerife achacan a determinados procedimientos oficiales de control del tráfico los serios retrasos y problemas que están afectando negativamente el levantamiento y entrega de mercancías a sus clientes. En particular, el «papel amarillo», de la Jiai parece estar causando trastornos de cierta importancia

Islas, y que se pretende que no es sino un mero instrumento de control con fines puramente estadísticos, pero que es imprescindible exhibir ante los oficiales del Puerto para que éstos autoricen el levantamiento de mercancías. Como quiera que el extravío de dicha hojilla du-

rante el viaje es muy frecuente, se ha llegado a veces a impedir la recuperación de las cargas, o a detenerlas durante semanas.

El tráfico interinsular moviliza continuamente cantidades ingentes de mercancía perecedera y de primera necesidad,

fabricada en el propio Archipiélago, y que se corre el riesgo de que se estropee irremediablemente con la misma facilidad con que se pierden dichos impresos. Para evitar esto los transportistas recurren a un ardid que ha demostrado ser peligroso: Ocultan la hojilla en el fondo de uno de los twix —aberturas que sirven para enganchar los contenedores—, lo que ha permitido a individuos desaprensivos, conocedores de este hecho, robar estos papeles por pura diversión y causarles así un enorme perjuicio a sus destinatarios, que han pagado por adelantado la recepción de la mercancía en su domicilio. Los agentes de aduanas sostienen unánime que el tráfico entre islas no necesita ser controlado a través de estas declaraciones, que podrían ser perfectamente sustituidas por las Relaciones de Carga.

A veces son los mismos funcionarios los que, sin ayuda de nadie, obstaculizan el levantamiento de las cargas extraviando los famosos papeles amarillos. Y a propósito del número de funcionarios y de ventanillas interesadas en el tema, estas empresas se quejan de que, si en la época del Puerto Franco este trabajo lo efectuaba un número muy reducido de vistas y celadores, en la actualidad es excesivo el número de controles y trabas a que se ven sometidas las operaciones, y que las

gestiones burocráticas han llegado a complicarse tanto, que se está empezando a invertir cantidades considerables de tiempo y dinero en resolverlas. Es acerca de la Junta de Canarias que se vierten los comentarios más amargos. Hasta ahora sus funcionarios han mostrado la mayor de las desidias y la más completa falta de coordinación, y han logrado desconcertar a los responsables de las Agencias y complicar enormemente sus tareas. El propietario de una de ellas nos invitaba, para que pudiéramos comprobarlo personalmente, a que hiciéramos cualquier consulta y observáramos cómo carecen de algo parecido a un Departamento de Información.

He aquí otra muestra de las cortapisas que se ponen al tráfico en esta isla: Los métodos que se usan para inspeccionar las cargas. Puesto que en nuestros puertos no existen las aduanas y no es posible practicar un muestreo para reconocer la mercancía, se autoriza la retirada de los contenedores del puerto, pero no su descarga hasta que se realiza la inspección oficial, que puede llegar a retrasarse una semana, ocasionando graves trastornos a los clientes.

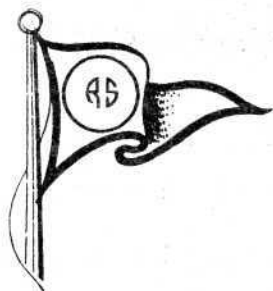
Por otra parte, aún hay una dificultad más que añadir a las que padecen estas empresas, y que tiene su origen en la cicatería en la concesión, por parte

del Ministerio de Transportes, de los permisos imprescindibles para poner en servicio una plataforma para contenedores, y de cuyo número depende la fluidez del servicio que puede ofrecer el transportista. El número de contenedores que se reciben en la actualidad en el Puerto, rebasa ampliamente las disponibilidades de éstos, debido a la escasez de tarjetas de transporte que les aqueja, o lo que es lo mismo, a la exigua cantidad de plataformas que están autorizados a utilizar. Esto origina grandes retrasos en los despachos, puesto que se ha de dar prioridad a las cargas que se deterioran más fácilmente, mientras que las otras se demoran en perjuicio, una vez más, de sus destinatarios. Se puede hablar de un promedio de tardanza en la utilización de las plataformas de unos dos días, puesto que muchas se emplean en el transporte a lugares distantes, en el interior de la isla, o bien en el servicio a constructores y almacenistas, en el que se retrasa la descarga debido a la venta directa a las Obras a que se ven obligados.

En ocasiones se llegan a acumular en el puerto hasta 60 contenedores, y las Agencias han de recurrir entonces a otros transportistas para poder efectuar las entregas. Esta situación es muy grave, y puede desembocar algún día en un colapso completo si no se incrementa el número de permisos de acuerdo con el volumen de carga que se recibe y con la naturaleza misma de determinadas mercancías. Es necesario que una flota de cinco camiones disponga de un mínimo de 30 ó 35 plataformas si se quiere, por el contrario, agilizar estos servicios y aligerar a la economía canaria de unos costes excesivos e injustificados en materia de transportes.

## VAPORES SUARDIAZ

SANTA CRUZ DE TENERIFE, S.A.



CONSIGNATARIOS DE BUQUES  
Y ESTIBADORES

DELEGACIONES EN TENERIFE  
DE  
ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES (ANAVE)  
OFFICE IVOIRIEN DES CHARGEURS  
CONSEIL SENEGALAIS DES CHARGEURS

TRAFICOS DESDE: FINLANDIA, SUECIA, LEJANO ORIENTE,  
EEUU, GOLFO DE MEJICO Y SUDAMERICA



Para informes:

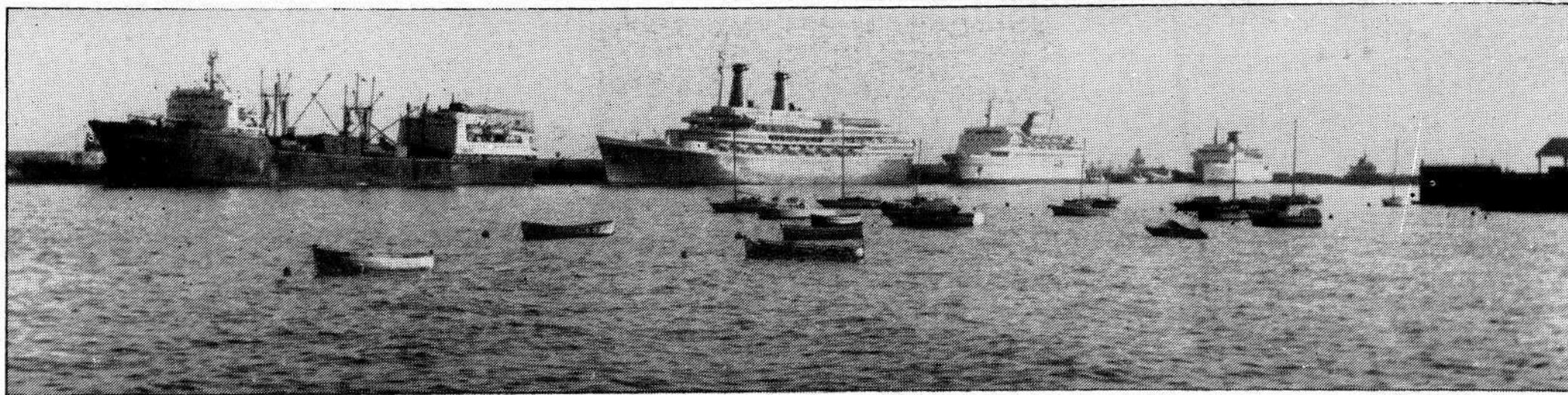
Avenida Tres de Mayo, 8 — SANTA CRUZ DE TENERIFE

TELEFONO 218000 (cinco líneas)  
TELEX 92178 (tres líneas)



El tráfico interinsular moviliza continuamente cantidades ingentes de mercancías perecederas y de primera necesidad, y se corre el riesgo de que se estropee con la misma facilidad con que se pierden los «célebres» papeles amarillos, cuya ausencia puede inmovilizarla en puerto





«Existen muchas iniciativas interesantes y tal vez debamos ser optimistas en cuanto a la proyección exterior que la Junta pueda darle a nuestro puerto en adelante»

Gabino Jiménez: «Nos estamos jugando el porvenir de nuestra isla»

## Esfuerzos por conseguir la unidad de todos los sectores

**Santa Cruz.**— Con Gabino Jiménez como presidente de la Junta del Puerto, la relación entre los sectores más relevantes de la vida portuaria parecen haber entrado en una nueva fase de cooperación e identificación de objetivos, y en la que, como él mismo declaraba a este periódico poco después de su designación, hace ya dos años, «a la Junta del Puerto le corresponde un papel de coordinación de los esfuerzos comunes».

Según el señor Gabino Jiménez, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife ha remontado ya la grave crisis que recientemente atravesó, y se ha frenado la disminución del tráfico.

«Tras la difícil situación en que nos encontrábamos hace tres años, el pasado año de 1982 nos ha traído nuevamente la estabilidad. El tráfico —nos declara— «ha descendido en un 2 por ciento y en cambio el número de atraques ha aumentado otro tanto, por lo que dicho descenso no es significativo. Nuestros proyectos para el futuro son esperanzadores, y si la coyuntura internacional mejora, sin duda se cumplirán».

«En cuanto a la infraestructura prosigue el presidente de la Junta— en los próximos días, dentro de este mismo mes, se abren las plicas de la obra de ampliación del Dique del Este, 1ª fase, y el proyecto de espigón de defensa de la Dársena Comercial está a punto de ser aprobado por el Consejo de Ministros. En el campo de las relaciones entre los diferentes sectores que inciden en la actividad portuaria, es decir, consignatarios, aduanas, etcétera, entendemos que va mejorando la coordinación y que, cada vez más conscientes de los problemas comunes, se está logrando una actuación más eficaz. Esto se conecta con los servicios del puerto, ya que uno de nuestros objetivos más importantes es la mejora y la mayor agilidad en el despacho de mercancías y en otras actividades. Sin que ésta

sea una responsabilidad propia de la Junta, incide de tal forma en el tráfico del puerto y en la economía de Tenerife, que seguiremos insistiendo en mantener nuestras actuales y periódicas reuniones con todos los implicados en el tema».

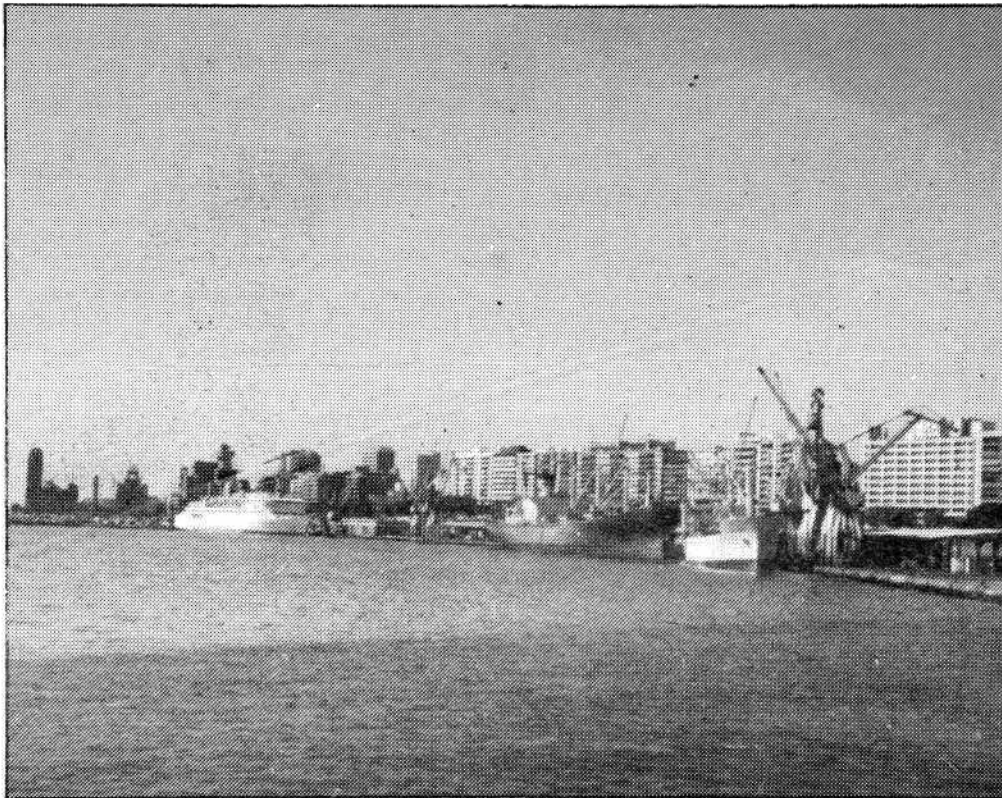
«En este mismo sentido celebramos una reunión con el anterior gobernador civil, y estamos seguros de contar con la buena voluntad del actual para impulsar este asunto de la mejora de los servicios, actualmente dispersos en varias delegaciones ministeriales, con el fin de conseguir un óptimo funcionamiento del puerto. Otro hecho que nos autoriza a concebir grandes esperanzas, es que se nos ha autorizado la redacción del proyecto de Dársena de Granadilla y que está a punto de fortalecerse la sociedad para su explotación». El presidente nos comenta que también otra de las mayores aspiraciones de Tenerife en cuanto a su puerto, los depósitos exentos, está a punto de realizarse: Comenzaron a funcionar parcialmente ya en el mes de junio, y tanto por parte de la Junta, como de los demás componentes del consorcio, Cámara y Cabildo, existe la firme determinación de incrementar notablemente su uso a lo largo de este año entrante y de los sucesivos. Asimismo, nos informó de que está en estudio, e incluso se cuenta ya con los primeros planos del conjunto arquitectónico, de un edificio múltiple de gestión portuaria,

que sería construido en la explanada que se extiende entre la Dársena Sur y la nueva Dársena Comercial. Este edificio, en el que se concentrarían todas las dependencias administrativas interesadas en las operaciones del tráfico marítimo, simplificaría enormemente toda la tramitación, ahorrando tiempo y dinero a los destinatarios de las cargas y acelerando su despacho.

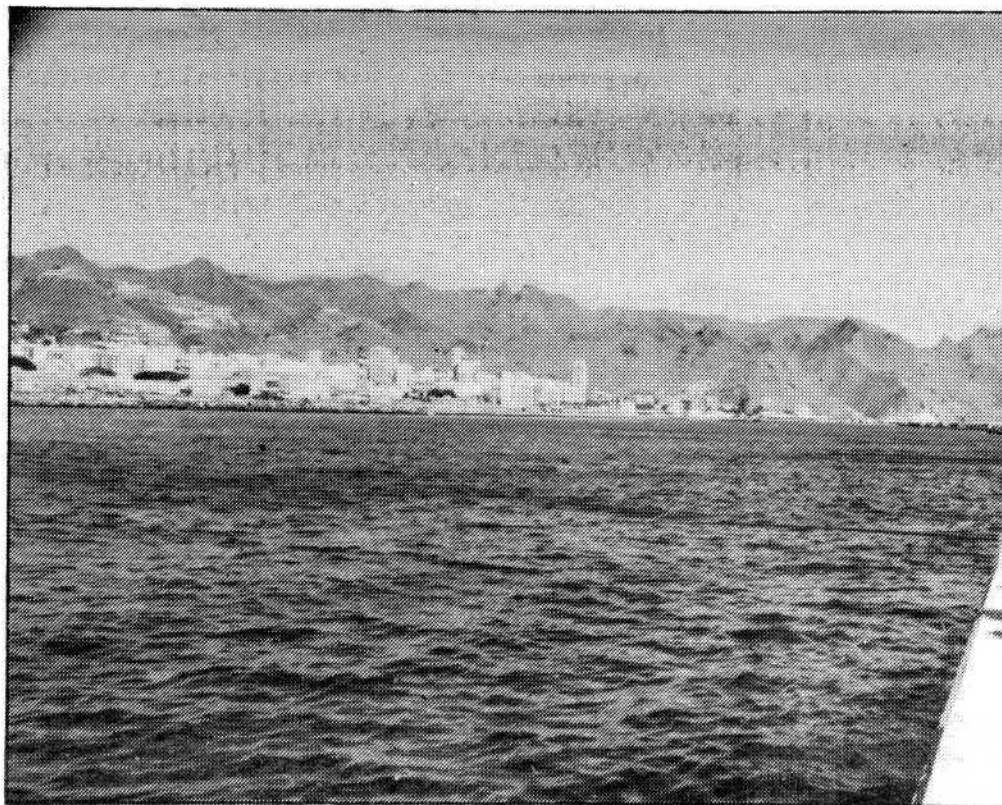
### ESTATUTO DE AUTONOMIA PARA EL PUERTO

Tampoco quiso pasar por alto el hecho de que ya se está trabajando en un proyecto de Dársena Deportiva en el Club Náutico, y que se espera que, adosados al mismo, se presente otros proyectos de este tipo por parte del Club Militar de Paso Alto, la Escuela Náutica, Federación de Vela de Tenerife, etcétera, y que la Junta se propone apoyar y defender. Sin embargo, y pese a que los anteriores son logros valiosos, las necesidades primordiales de nuestro puerto son la obtención de un buen Estatuto de autonomía y la entrada en funcionamiento de la Dársena Comercial y, en ambos aspectos la isla lleva mucho tiempo contentándose con promesas. En cuanto a la Dársena, el señor Gabino nos asegura que su puesta en servicio tendrá lugar esta próxima primavera, una vez que se contrate la obra del espigón de protección y que se construya otro más pequeño en su interior, que permitiría empezar a usarla cuanto antes. En lo que se refiere al estatuto de autonomía para el puerto, y aunque cuenta con los comprensibles retrasos que origina el cambio de administración, confía en que sea aprobado en un plazo de tiempo relativamente corto, como ya le ha asegurado el nuevo director general de Puertos.

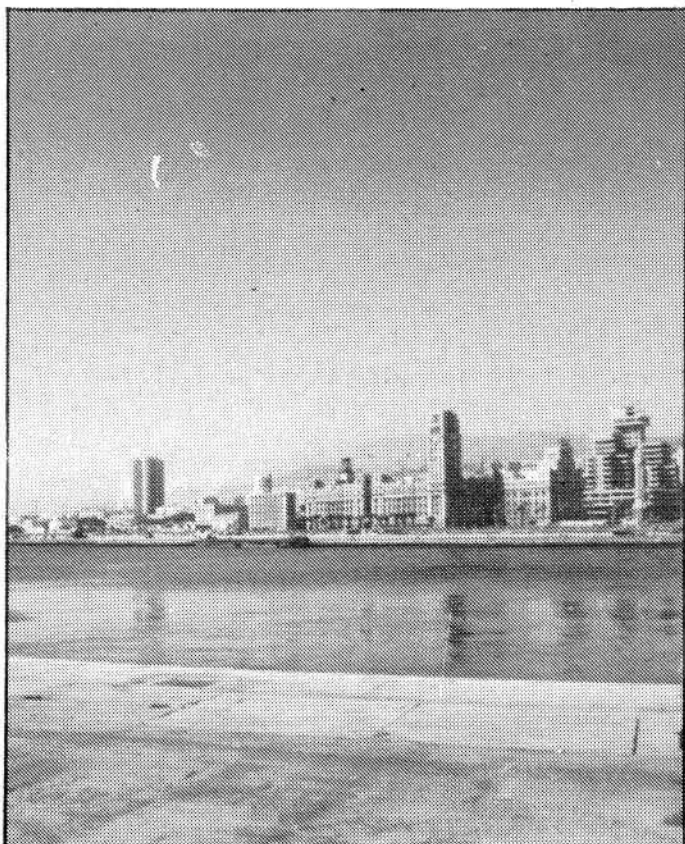
«En cuanto a la imprescindible labor de promoción del puerto —concluye sus declaraciones Gabino Jiménez— vamos a establecer con la Cámara de Comercio, la Asociación de Consignatarios y las empresas de mayor importancia que trabajan en él, como Cepsa, etcétera, un programa de actividades para 1983, y con este fin celebraremos una primera reunión. En definitiva, existen muchas iniciativas interesantes y tal vez debamos ser optimistas en cuanto a la proyección exterior que la Junta pueda darle a nuestro puerto en adelante, pero es indudable que nuestro desarrollo depende de que todos los sectores económicos —empresariales y no empresariales— de Tenerife empujen en la misma dirección, pues nos estamos jugando el porvenir de nuestra Isla. Y en segundo lugar, de que nos ayude la coyuntura internacional, ya que sin una mejora de la misma, nuestros esfuerzos pueden no ser



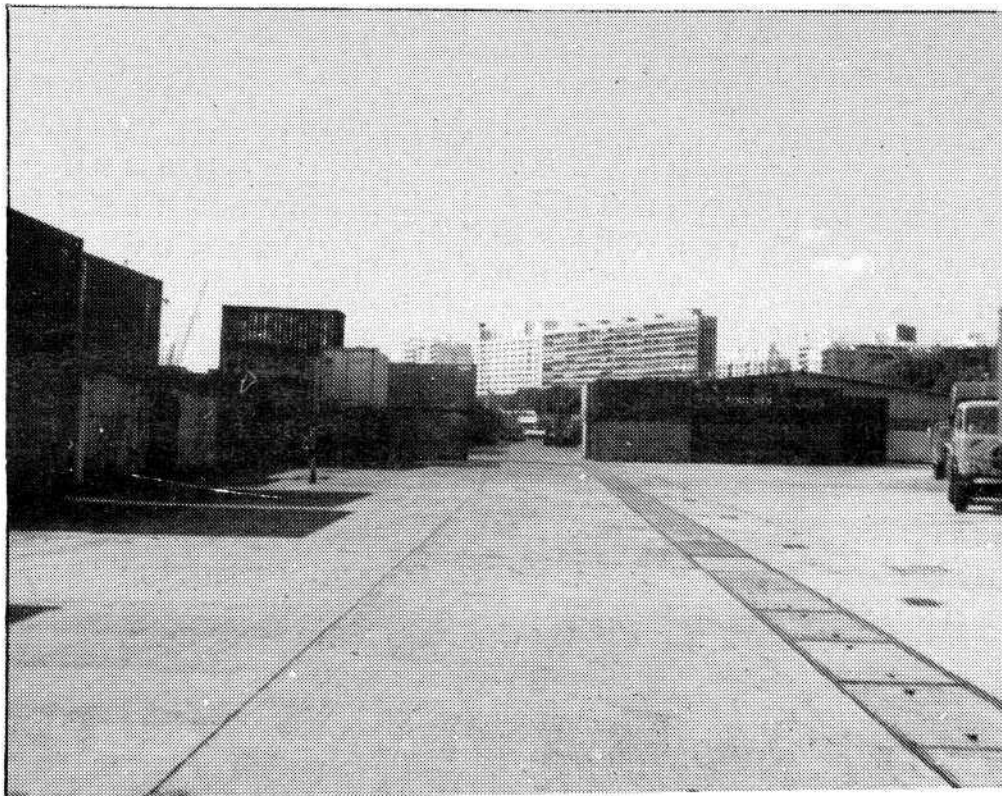
«Tras la difícil situación, 1982 nos ha traído la estabilidad»



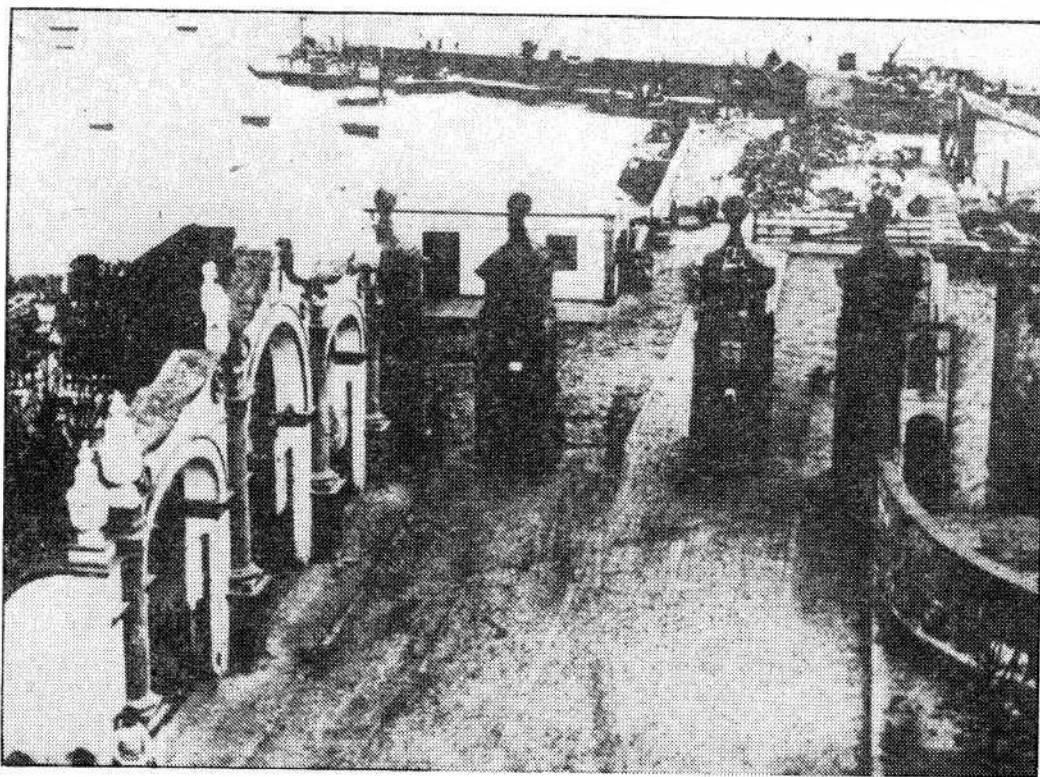
«El proyecto de espigón de la dársena comercial, a punto de ser aprobado»



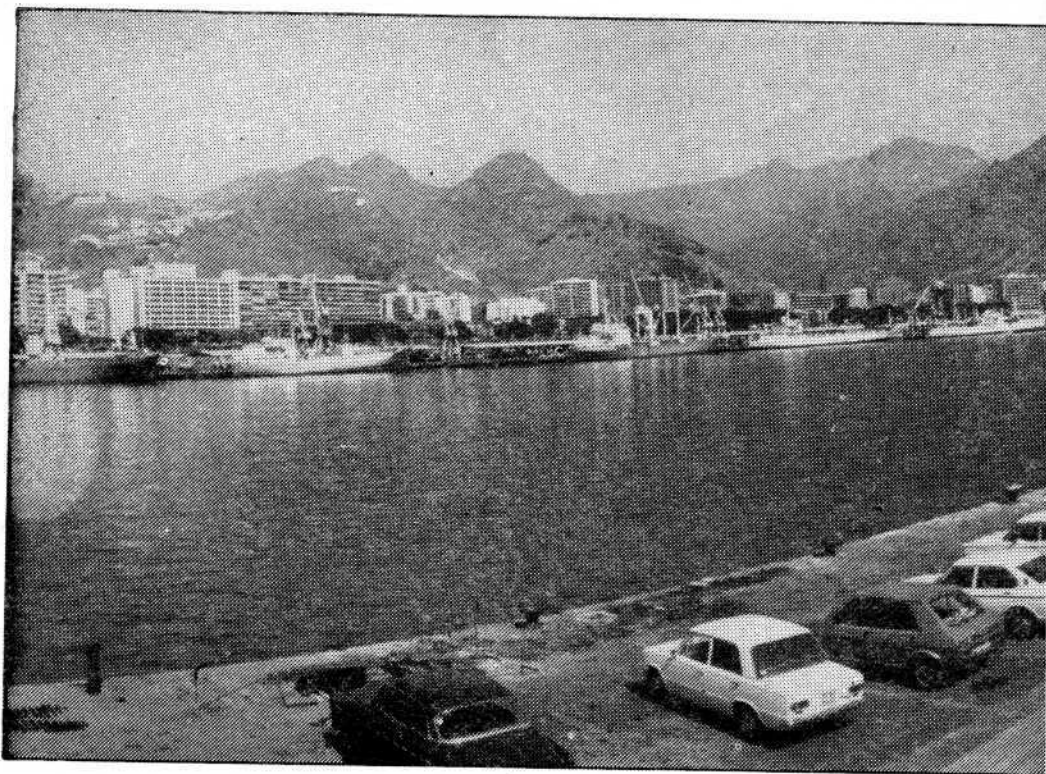
«Existen muchas iniciativas interesantes y tal vez debamos ser optimistas en cuanto a la proyección exterior que la Junta pueda darle a nuestro puerto en adelante»



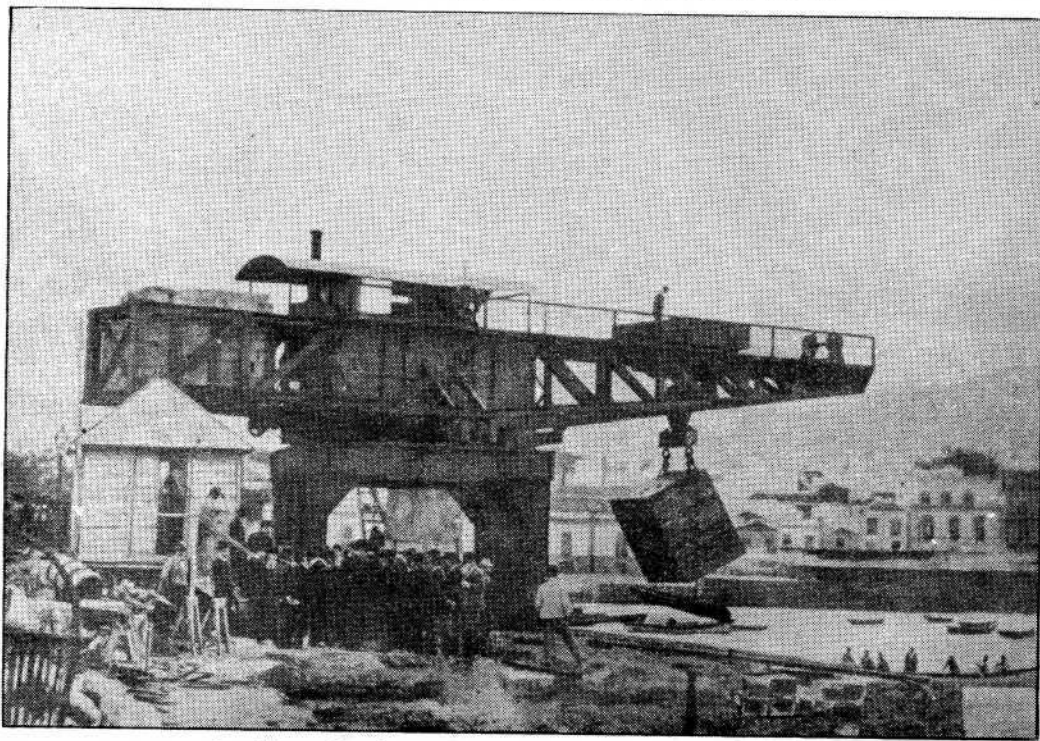




A mediados del pasado siglo, así era el muelle de Santa Cruz



El Muelle Sur, desde el er



La vieja grúa Titán, que tanto impulso dio al Muelle Sur

CON el paso de los años, el puerto de Santa Cruz de Tenerife ha sido testigo —buen testigo— de la transformación de las estampas marineras en sus aguas.

Primero fueron los veleros, aquellos que, blancos de velas abiertas, ponían sus gallardas estampas marineras a la sombra de Anaga. Era la época de las fragatas y los bergantines redondos, de las goletas y los bricharcas que, con sus proas, rompían la tierna corteza de la mar en el ir y venir constante.

A la sombra del recio macizo de Anaga, el trueno blanco y azul de las olas se alegraba con aquellos focos y cangrejas que, en gallardos baupreses, palos y masteleros, daban vida a los veleros. Hoy, una evocación del ayer, y también el desgranar el rosario de los recuerdos. Hoy, la evocación del viento largo, con clamores y flameo de velas cuadradas, viento largo y libre que llevó a los marinos tinerfeños por todos los mares del mundo y, al propio tiempo, trajo a otros —Magallanes, Elcano, Cook, Fitzroy, etc.— a es-

## Santa Cruz de Te con buen

De las 600 toneladas del Atal  
Guilla

tas aguas tranquilas y reman-

sadas.  
Las blancas lonas fueron las que, en principio, trazaron en la mar los surcos que jamás se borran, verdaderos surcos de victoria tanto desde el punto de vista comercial como del científico.

Con los nombres de los buenos veleros isleños en la carretera de América —Victoria, Ninfa de los Mares, La Fama, Ortava, El Guanche, La Verdad, Marte, Armandito, etc.— estaban las goletas y balandras del salpreso, las que iban y venían por la huerta azul e infinita del Atlántico isleño; eran los «vive-

ros» del banco canario-sahariano; eran las goletas de la zafra de la corvina, las del cabotaje interinsular con la limosna de la brisa en las velas y aún sin el respirar de los motores por la estela.

Embarcaciones muy marineras, las goletas isleñas ponían sus estampas esbeltas y llenas de gracia junto a las negras gabarras carboneras que, festoneadas de defensas, estaban fondeadas en largas hileras y frente a las playas —La Peñita, San Antonio, Los Melones, etc.— que ya no son en la costa de la ciudad que, con orgullo, las cedió para que sobre ellas

# CANARY MAR<sup>®</sup>

## CANARIA DE SERVICIOS MARITIMOS, S. A.

REPARACION NAVAL EN GENERAL - SERVICIOS TECNICOS A BUQUES EN TODOS LOS PUERTOS CANARIOS Y EN RUTA

### OTROS SERVICIOS:

A) ESTACION DE REVISION, REPARACION E INSPECCION DE BALSAS Y EQUIPO DE SALVAMENTO.

\*\*\*

B) ESTACION DE LLENADO Y REPOSICION DE FLUIDOS FRIGORIGENOS. (F-22, F-12, N2 y CO2)

\*\*\*

C) DIAGNOSIS Y REPARACION DE MAQUINARIA FRIGORIFICA Y ACONDICIONAMIENTO DE AIRE EN BUQUES.

D) ASESORAMIENTO SOBRE ADITIVOS DE COMBUSTIBLES PARA AHORRO Y MEJORA DE LA COMBUSTION.

\*\*\*

E) ESTACION DE REVISION, REPARACION E INSPECCION DE EQUIPO DE CONTRA INCENDIO Y SEGURIDAD (GAS INERTE, CO2) DE BUQUES.

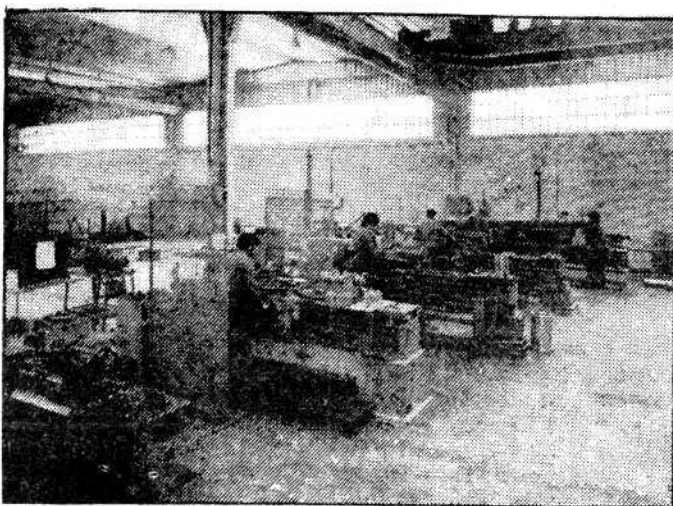
\*\*\*

F) ESTACION DE REVISION, REPARACION Y MANTENIMIENTO DE SALAS DE CONTROL DE MAQUINARIA, CARGA-DESCARGA DE PETROLEROS Y AUTOMATISMOS BASICOS.

G) PRESTACION DE ASESORAMIENTO Y PERSONAL PARA REPARACIONES DE MAQUINARIA DE BUQUES EN PUERTO O EN RUTA

H) TRINCAJE Y DESTINCAJE DE CARGA CONTAINERIZADA, AUTOMOVILES, ETC.  
—MOTORES PROPULSORES Y MAQUINARIA FRIGORIFICA PARA PESQUEROS.

I) ASESORAMIENTO E INSTALACION DE:  
—SOLDADURAS ESPECIALES Y SUBACUATICAS  
—SISTEMAS DE PROTECCION CATODICA  
—REDUCTORES DE ENGRANAJES  
—VENTILACION Y EXTRACCION  
—LIMPIEZAS QUIMICAS CIRCUITOS Y APARATOS.  
—EVAPORADORES Y DESALINIZADORES  
—CONTROL DE INCRUSTACIONES POR ADICION DE CLORO LIQUIDO  
—SISTEMAS DE FILTRACION DE COMBUSTIBLES, ACEITE Y AGUAS.



TALLERES.— EN JUNIO 82 INAUGURAMOS UNA PLANTA DE 4.000 M<sup>2</sup> PARA AMPLIACION Y MEJORA DE NUESTRO SERVICIO

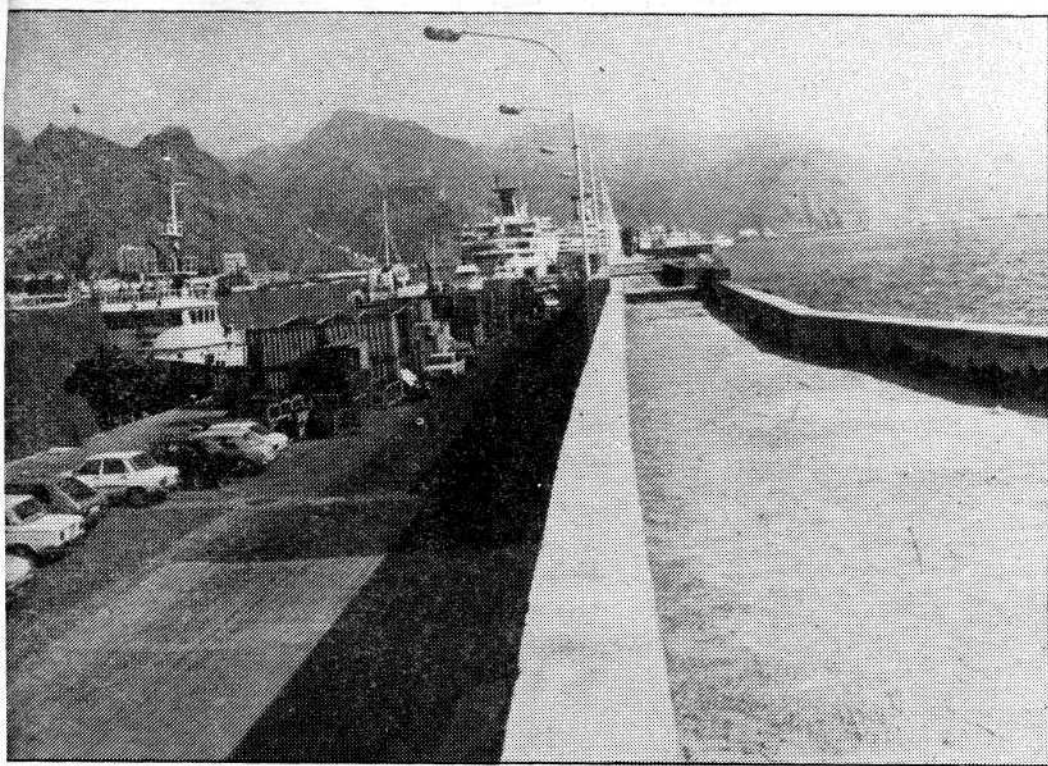
### TENERIFE

Centro Residencial Anaga  
Edificio SOVHISPAN. Oficina 303  
Teléfonos: 272504-08  
Talleres: 285063  
Télex: 92780 CANR

### LAS PALMAS

EDIFICIO FRUCASA  
JUAN REJON, 52-3º





...ce con la nueva Dársena

# Tenerife, un puerto a historia

Atalanta, a las 555.051 del Pierre Guillaumat

se crease ese Muelle de Ribera que a todos llena de satisfacción.

Las gabarras eran los peones colocados en los puntos estratégicos de las rutas del comercio marítimo. Eran embarcaciones sin gracia marinera, embarcaciones con sólo una finalidad utilitaria y, ahora, cuando ya no están en el puerto —siempre al resguardo del Muelle Sur— evocamos en ellas algo pleno de cierta gracia en sus pesadas líneas marineras.

Gracias a las gabarras, los vapores de todo tipo —del humilde y sencillo carguero al elegante y rápido trasatlántico—

tomaban carboneras en pocas horas y, bien rellenos del buen galés de antaño, aquel de poco humo y mucha fuerza, de nuevo ponían branque a la mar y rumbo a sus lejanos destinos.

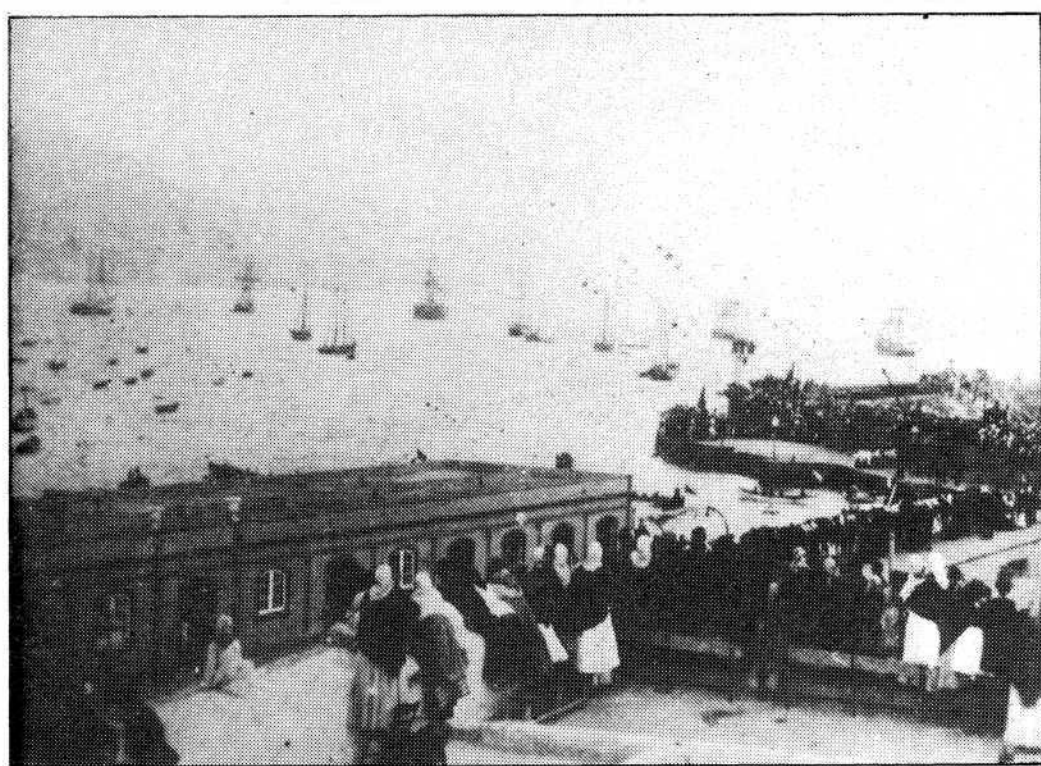
Desde la escala del vapor **Atalanta** —primer vapor que arribó a estas aguas allá por enero de 1837— el carbón fue base del tráfico de escala. Años más tarde, las gabarras eran ya insustituibles y, con rapidez, su número aumentó. Al mismo tiempo, en tierra —siempre al filo de la ola— los almacenes carboneros laventaron sus sencillas estructuras y, como ejemplo de aquella construc-

ción de antaño, ahí están, allá por Valleseco, los antiguos de Hamilton, Cory y Depósito de Carbones de Tenerife. Cerca del Muelle Norte y paralelos a la Avenida de Anaga, los de la Elder Dempster ponen su estampa evocadora, aquella que se completaba con el «muellito» desaparecido bajo la amplia explanada del Muelle de Ribera.

### NUEVA ETAPA

También las gabarras desaparecieron del puerto de Santa Cruz. Las hileras se fueron aclarando, primero con lentitud y luego con mayor rapidez y, así sin pena ni gloria, pasaron a la pequeña y gran historia de la ciudad y su puerto.

Por los caminos de la mar comenzaron a llegar —y de esto hace 50 años— los primeros petroleros. Primero fue el inglés **Trophom** que, como pontón, quedó amarrado en el Muelle Sur para suministrar combustible líquido al barco que lo solicitase. Fue el crucero **Almirante Cervera** el primero que hizo consumo del citado petrolero y,



El muelle en época de poca línea de atraque y muchos barcos

días más tarde, el **Plus Ultra**, de la Compañía Trasmediterránea, fue el primer mercante que realizó la operación de repostar.

El 2 de noviembre de 1930 arribó el petrolero inglés **Oleander**, que traía las primeras 8.000 toneladas de crudo que se refinaron en las instalaciones de la Compañía Española de Petróleos. Y, ya el 11 de enero del año siguiente, el carguero noruego **Huaten** hizo consumo y, el mismo día, el petrolero español **Elcano**, de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, zarpa rumbo a Bilbao con el primer cargamento de refinado llevado a cabo en Santa Cruz.

En la historia del puerto de Santa Cruz, navieras y más navieras. Unas han desaparecido, y, otras, cargadas de años y muy buena historia —Trasmediterránea, Trasatlántica Española, Peninsular and Oriental, Cunard Line, etc.— continúan sus escalas regulares, sus cruceros de turismo. En la misma historia, nombres de barcos de todo tipo y bandera, nombres

que, todos ellos y por derecho propio, figuran en los anales de la mar y la navegación.

Muchos de tales barcos —**Cap Polonio, Ranchi, Cap Arcona, Columbus**, etc.— quedaron ligados al puerto santacrucero pues, con sus escalas, señalaron hitos en su desarrollo.

Otra larga y buena lista de nombres —**Conte Verde, Viceroy of India, Dominion Monarch, Oceania, Duilio**, etc.— fueron el preludio de la segunda guerra mundial. Fueron años de pocos barcos, y con los españoles que recalaban, en la dársena los alemanes e italianos —**Madda, Baden, Germania, Teresa Schiaffino, Taigete, Arcola**, etc.— que habían buscado refugio en la paz española.

En 1945 volvió la paz al mundo y, con rapidez, retornó el tráfico de escala, aquel que llenaba la línea de atraque del Muelle Sur con barcos que venían a hacer consumo y refrescar la aguada. Al propio tiempo, el Muelle Sur daba un estirón y, en los años siguientes, el de Ribera iniciaba su creci-

miento desde la vieja playa de Ruiz.

Murieron las playas, y con ellas, las negras gabarras carboneras. Pero el puerto ganó con la Avenida de Anaga, el Muelle de Ribera y la terminación del Dique del Este. Y, con nuevos proyectos de Miguel Pintor, pronto contó con la necesaria Dársena Pesquera; vino luego el Muelle de Contenedores —con la grúa Tango de Capsa— la Dársena Sur, La Hondura y el campo de boyas que, frente a la refinería de la Cepsa, permite la descarga en fondeo de los superpetroleros.

En los últimos años, los mayores trasatlánticos del mundo —**France, Queen Elizabeth 2, United States**, etc.— en aguas de Santa Cruz de Tenerife. Y es que la ciudad, nacida al filo de la ola, no ha hecho otra cosa que dar intensidad a su trabajo. Tocó la mar con toda el alma y, del **Atalanta** al **Pierre Guillaumat** —de las 600 toneladas del primero a las 555.051 del segundo— ha llevado a cabo con perfección un buen y bien nacer.

## CONSIGNATARIA INSULAR, S.L.

AGENTES DE

NAVIERA PINILLOS, S.A.

NAVIERA LAGOS, S.A.

SERVICIOS DIRECTOS SEMANALES CON TODOS LOS PUERTOS DE LA PENINSULA Y LIVORNO (ITALIA)

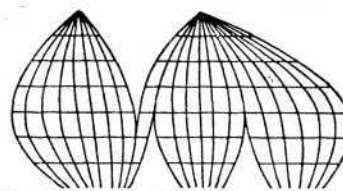
CARGA CONVENCIONAL Y CONTENEDORES EN GRUPAJE

DOMICILIO:

AVDA. DE ANAGA - 19

TELEF. 287300 (7 líneas)

SANTA CRUZ DE TENERIFE



**SEATRADING, S.A.**  
SHIP AGENTS and STEVEDORES

VILLALBA HERVAS, 4-1º

P.O. BOX 1327

SANTA CRUZ DE TENERIFE

CANARY ISLANDS

Telegrams: «Seaway» Telex: 92175 STDR E, 92115 ECOPA E

Telephone: 245382 - 245383 - 245692 - 245693 - 247595 - 247596

Branch Office:

P.O. BOX 751

Telephone: 274949 - 274985

Telex: 95146 & 95357

Telegrams: «Seaway»

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA







Tomates para Londres y Rotterdam, a una media de 300.000 bultos hacia cada destino, desde Las Palmas y Tenerife, entre noviembre y abril

**Santa Cruz de Tenerife.**— Hemos sostenido una conversación con Luis Cortés y Ricardo Díaz Cruz, presidente y secretario, respectivamente, de la Asociación Provincial de Cosecheros y Exportadores de Tomate (Aceto), que representan a un sector muy importante en la economía insular, y que, sin ninguna duda, es un factor de primera magnitud en la propia vida portuaria. La Aceto embarca sus producciones con destino a Londres y a Rotterdam, en barcos, con un promedio de 300.000 bultos cada uno, que se cargan entre Tenerife y Las Palmas. Los productos de Aceto son los tomates,

pepinos, pimientos, y aguacates, cuyo período de exportación discurre entre los meses de noviembre y abril, y de los que, en plena zafra, se llegan a

completar hasta 8 barcos semanales. Este movimiento notable coloca tal vez a la Aceto en la vanguardia de nuestras exportaciones.

La misión de los hombres de la Asociación es la organización del embarque de las cargas de sus representados, los exportadores agrícolas. Cada mañana, un empleado de la misma controla la llegada de los camiones, sus matrículas y cargas, preparándolas para el sellado, y dirigiendo la operación de embarque según un or-

den de prelación riguroso y completamente necesario. Esta organización dispone de unos 4.500 metros cuadrados de frigoríficos en el muelle de ribera, cuya tarifa de concesión ha experimentado, por cierto, una subida que los agricultores consideran escandalosa, de un 300 por ciento. Entre estos frigoríficos, en los que se conservan las cargas esperando a ser embarcadas, y sus oficinas, la Asociación ocupa a unos 19 hombres y agrupa a la práctica totalidad de los cosecheros-exportadores de la provincia, y al 50 por ciento de sus cooperativas.

Aceto paga a las navieras, Puerto Franco, Soivre, etcétera, un total de 17 a 20 pesetas por bulto, en concepto de los movimientos de recepción, gastos portuarios, etcétera, y calcula llegar a manipular este año unos diez millones de bultos. Por ejemplo, durante los meses de zafra se cargará un mínimo semanal de unos 500.000 bultos de tomates y pepinos. Esto representa una aportación fundamental a la economía portuaria y que debería tenerse siempre bien presente. El presidente de la Asociación se muestra bastante optimista en cuanto a la situación actual de los productos que exportan: este año, al contrario de lo que ocurrió el anterior, el tomate y el pepino se están cotizando muy bien, mientras que el pimiento y el aguacate están siendo perjudicados por la fuerte competencia de Israel y Almería. La mayor o menor rentabilidad de estos productos depende de la fuerte rivalidad entre las producciones de dichas regiones y Canarias. Esta

es, pues, una lucha de resultados siempre imprevisibles, en la que influyen enormemente ciertos factores del todo incontrolados, como puedan ser el clima en el lugar de origen y en el de destino, las comunicaciones, etcétera.

**BUENA CAMPAÑA**

Si esta campaña está siendo especialmente buena, ello es debido a que el buen tiempo sin alteraciones de que hemos disfrutado en las islas, nos ha ayudado a obtener superproducción, mientras que el tiempo, más bien frío, que ha imperado en la Península, ha perjudicado gravemente a la de los principales competidores. En los lugares de recepción —Holanda e Inglaterra— no se ha sufrido un mal tiempo riguroso, sino que las temperaturas han sido bastante suaves, lo que ha contribuido aún más a aumentar el valor de nuestros frutos. Se prevé, sin embargo, que si esta situación climática se prolongara durante los meses de marzo y abril, acabaría por afectar y deteriorar nuestros cultivos, lo que generaría una caída de la producción.

Salvo incidencias imprevistas, los exportadores agrícolas cuentan con la reserva de las alineaciones 5ª y 6ª para sus productos, de lo que se felicitaban. Sus quejas se centran más bien, en las elevadas tarifas de la Otp, que perjudican a la exportación agrícola canaria, restándole competitividad en relación con la de la Península. La Aceto encuentra incomprensible el hecho de que la Junta apruebe dichas tarifas sin su

participación, como sector directamente afectado, y sin preocuparse siquiera de conocer su parecer sobre el asunto. Si se reconoce la importancia de las aportaciones del sector agrícola a la vida portuaria, no parece muy razonable marginarlo a la hora de tomar decisiones que afectan de una manera tan clara sus intereses. Por el contrario, los cosecheros y exportadores aspiran justamente a formar parte de la propia Junta del Puerto, en pie de igualdad con la Cámara de Comercio y las consignatarias.

**MEJORA EN LOS SERVICIOS DEL PUERTO**

En opinión de los dirigentes de Aceto, el servicio que el puerto presta ha mejorado extraordinariamente, y coincidieron en que, en cuanto a pósito, grúas, tinglados y frigoríficos, se cuenta con una técnica y calidad que sobrepasa a la de Las Palmas. Por otra parte, se manifestaron pesimistas en lo que concierne al futuro de la exportación agrícola, que de no regularse en relación con el consumo real, corre el peligro de desaparecer como actividad económica de importancia. Es necesario, pues, contingente la exportación y disminuir los gastos de transporte actuales, que benefician sobremanera a la competencia, especialmente a la Península y a Marruecos, donde el Gobierno subvenciona el transporte. Es imposible seguir en las condiciones actuales, en que los exportadores isleños se ven abocados al juego del mercado libre, que les es plenamente desfavorable.

Aceto y sus representados esperan que se agilice el pago de la subvención al transporte prometida por la Junta, y que la correspondiente al año 83 se incluya en los Presupuestos Generales del Estado. Es necesario que la Junta informe en breve de la documentación que se precisa para percibir esa cantidad, que significará un pequeño y necesario respiro para los exportadores, en orden a compensar los gastos del transporte —cada vez más cuantiosos— a los países de destino.

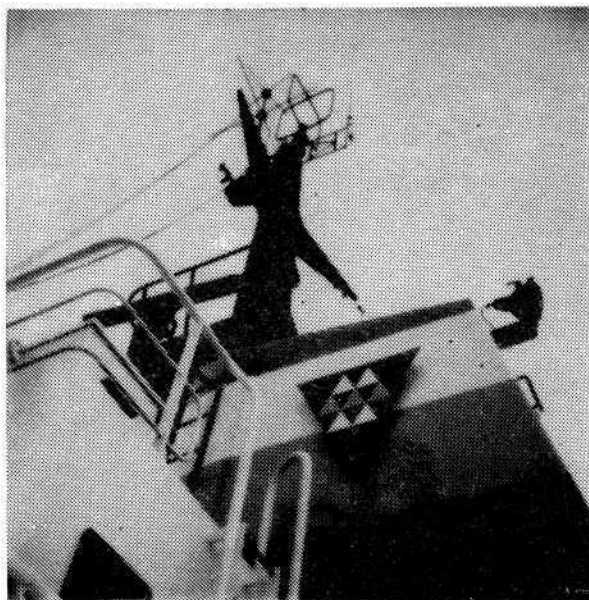
Se consideran marginados por la Junta del Puerto

# Cosecheros-exportadores de tomate: ignorados a la hora de las decisiones

**¿Tiene el TeleDía? ¡Sí!, ¡Pues tenga 5.000 pesetas! Así de fácil**

## LINEAS MARITIMAS HESPERIDES S.A.

### TRAFICO INTERINSULAR DE CONTENEDORES



Para más información:

**LAS PALMAS**

Plaza Ingeniero M. Becerra, 1  
Edificio Puerto, 5º - D  
Teléfonos: 27 72 51 - 27 73 97  
Télex: 96776

**LANZAROTE**

C/. Alférez Cabrera Tavío, 2  
Arrecife  
Teléfonos: 81 18 62 - 81 18 66  
Télex: 95394

**FUERTEVENTURA**

C/ Juan Domínguez Peña, s/n.  
Edificio Rogar  
Puerto del Rosario  
Teléfonos: 85 10 62 - 85 06 75  
Télex: 96195

**TENERIFE**

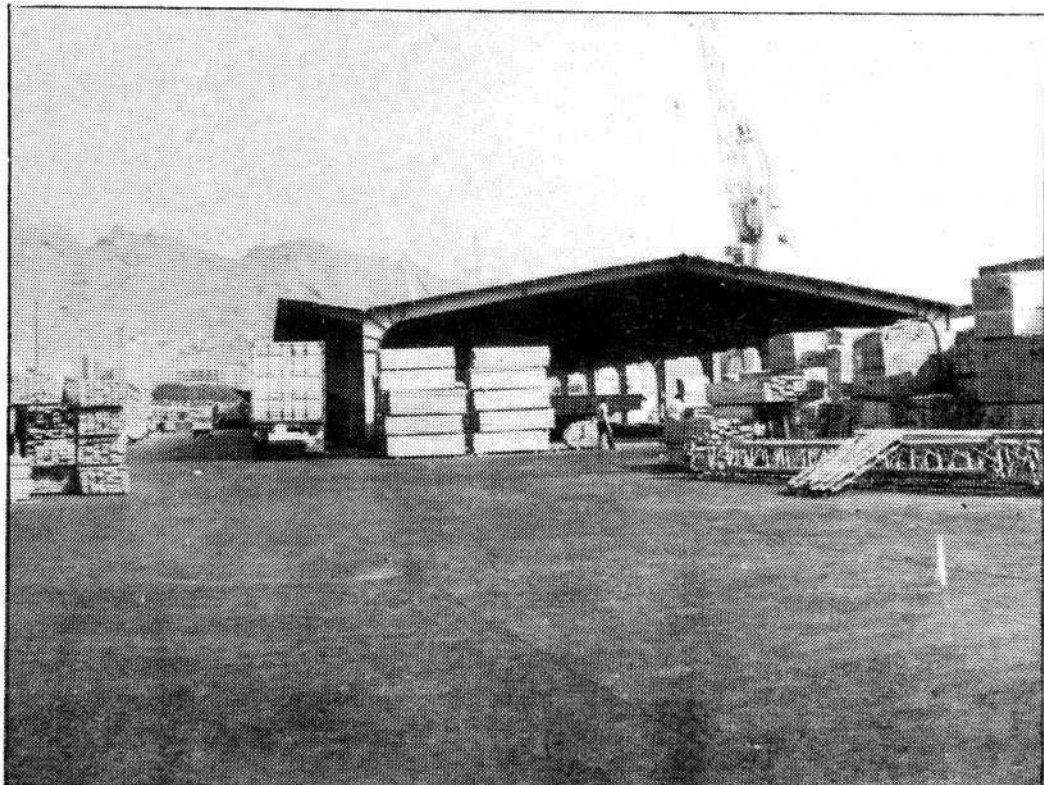
C/. Avda. Fco. Laroche, 1  
Teléfonos: 28 00 12 - 28 00 16  
Télex: 92261

**LA PALMA**

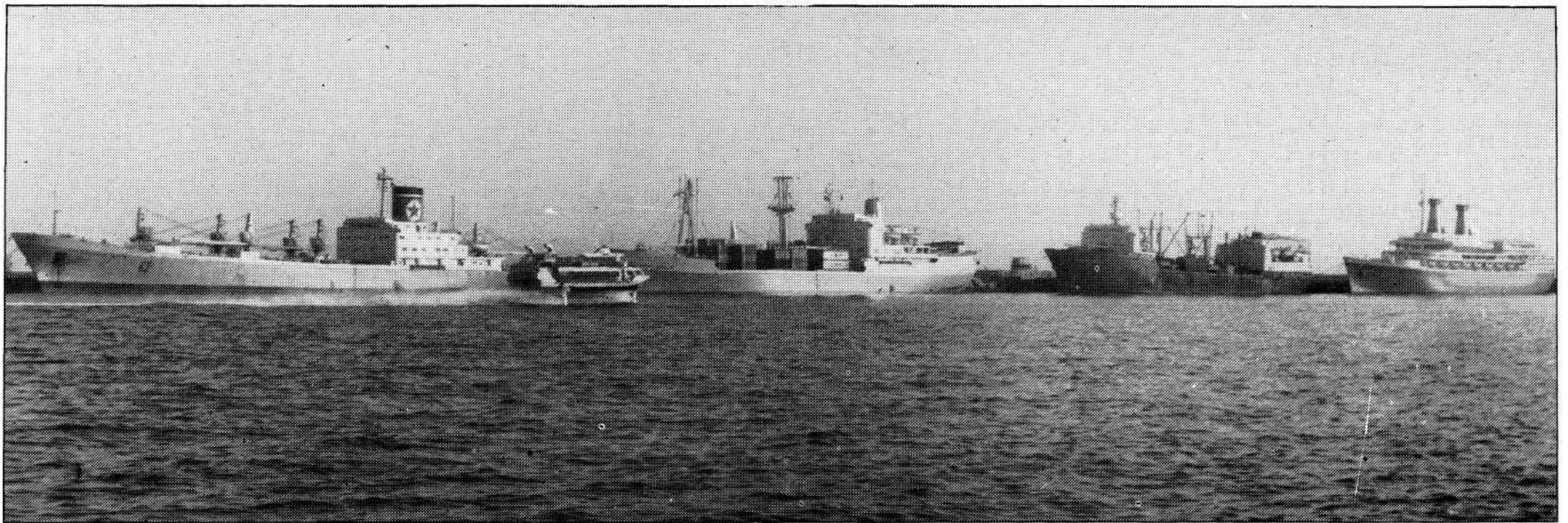
C/. Real, 34  
Sta. Cruz de La Palma  
Teléfono: 41 31 04 - 41 31 50  
Télex: 92416

**GOMERA**

Caseta del Muelle, s/n.  
Teléfonos: 87 05 56 - 87 09 52







La visión que tienen del puerto los pequeños y medianos empresarios de Santa Cruz de Tenerife es extremadamente crítica y se distancia mucho de las posturas que mantienen los demás sectores

## Los escandalosos costes del puerto: causa principal de la ruina de las pymes tinerfeñas

Según los dirigentes de la Cetepyme, los principales sectores de la vida portuaria han buscado sólo favorecer sus propios intereses

**Santa Cruz de Tenerife.**—Cetepyme es una organización que agrupa a pequeños y medianos empresarios, industriales y comerciantes insulares que, por su especial situación, son muy sensibles a los avatares de la vida portuaria. Hemos obtenido de su presidente, Carlos C. Siemens, y de algunos de sus más significados miembros, un resumen de sus puntos de vista sobre el estado actual del tráfico marítimo en nuestro puerto y de los distintos factores que inciden en él. Hemos de destacar que la visión que del mismo tienen estos pequeños y medianos empresarios, es extremadamente crítica, y se distancia mucho de las posturas que prevalecen en los demás sectores.

Ante todo hay que hacer constar que, según sus dirigentes, este tipo de empresas está experimentando la recesión en toda su crudeza, merced al tremendo encarecimiento de las importaciones, de las que sus actividades dependen casi por completo, y que, junto a los costes de las operaciones de recepción, reconocimiento y despacho de las mercancías, mer-

man considerablemente sus márgenes de beneficio y condenan a sus negocios a la progresiva pérdida de rentabilidad. La condición actual de muchas de estas empresas empieza a ser desesperada por esto mismo. Pensemos, por ejemplo, en los pequeños industriales que, imposibilitados por esa tendencia a la evaporación de la ganancia, de contratar o seguir usando mano de obra asalariada, se ven obligados a recurrir

a la importación de prefabricados, que el consumidor habrá de adquirir a precios inaceptables. Tal es el caso de carpinterías, cristalerías, etcétera, y el muy similar de muchos comerciantes. Como es natural, el interés de este sector en la buena marcha, la agilidad y la moderación del coste de los servicios que se relacionan con dichas importaciones, es enorme, y sus quejas toman por blanco aquellas compañías, organis-

mos y toda clase de profesionales que contribuyen al exagerado encarecimiento del puerto de Santa Cruz.

Sus críticas más duras se centran en las tarifas portuarias, que establece la Junta del Puerto, en colaboración con la Cámara de Comercio y el delegado de Trabajo. Según los empresarios de las pymes, las tarifas son demasiado elevadas, e incluso sería conveniente que las autoridades consideraran la posibilidad de no cobrar ciertos conceptos que están lesionando sus intereses, lo que, por otra parte, no causaría quebranto económico alguno a la economía del propio puerto. También consideran necesario que disminuya el rigor con que se aplican y que se tenga en cuenta, en el momento de fijarlas, el objetivo prioritario de beneficiar la vida económica insular. Los miembros de Cetepyme responsabilizan, por los problemas de rentabilidad y la caída de importaciones que aquejan a nuestra vida portuaria, tanto a la Junta como al conjunto de las empresas e instituciones que más directamente influyen sobre ella, que habrían buscado en todo momento favorecer sus particulares y exclusivos intereses, sin reparar en que se estaba creando una situación peligrosa para todos. Finalmente, la decisión que la Junta adoptó, en el sentido de reducir las tarifas en un 40 por ciento en el espacio de menos de un año, con el fin de atemperarlas a las de los demás puertos de la zona, no han redundado en una recuperación del tráfico, ni puede obrar esos beneficiosos efectos, porque se ha causado ya un daño irreparable a la imagen internacional de este puerto.

### LEGALIDAD PARALELA

Los directivos de Cetepyme quisieron que se subrayara en particular el hecho de que, aunque las tarifas portuarias se aplican diariamente a cada producto, y que sus destinatarios están obligados a pagarlas religiosamente si desean que les sean entregadas las cargas, dichas tarifas no cuentan ni han contado nunca con una definitiva aprobación oficial. En suma, a este respecto en el puerto de Santa Cruz rige una especie de legalidad paralela, que se contenta con la aparición de aquellas en el Boletín Oficial de la Provincia, pero sin que se hayan publicado nunca en el Boletín Oficial del Estado, lo cual sí que constituiría una prueba incuestionable de su legitimidad.

Con respecto a la actuación de los organismos Soivre, Fito-

Tenerife con extraordinaria rigidez, mientras que en Las Palmas los citados organismos buscan agilizar en lo posible los obligados exámenes y trámites que les competen. La flexibilidad de la Jai en Las Palmas merece una mención especial, ya que en lo que se refiere a su exigencia del pago de los arbitrios, debería ser el modelo a seguir para esta misma institución en Tenerife. Sanidad Exterior, por su parte, es acusada de mantener una incomprensible rigurosidad en cuanto a horario de trabajo, mientras que la actividad de este puerto requiere, como es el caso en el de La Luz, que sus servicios puedan presentarse en cualquier momento a lo largo de las 24 horas del día. Resulta incomprensible que los responsables de la misma se empeñen en cumplir tajantemente la ley del 34, por la que se rige, y que ignore las condiciones del comercio y las comunicaciones contemporáneas.

### COBRO DE FACTURAS

Pero tal vez, después de las tarifas portuarias, lo que más enciende las iras de las pymes son las facturas de algunas consignatarias, a las que se imputa el cobro ilegal de conceptos que, siempre según estos dirigentes de Cetepyme, no están autorizados a intentar percibir, según han establecido sentencias de la jurisdicción ordinaria, confirmadas incluso por el Tribunal Supremo, y que nuestros interlocutores afirmaban poder poner a disposición de quien esté interesado en el tema. La consignataria asegura el pago al contado de la totalidad de dicha factura por medio de una institución coactiva, el sello de entréguese, que ellos estampan en el conocimiento de embarque previo pago de

aquella, y sin el que no se puede obtener el despacho de la mercancía. Esto significa que no hay posibilidad de ejercer control alguno sobre dichas facturas en el caso de que se quiera efectuar alguna reclamación, excepto la acción judicial misma y siempre con posterioridad a su pago. Por lo que el destinatario de la carga se encuentra en una situación indefensa completa frente a este tipo de abusos.

Por otra parte, y en la línea de su oposición a todo lo que consideran que contribuye a hacer poco provechoso el canalizar la importación a través del puerto de Santa Cruz de Tenerife, los directivos de las pymes tinerfeñas nos manifestaron sus críticas al monopolio del suministro de combustible, argumentando que la imposibilidad de abastecerse por compañías diferentes ahuyenta de este puerto a las navieras, más interesadas en concertar este servicio con una sola compañía en todo el mundo, para así poder centralizar los pagos y liberar así a sus capitanes de esta obligación.

Por el contrario, Cepsa exige cierto pago por adelantado como condición para efectuar el aprovisionamiento, a lo que se suma el inconveniente de que el aceite de esta compañía es diferente del que usa el resto de las compañías petrolíferas en todos los países, y obliga a una limpieza del motor previa a la utilización de cualquier otra marca de aceite.

No olvidaron en sus críticas, los pequeños y medianos empresarios a la Organización de Trabajos Portuarios, de la que nos explicaron que no se adecuaba a las necesidades reales del puerto, ya que está incidiendo negativamente en los precios, debido a que mientras que el número de buques que nos visitan desciende, los usuarios se ven obligados a pagar a sus integrantes el concepto de desempleo, que llega a constituir una cantidad muy importante. Por todos estos motivos, y ante la imposibilidad de obtener buenos precios en este puerto, estos empresarios reconocen haber optado por desviar la corriente importadora y canalizarla a través de Las Palmas, pues según nos dijeron sus líderes, les es preferible realizar allí esas operaciones y hacerse transportar luego las cargas como tráfico interinsular —lo que contribuye a deteriorar el mercado interno de nuestra isla— antes que arrastrar los problemas que conlleva importar desde Tenerife.



Las pymes están experimentando la recesión económica con toda

**AGENCIA DE ADUANAS**

**ACUÑA**

**TRANSITO - TRANSPORTES - EMBARQUES  
CONSIGNACIONES**

**CORRESPONSALES EN TODA ESPAÑA  
Y PUERTOS MAS IMPORTANTES  
DEL EXTRANJERO**

**ESPECIALIDAD EN SERVICIOS COMBINADOS**

**PAQUETERIA**

**AGENTES EN TENERIFE AERPONS**

**OFICINAS CENTRALES:**

**CALLE SANTO DOMINGO, 11-1º**

**TELEX: 92131 ABONA E**

**SANTA CRUZ DE TENERIFE**



Santa Cruz de Tenerife.— La Compañía Española de Petróleos es la única suministradora de combustibles que opera en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en el que se ha convertido en una auténtica institución, que no se puede ignorar si se desea comprender su historia reciente, su crecimiento y perfeccionamiento constantes. Ahora bien, su situación aparentemente privilegiada ha hecho pensar a muchos en que tal vez fuera la beneficiaria de un monopolio que perjudicaría la competitividad de este puerto frente al de Las Palmas, en el que las navieras disfrutaban de las ventajas que proporciona la fuerte competencia entablada entre las distintas compañías allí presentes.

Sin embargo, esta creencia se basa en un equivoco que Manuel Ravina Méndez, director de Cepsa en Tenerife, se encarga de disipar en el curso de nuestra conversación, en la que intentamos hacer un poco de historia con el fin de esclarecer la verdadera relación que existe entre esta compañía y nuestra vida portuaria.

—¿Cuándo y con qué finalidad fue creada la Cepsa? ¿Se han cumplido sus objetivos de entonces?

«En el año 1927 se creó el Monopolio de Petróleos y la compañía administradora en 1928. El problema fundamental del monopolio era asegurarse el abastecimiento de crudos y productos derivados, dificultado por una campaña internacional de boicot a la Campsa. Para la adquisición de yacimientos de crudos en el extranjero, se creó en el año 1929 la Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima, que por ser una compañía privada no tenía los problemas de Campsa. El siguiente paso de Cepsa fue, como es natural, la construcción de una refinería. Como Campsa se oponía a su establecimiento en la Península o Baleares, se decidió su construcción en Tenerife».

«Cepsa ha cumplido con mucho sus objetivos, tanto en lo que se refiere al abastecimiento de la Península a través de Campsa, como el del Archipiélago Canario».

—Resúmanos, a grandes ras-

No se puede entender la historia de este puerto sin comprender el papel que Cepsa ha jugado en él

## «Cepsa no ha establecido nunca un monopolio del suministro del crudo en Tenerife»

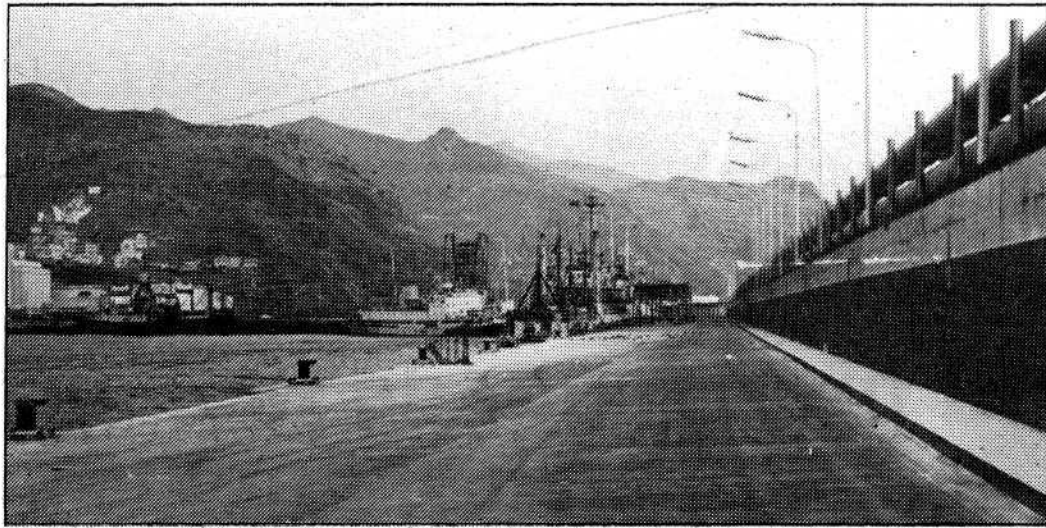
gos, el ejercicio de Cepsa en el pasado año 1982. ¿Ha aumentado el número de los buques que vienen a este puerto a estibar combustible?

«El ejercicio de Cepsa no ha experimentado variaciones significativas en el año 82 respecto del 81, tanto en lo que se refiere a destilación como a la salida de productos por cargamentos y suministros. En cuanto al número de buques suministrados ha sido mayor el del año 1982, con 2.429 navíos frente a 2.170 en el año anterior».

—¿Cuáles son los últimos avances técnicos y de infraestructura que Cepsa ha introducido en el servicio?

«Las modificaciones que Cepsa ha introducido en los últimos años han sido las siguientes: traslado del campo de boyas de descarga de crudos que existía en el Dique del Este al nuevo del Puerto de la Hondura, con lo que se suprimió el paso del crudo a través de líneas tendidas por toda la parte baja de la Ciudad. Se han instalado nuevas líneas a través de la Dársena Comercial por canales vigilables, evitando así los engorrosos problemas que creaban los antiguos a su paso por la Avenida de José Antonio. Otro gran avance ha sido la puesta en servicio del suministro a buques en la Dársena de Contenedores».

Es de destacar, asimismo, la reconversión de la Estación de recepción de crudos, en el Dique del Este, en una moderna factoría de carga y suministros a los buques, y la modificación de los atraques de los Duques de Alba en el Puerto de la Hon-



«Cepsa ha cumplido con mucho sus objetivos, tanto en lo que se refiere al abastecimiento de la península a través de Campsa, como el del Archipiélago Canario», asegura Manuel Ravina Méndez, director de la refinería de Cepsa en Tenerife.

Durante muchos años, esta compañía ha sido la única interesada en efectuar el aprovisionamiento de combustible en este puerto

dura, que permiten en la actualidad recibir buques de hasta 60.000 toneladas de peso muerto. Al margen del puerto, pero importantísima para nuestra Isla son también las instalaciones para descarga y recepción de producto para el suministro al Aeropuerto Tenerife-Sur de combustibles para aviones».

—Es frecuente oír decir que el monopolio del suministro de carburantes daña la oferta del

puerto de Santa Cruz de Tenerife frente al de La Luz. ¿Qué respondería usted a estas críticas?

«Que Cepsa no ha establecido en ningún momento un monopolio, y que si no existen otras compañías suministradoras en este puerto es porque no han tenido interés en establecerse aquí. De haber sido así Cepsa hubiera competido con ellas como lo viene haciendo en el puerto de Las Palmas, donde

actualmente efectúa el 40 por ciento de los suministros».

Cepsa, nos aclara el señor Ravina, se instaló en este puerto cuando no existía ni una sola compañía interesada en operar en Tenerife, y lo hizo, como correspondía a la situación de puerto franco de las islas, en tanto que una mera sociedad anónima. Ya en aquella época las más poderosas compañías petrolíferas internacionales habían preferido radicarse en Las Palmas, debido a las entonces superiores posibilidades por-

tuarias de aquella ciudad, es decir, a su abrigo natural inmejorable, y a que cuenta con una profundidad, dentro del propio puerto, de unos veinte metros, contra los quince de Tenerife, que han obligado a tremendas obras de ingeniería con el fin de aumentar su capacidad; y por último, a lo peligroso que resulta permanecer anclado fuera del puerto de Santa Cruz, debido a las grandes profundidades que aparecen a escasa distancia de la costa. Por todo ello y debido a que estas compañías estimaban tal vez innecesario ofrecer el mismo servicio en dos puertos tan próximos, sólo Cepsa, debido a sus especiales intereses, aportó la solución del grave problema del suministro de combustible en este puerto, salvándolo así del estancamiento al que las características físicas de nuestro litoral lo tenían condenado. No debemos olvidar que esto ha tenido aún otro efecto importantísimo en la economía insular, cual es el de nuestro especial desarrollo industrial, característico de la presencia de una planta de transformación de crudos.

Manuel Ravina piensa que incluso la competencia que pueda ejercer la empresa Ducar, que probablemente obtenga pronto la autorización necesaria para trabajar en este puerto, va a resultar mucho más beneficiosa que perjudicial para Cepsa. Por último le preguntamos cuáles son los planes de Cepsa para el inmediato futuro, y si se siente optimista respecto al futuro de nuestro puerto.

«En lo que se refiere a la Refinería de Tenerife, aspiramos a mantener sus instalaciones en las mejores condiciones de producción y servicio, modernizándolas en todo momento para poder cumplir las condiciones de competitividad que exigen los mercados. Soy optimista en cuanto al futuro de nuestro puerto, pues pienso que reúne unas magníficas condiciones por su situación y los servicios de que dispone, que lo hacen competitivo con los demás puertos del área, y que debemos procurar por todos los medios que esto siga siempre siendo así».

# CAPSA

Compañía Auxiliar del Puerto, S.A.

Distribuidor Oficial  
para Canarias  
de HYSTER



HYSTER cuenta en la actualidad con 15 fábricas distribuidas en los distintos continentes, en las que se fabrican más de 70 modelos de carretillas elevadoras térmicas y eléctricas, y cientos de accesorios (postes standard, postes para elevación a altas alturas, cableros, horquillas, desplazamientos laterales, etc.).

Más de 50 años de experiencia, dedicado exclusivamente a la fabricación de carretillas elevadoras, hacen que HYSTER destaque por su extraordinaria calidad, seguridad, resistencia y economía.

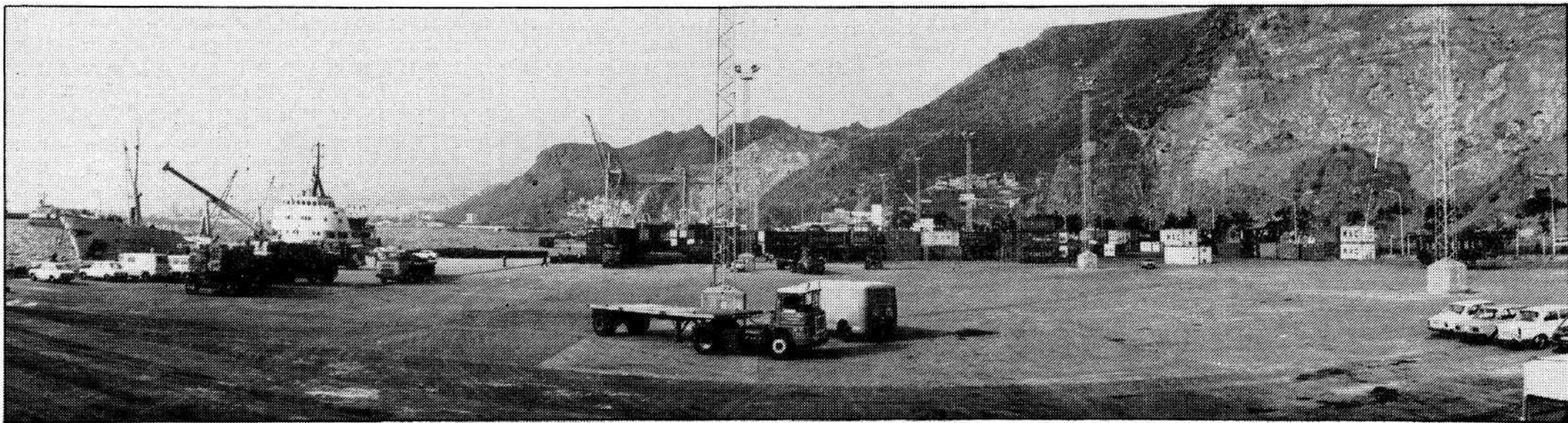
CAPSA, ahora distribuidor oficial de HYSTER, con más de 20 años de experiencia en la utilización de carretillas HYSTER, garantiza estas características, probadas día a día por las duras condiciones de trabajo a que se ven sometidas en nuestro puerto. Un parque de más de 100 máquinas HYSTER, aseguran un eficaz servicio posventa amparado en personal altamente especializado y un amplio stock de repuestos.

CAPSA

Muelle de Ribera s/n Tfno. 281500-4-8 Télex: 92170 auxl e







«Tenemos grandes posibilidades de competir ventajosamente con los puertos peninsulares, pues las Canarias son una etapa obligada en las comunicaciones entre Europa, África y América»

Santa Cruz de Tenerife.—Antonio Lecuona Ledesma, presidente de la Asociación Provincial de Consignatarios, nos recibe en su despacho profesional de la calle Emilio Calzadilla, junto con el director gerente de su consignataria, el señor Joaquín Ruiz Rumeu, economista, que interviene a veces para puntualizar algunos extremos de nuestra conversación. Comenzamos por hablar de la situación del tráfico en el puerto y sobre la preocupación general que despierta su evidente descenso. «El tráfico de mercancías no ha disminuido en absoluto —nos declara, tajante, Antonio Lecuona— y tampoco existe el menor indicio de que pueda llegar a ocurrir esto. Al contrario, las cifras de este movimiento son siempre muy estables y no se experimentan nunca grandes variaciones».

«No ocurre lo mismo con el tráfico de escala ni con el de pesca —prosigue el señor Lecuona— que en efecto ha descendido notablemente. Este es un efecto de la crisis económica general —interviene el señor Ruiz Rumeu— pues no estamos ya en los días del auge de los fletes, y los países eminentemente navieros están procediendo a amarrar una buena parte de su flota». Preguntamos

Lecuona Ledesma: «El tráfico de mercancías no ha disminuido en absoluto»

## El presidente de la Asociación de Consignatarios, muy esperanzado

al señor Rumeu cuándo prevé que se superará esta situación. «Es posible que la recuperación se inicie» —nos contesta— «durante la próxima década, en los años 90, cuando accederán plenamente al mercado los países actualmente en vías de desarrollo y se incrementará notablemente la demanda y la cotización de fletes».

A continuación hablamos sobre las causas de la pérdida de competitividad de este puerto, y el presidente de la Asociación de Consignatarios nos explica que «el monopolio en el suministro de crudos está resultando perjudicial para el puerto de Santa Cruz de Tenerife, en tanto que fija un único precio, mientras que en el de Las Palmas la competencia de Cepsa ofrece precios más baratos, y, naturalmente, el tráfico se desvía hacia allí. Una de las com-

petidoras de Cepsa, Ducar, que opera desde hace algún tiempo en el Puerto de la Luz, ha solicitado de la Junta del Puerto el permiso para instalarse también aquí, y para lo cual ya ha obtenido el beneplácito de la Cámara de Comercio. La obtención de dicho permiso sería un hecho muy positivo, pues se ha sabido de determinados buques petroleros nacionales que se dirigen a este puerto y que, al conocer la oferta que les hacía esta compañía, han optado finalmente por desviarse al de Las Palmas».

En cuanto a la labor de promoción internacional del puerto de Santa Cruz, la Asociación Provincial, que engloba a la mayoría de las consignatarias, y la Compañía Auxiliar del Puerto, en la que están integradas casi todas las empresas estibadoras, han editado revistas

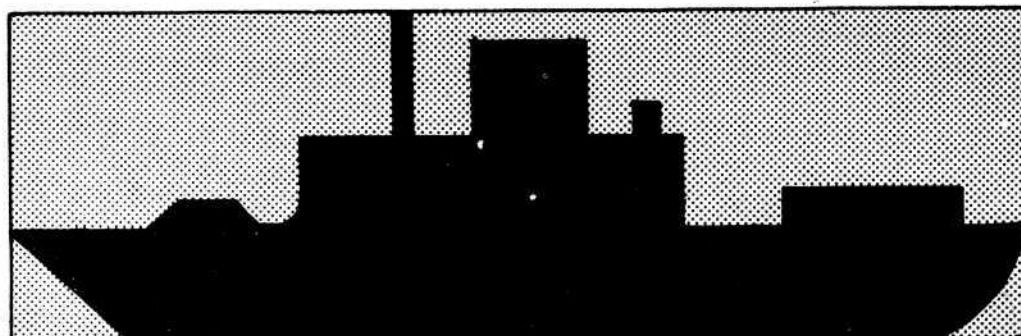
en varios idiomas, ilustradas con abundantes fotografías de las instalaciones y la terminal de contenedores, con el objeto de obsequiarlas a todas las compañías armadoras del mundo, a las que se informa por este medio acerca de nuestra oferta portuaria, que es inmejorable, tanto en cuanto a precios y tarifas como en cuanto a medios técnicos se refiere. Recientemente, el gerente de aquella compañía, junto con una delegación de la Cámara de Comercio y la Junta, visitaron Brasil y pudieron informar a las navieras de aquel país sobre la realidad de nuestro puerto. Este es un ejemplo de la intensa cooperación que están desplegando todos estos organismos, y que ya está dando frutos: Se prevé otra visita a Brasil, en la que se espera abrir

un nuevo mercado y atraer una importante corriente del tráfico del azúcar y el café. «Indudablemente, tenemos grandes posibilidades de competir ventajosamente con los puertos peninsulares, pues las Canarias son una etapa obligada en las comunicaciones entre Europa, África y América». (Esta entrevista se realizó antes de que el Gobierno tomara la decisión de dar el carpetazo definitivo a la proyectada liberalización del tráfico del azúcar en Canarias). «Además, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuenta con una cantidad considerable de línea de atraque y con una terminal de contenedores modernísima, que lo beneficia mucho».

El señor Lecuona prosigue enumerándonos las que, a juicio de los consignatarios, son

las mayores necesidades de este puerto. «Es muy importante contar con depósitos francos. Se ha formado un consorcio entre la Cámara de Comercio, el Cabildo y la Junta del Puerto, con el fin de crear estos depósitos sobre una extensión de terreno considerable, lo que contribuiría a atraer el tráfico de escala. Por parte de estos organismos hay un verdadero empeño en lograrlo, así como de agilizar los trámites burocráticos y flexibilizar el pago de tarifas tanto como se pueda».

Tanto Antonio Lecuona como el señor Ruiz Rumeu son muy optimistas en cuanto al futuro del tráfico en este puerto. «Este es un buen puerto, muy bien situado. El público piensa que la situación es mucho peor de lo que en realidad es, porque no se ve el mismo número de buques atracados en los muelles que en otros tiempos. Lo que ocurre es que las estadias de los barcos eran antes más largas, mientras que ahora, gracias a la tecnología del contenedor, permanecen un mínimo de tiempo, buscando aligerar los costos. No obstante —y concluye así sus declaraciones el presidente de la Asociación de Consignatarios tinerfeños—, no debemos ignorar que se ha perdido un tráfico que hay que recuperar a toda costa».



Agencia  
de Aduanas  
"Lecuona"

Transportes  
Tránsitos  
Consignaciones  
Embarque

Marina 7, 2° Tel. 245102

**OCCA**  
ORGANIZACION CANARIA COCHES ALQUILER S.A.  
RENT A CAR

LA MAS EXTENSA RED  
DE COCHES DE ALQUILER DE CANARIAS

Tambien estamos en el Puerto  
de Santa Cruz de Tenerife

CONSULTE NUESTRA  
TARIFA ESPECIAL: PUENTE MARITIMO

ALQUILAR UN COCHE EN OCCA ES FACIL

Dirijase a cualquiera de nuestras oficinas o a su  
Agencia de Viajes y en pocos minutos estará en  
marcha.

OFICINAS CENTRALES DE RESERVA

Tenerife. Tfno.: 286950  
Las Palmas de G.C. Tfno.: 274459.

Le ofrecemos nuestras oficinas en las  
Estaciones Marítimas de Tenerife y Las  
Palmas, a cualquier hora que usted



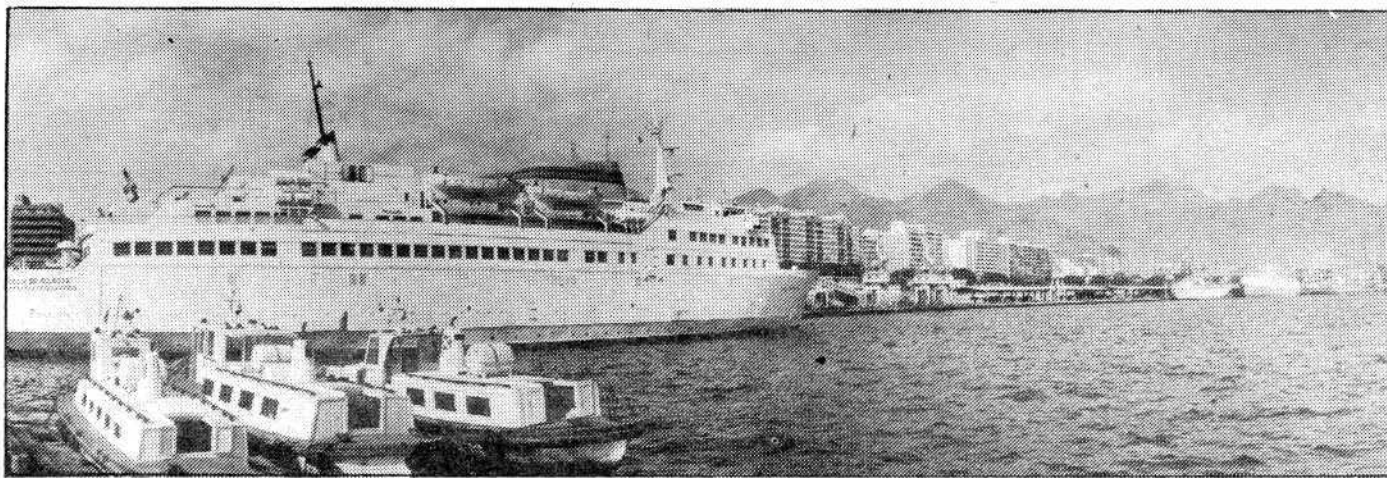
**L**AS actividades industriales en el Archipiélago han adquirido en los últimos años una gran importancia, y aunque el volumen de las exportaciones de productos manufacturados dista aún mucho de igualar al de los agrícolas, existe ya un considerable número de estas empresas, con excelentes equipamientos y que proporcionan un respetable número de puestos de trabajo.

Este despegue del sector industrial ha sido especialmente fuerte en Tenerife, donde la presencia de la refinería de crudos de Cepsa le ha servido como una base inmejorable. Muchas de estas industrias se hallan en condiciones de acceder con éxito a los mercados de la península y de los países vecinos, pero su desarrollo está fuertemente condicionado, sin embargo, al hecho mismo de la insularidad, y su supervivencia depende de la del tráfico marítimo que se verifica en nuestros puertos.

José Fernando Rodríguez de Azero, presidente regional de la Asociación Industrial de Canarias (Asinca), que agrupa al 95 por ciento de las industrias canarias, nos explica la relación, necesariamente estrecha, que existe entre las vicisitudes y condicionantes de la vida portuaria y la Industria.

«El sector industrial está tremendamente vinculado al Puerto, tanto por las importaciones de materias primas como por las exportaciones de sus productos. Entendemos que la infraestructura de los dos puertos es muy aceptable, pero estamos padeciendo serios problemas al operar en las islas, pues dependemos absolutamente de la situación económica del puerto y de sus costes. Como es bien sabido, en estos momentos los dos puertos canarios, especialmente el de Santa Cruz de Tenerife, están situados en la cota más baja de rentabilidad de España. Esto es gravísimo para la industria, pues nuestro aislamiento nos impide dar salida a las producciones por otros medios».

Nos comenta que, en estos últimos años, la crisis de las



El puerto da vida a todo el sector industrial

El sector industrial estrangulado por los costes excesivos del puerto

# «Dependemos por completo de la eficacia del puerto»

Sin un tráfico interinsular fluido es impensable el desarrollo industrial

navieras ha sido uno de los factores que más negativamente ha incidido en el uso de este puerto. Se ha producido una subida general de costes que ha sido muy perjudicial, tanto en lo que se refiere a las tarifas legales que se aplican a los productos, como las de los consignatarios, e igualmente las de los trabajos portuarios; aunque, como matiza, esta última no ocupa el primer lugar entre las causas del encarecimiento general del puerto, como muchos pretenden.

A los problemas que el incremento de sus costes supone, hay que añadir, desgraciadamente, el que crean las autoridades portuarias con su excesivo

celo, que resta agilidad y eficacia a las operaciones y perjudica la competitividad de las producciones de los usuarios.

Se obliga a un excesivo papeleo, y a tremendas dilaciones, incluso en el caso de productos perecederos. Se exige, por ejemplo, el pago de conceptos como el de entrega y recepción, que en Las Palmas ya no se requiere, con lo que, de dos empresas establecidas en ambas islas y dedicadas a la producción de la misma clase de bienes, una de ellas pierde injustificadamente sus posibilidades de competir con la otra.

Expertos en cuestiones portuarias han llevado a cabo recientemente para Asinca un

estudio en torno a este tema, que se ha hecho llegar a la autoridad y del que se intenta extraer conclusiones que puedan guiar a todos los sectores en la búsqueda de soluciones prácticas que permitan superar esta situación.

El presidente de Asinca no quiso anticipar ninguna de estas conclusiones, que deberían ser el fruto de un esfuerzo de reflexión por parte de todos los implicados.

«En resumen —continuó diciendo—, tiene que producirse un auténtico cambio de mentalidad en cuanto a lo que representa un puerto para una isla. No puede ser en ningún caso una puerta cerrada por millardos, que obligue a pedir

permiso cada vez que se necesita salir al mar, sino una rampa de deslizamiento para nuestras producciones, pues dependemos por completo de que el puerto sea dinámico y eficaz».

«Me sonrío cada vez que se me recuerda que Canarias sigue siendo puerto franco. ¿Dónde está, pues la realidad del puerto-franquismo?»

Para el industrial no cabe ejercer el recurso del comerciante, de realizar sus importaciones de materias primas a través del puerto de Las Palmas, aunque esto sea lo más barato, pues se duplicarían innecesariamente las operaciones de transporte de la mercancía, que en este caso representa

una gran cantidad de toneladas».

«Se habla a menudo —prosigue— de la necesidad de subvenciones al transporte que minimicen los llamados costes de la insularidad. Pero estas subvenciones no servirán de nada mientras seamos nosotros mismos los que intentemos elevar esos costes año tras año».

La solución pasa por considerar los puertos como una empresa más, que vende un producto y que ha de cumplir determinadas condiciones de competitividad. Las personas más responsables que tienen que ver con la marcha del puerto, aceptan esta teoría y saben que es necesario ponerla en práctica.

El presidente de los industriales canarios opina que el tráfico interinsular debería verse libre de la excesiva burocratización que padece, y que sólo consigue asfixiar la actividad económica. Es preciso dedicar una zona del puerto exclusivamente a este tipo de intercambio, con el objeto de que se realice sin trabas, por medio de una simple declaración de mercancías.

Es impensable un auténtico desarrollo de las posibilidades industriales de Canarias, sin un tráfico de cabotaje fluido y aligerado de esos costes injustificados.

Concluye el presidente regional de Asinca sus declaraciones con estas palabras:

«Todos los ciudadanos isleños están relacionados con el puerto de una u otra manera, pues sus costes se reflejarán en los del producto que se importe o se transforme en Canarias».

«Debemos velar por la actividad del puerto, pues de ella dependemos todos por igual. No podemos matar a la gallina de los huevos de oro, porque, ¿de qué puede vivir una isla sino de su puerto? Esta ha de ser la filosofía básica que sirva de guía a la resolución de los problemas del puerto».

La Caja de Ahorros apoya todos los aspectos del desarrollo pesquero

## El puerto es una herramienta básica en nuestro trabajo»

«Hay que mejorar la relación calidad-costos»

**L**A Caja de Ahorros es un factor dinamizador de nuestra vida económica de primera magnitud, que a través de sus formas de actuación específicamente financieras trabaja por nuestra región y apoya a los sectores productivos fundamentales, buscando enriquecer las relaciones sociales a través de planes globales de inversión, en las áreas vitales de la actividad comunitaria.

El tráfico marítimo es, sin duda, junto con todas las labores que tienen que ver con el mar, el capítulo principal del ejercicio económico insular, y sobre la especialísima relación que esta entidad sostiene con este puerto y con sus hombres, habla el director general de la Caja de Ahorros, Quintín Padrón Delgado:

«La Caja mantiene variadas y complejas relaciones con el mundo portuario. En primer lugar, con la pesca, pues la Caja apoya, por medios financieros, todos los aspectos del desarrollo pesquero, que siempre ha sido para nosotros una zona privilegiada de actuación, en orden a los plazos y tipos de interés que se conceden y que nos hemos comprometido a mantener, desde mucho antes de que se promulgara la célebre Ley del Desarrollo Pesquero de Canarias».

«Dentro del ámbito de esa

tas líneas de avales ante el Crédito Social Pesquero, para aquellos armadores que lo soliciten. Adicionalmente, se mantienen líneas de atención a prestar la cobertura necesaria al armador en todo lo que no cubre dicho Crédito Social Pesquero».

Otra forma de vinculación de la Caja al mundo de la pesca es su participación y colaboración en las tareas de las empresas instaladas en la dársena pesquera, las industrias de transformación y conservas.

La Caja apoya activamente toda esta segunda línea de generación de valor añadido.

Esta entidad está también muy interesada en las actividades portuarias, y en el incremento del tráfico en tanto que índice del desarrollo comercial y productivo en nuestra provincia, al favorecer especialmente el aspecto productivo.

«Es necesario —subraya Quintín Padrón— que nuestro puerto sea muy visitado, barato, y que disponga de muchos servicios que prestar, para facilitar la conexión de nuestras producciones con el resto del mundo, así como el reenvío y trasbordo de mercancías. La Caja está muy interesada en el desarrollo del comercio exterior en todos sus ámbitos, y aspira al mejoramiento de la relación calidad-costos en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

A continuación, el director

su vertiente industrial en el Sur, en Granadilla, proyecto que la Caja impulsa junto con el Cabildo desde hace mucho tiempo. El desarrollo del mismo debe ser paralelo al del puerto comercial, y esta es una de las principales razones de su interés.

«Pero quizás —prosigue— como última y profunda razón de nuestro interés, no hemos de olvidar que la Caja, cuya misión es, en última instancia, la de mejorar el nivel y la calidad de vida de esta zona, propende al mantenimiento de la actividad económica y al enriquecimiento de las relaciones sociales, a crear puestos de trabajo y un clima de paz y prosperidad. Por todo ello consideramos al puerto como una herramienta básica de nuestro trabajo en territorio insular. Así, en cuanto a la agricultura, nos esforzamos por eliminar toda dificultad o problema que obstaculice el contacto con el exterior».

«Nuestras exportaciones son agrícolas en su mayoría. La agricultura es el sector base de nuestra economía y su mercado, en términos de dimensión económica, es exterior, por lo que cualquier problema que afecte al tráfico marítimo es muy negativo para ella. La Caja, sin embargo, no actúa directamente sobre el puerto, sino sólo a través de prestaciones que benefician la asistencia co-

*Antonio Ledesma y Cia S.L.*

SHIPBROKERS & CHARTERING AGENTS  
AGENTES FLETADORES  
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

**Servicios regulares semanales entre Tenerife, Las Palmas, Sevilla, Málaga y Puertos del Mediterráneo Español.**

**Agentes de:**

FLOTA:	<b>FRIGO LINES</b>
M/N. - ROLON NORTE	
" SUR	
FRIGO TENERIFE	
" LAS PALMAS	
" OCEANIA	
" ESPAÑA	
" AMERICA	
" EUROPA	
" AFRICA	
" ALIÑO MISTRAL	

Emilio Calzadilla 1-4<sup>o</sup>  
Oficinas: 24 43 80 (cinco líneas)  
Casetas Muelle: 28 45 13 - 24 39 23. Particular: 27 27 85 25 51 75  
Telex: 92 298-LEFE-E



**C**UANDO el 25 de noviembre de 1916 quedó constituida la Compañía Trasméditerránea —empresa que fue obra personal del doctor Dómine, gerente de la Valenciana de la flota de la nueva naviera se formó con las procedentes de la citada Valenciana; Navegación e Industria, de Barcelona; Vinuesa, de Sevilla; Línea de Vapores Tintoré, también de la Ciudad Condal, y Ferrer y Peset, de Valencia.

Así, con 49 vapores y más de 45.000 toneladas —el capital social era de 100 millones de pesetas y el domicilio legal estaba en Barcelona— la Compañía Trasméditerránea comenzó el 1 de enero de 1917 sus actividades y, poco después, incrementó su flota con los cinco vapores de la Marítima de Mahón y, en 1918, con otros tantos de la Compañía Marítima de Barcelona, una de las varias filiales españolas de la MacAndrew and Co. Ltd., naviera de Liverpool, cuyos vapores eran conocidos por «macandrios» en todos los puertos de la Península y Canarias.

La citada naviera inglesa inició sus actividades bajo la gerencia de William MacAndrew que, en los primeros años del siglo XIX, inició en Inglaterra —en sociedad con sus hijos— la importación de frutas españolas. En 1857, la ya Robert MacAndrew and Company recibe su primer vapor, el **Acor** —de sólo 315 toneladas— que, dos años más tarde, pasa a bandera española y el nuevo nombre de **Cervantes** bajo la administración de Juan Cunningham, de Sevilla, asociado a otro naviero, Miguel Sáenz.

Denia fue por entonces el puerto base de los «macandrios» hispano-ingleses —**Lope de Vega, Campeador, Pizarro, Velázquez**, etc.— hasta que, ya en 1892, Miguel Sáenz y Compañía cambió el nombre de la razón social por el de Sociedad Anónima de Navegación La Bética. Casi al mismo tiempo, la filial de MacAndrew en Barcelona —hasta entonces José Roca y Compañía— pasó a ser la Compañía Marítima.

En 1918, la Compañía Marítima cedió su flota a la Trasméditerránea que, sin rebautizarlos de momento, arboló en ellos su contrasena y pintó sus chi-

meneas de negro con virola roja. Algunos cambiaron de nombre y, poco después, los **Roger de Flor, Juan Maragall, Rius y Taulet, Torras y Bages y Jacinto Verdguer** se integraron en las líneas de la Trasméditerránea y, más tarde, con los **Ríos de la misma —Río Segre, Río Tajo, Río Miño**, etc.— navegaron al cabotaje desde el Norte peninsular a puertos catalanes.

De estos «macandrios» transferidos a la Compañía Trasméditerránea, el **Roger de Flor** era un vapor de 1.471 toneladas que, en diciembre de 1897, fue botado para la MacAndrew en los astilleros de la Rodger and Co., de Port Glasgow. Se llamaba entonces **Arana** y, cuando en 1913 fue cedido a la Marítima de Barcelona, izó los colores españoles con el nuevo nombre de **Roger de Flor**.

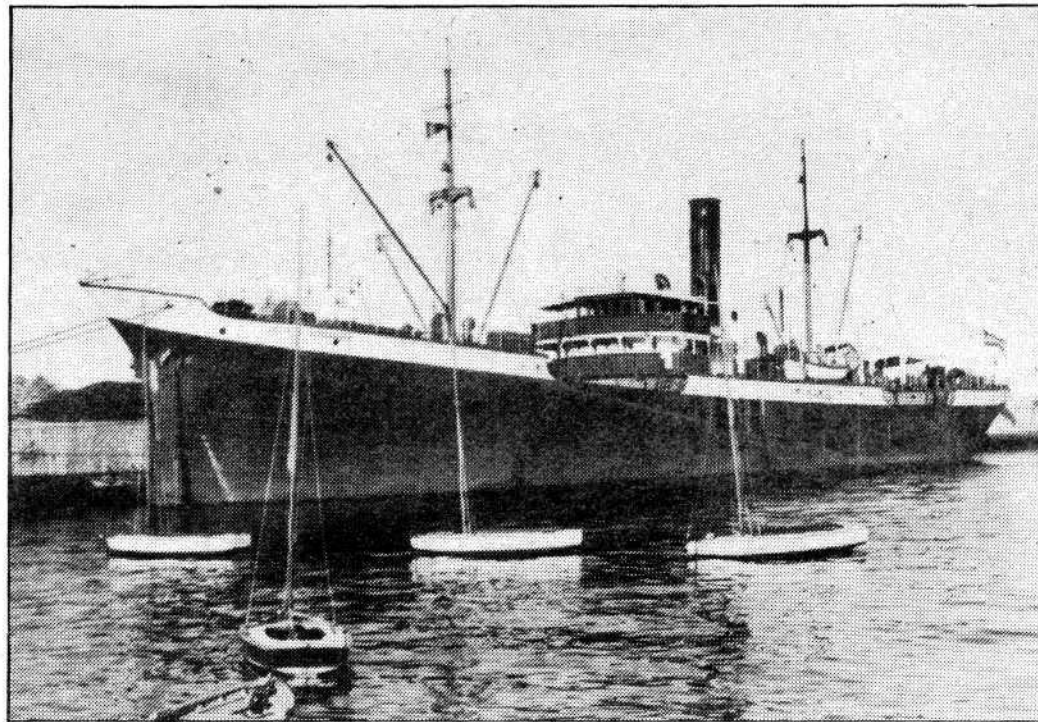
En 1929, cuando ya la Trasméditerránea modernizaba su flota, el **Roger de Flor** fue vendido al armador M. García del Moral, de Barcelona, y en 1936 a la Compañía General de Carbones, de Madrid. Transformado en pontón carbonero, el 8 de junio de 1937 fue hundido en Valencia durante el curso de un ataque aéreo y, terminada la guerra, sus restos fueron desguazados.

Gemelo del anterior era el **Juan Maragall** que, cuando en febrero de 1898 resbaló por una de las gradas de los astilleros de la A. Rodger, lucía el nombre de **Pinta**. En 1913 pasó a la Marítima y, rebautizado **Juan Maragall**, conservó este nombre cuando fue vendido a la flota de la Trasméditerránea. En 1932 fue vendido a la naviera Illuecas, de Valencia, que le dio el nuevo nombre de **Verge dels Desemparats** y, dos años más tarde, lo vendió para desguazar.

El **Rius y Taulet** —de 1.357 toneladas y botado en agosto de 1899 en los astilleros Duncan, de Port Glasgow— se llamó en grada **Spartan Chief** y, al ser adquirido por la MacAndrew poco después de su botadura, pasó a bandera española y con-

La isla y los barcos

Los «macandrios» de la Trasméditerránea



El Jacinto Verdguer, atracado en el Muelle Norte.— (Foto del autor)

traseña de La Bética con el de **Fortuny**. Hizo las líneas fruteras de los «macandrios» anglo-españoles y, en 1902, fue transferido a la Marítima para, en 1918, izar el gallardetón de la Trasméditerránea con el nombre de **Rius y Taulet**. Como uno de los tantos y tantos mercantes afectados por la crisis económica mundial —aquellos años de muchos barcos y poco flete— fue amarrado y, en 1929, vendido para desguazar.

El **Torras y Bages**, de 1.344 toneladas, había sido botado en enero de 1902 en los astilleros de la Clyde Shipbuilding Company, en Port Glasgow, para la flota de La Bética. Se llamaba entonces **Velézquez**, nombre con el que navegó hasta que, en 1909, fue cedido a la Marítima y, de tal naviera, con el de **Torras y Bages** pasó a la Trasméditerránea.

Con otras viejas unidades, el

**Torras y Bages** se encontraba en Mahón pendiente de desguace cuando, en julio de 1936, comenzó la guerra civil. Más tarde fue remolcado a Barcelona para repararlo y ponerlo de nuevo en servicio pero, al caer el frente de Cataluña, marchó a Francia. Allí fue recuperado por la Trasméditerránea y, a remolque del **Castillo Tordesillas**, arribó a España. En aquella época de pocos barcos y muchos fletes, volvió el **Torras y Bages** a la mar y, en muchas ocasiones, bajó a Canarias luciendo la contrasena de la vieja **Isleña Marítima**, algo que también hacía el **Generalife**, si bien ambos pertenecían a la flota de Trasméditerránea.

En 1958, el **Torras y Bages** fue adquirido por la Naviera Morey, de Barcelona, que con otros veteranos —**Ampuries**, ex **Castillo Ampurias**, ex ruso

**Katayama; Josiña, Ría de Vigo y Ría del Ferrol**— lo utilizó en el tráfico tramp hasta que, fallecido el armador, todos los citados vapores fueron vendidos para desguazar.

El último de los «macandrios» de la Trasméditerránea fue el **Jacinto Verdguer** que, con el nombre de **Cid**, fue botado para la flota de La Bética en 1900. Producto de los astilleros de la W. Hamilton and Company, de Port Glasgow, y, de 1.641 toneladas brutas y 1.438 netas, eran sus principales dimensiones 75 metros de eslora por 10 de manga. Estaba equipado con la clásica y económica alternativa triple —producto de los talleres de la Rowan— y, como característica de su estampa marinera, lucía proa de «pico de tetera», que bien se observa en la imagen. Dos bodegas a proa, otra entre la ciudadela y la toldilla y, en candela,

palos y chimenea de mucha guinda.

Pocos años más tarde, el **Cid** pasó a la flota de la Marítima y, posteriormente —en la fecha antes citada— a la Trasméditerránea, cuya contrasena arboló con el nombre de **Jacinto Verdguer**. Años y años en el cabotaje, en las líneas cargueras de la naviera y, cuando en julio de 1936 se rompió en España el frágil cristal de la paz, el **Jacinto Verdguer** se encontraba amarrado en Mahón y pendiente de desguace. Con él, otros veteranos de la Trasméditerránea —**Sagunto, Atlante, Torras y Bages y Generalife**— y, también, el **Hierro**, aquel antiguo yugoslavo **Vojvodina** que estuvo de correillo en Canarias.

El **Jacinto Verdguer** fue remolcado a Barcelona para ponerlo de nuevo en condiciones de navegar y, cuando llegó la paz, allí estaba a flote entre numerosas unidades —**Argentina, Uruguay, Villa de Madrid**, etc.— hundidas durante los ataques aéreos.

Volvió el **Jacinto Verdguer** a la mar y, con la chimenea negra y virola negra, de nuevo puso su estampa marinera en Santa Cruz de Tenerife. Así aparece en la imagen —con el anacronismo de su proa— mientras que, con toque elegante, el color caoba del puente hace que resalte su estampa marinera.

En alguna ocasión, el **Jacinto Verdguer** llegó a Santa Cruz con carga de carbón asturiano. Era los años de la segunda guerra mundial y, para los correillos, era necesario el carbón del Norte, ya que el Cardiff era algo imposible en aquellos años de guerra.

Buenas singladuras las del viejo «macandrio» que, con espeso penacho sobre la estela, bajaba a Canarias con el tesoro de las cargas humildes en sus tres bodegas y, días más tarde, la roda cortaba el Atlántico rumbo a puertos de la Península. Así continuó hasta 1957, año en que pasó al desguace, a la muerte por los sopletes de oxiacetileno que, pronto, finalizaron con la estampa marinera que bien refleja la imagen, estampa de palos y chimenea en candela, de proa que bien recuerda la clásica de violín.— **Juan A. Padrón Albornoz**



**SERVICIO REGULAR ALEMAN**  
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei  
Kusen, Heitmann & Cie., K.G.



Para el transporte de toda clase de mercancías, Contenedores de 20 y 40 pies, bultos pesados, voluminosos y carga frigorífica: entre los puertos de HAMBURGO-BREMEN-AMBERES Y LAS ISLAS CANARIAS (TENERIFE-LAS PALMAS) y desde TENERIFE Y LAS PALMAS PARA LOS PUERTOS DE ORIGEN Y A CUALQUIER PUERTO DEL MUNDO VIA LOS CITADOS PUERTOS DEL CONTINENTE.

Barco	Viaje	Naviera	Antwerpen	Hamburg	Bremen	Felixstowe	Rotterdam	Las Palmas	Tenerife	Funchal	Antwerpen
Wiking	36	HALO	19/01	21/01	21/01	24/01	25/01	31/01	01/02	--	08/02
Nordwelle	6	OPDR	26/01	28/01	28/01	31/01	01/02	08/02	10/02	10/02	15/02
Sagitta	59	HALO	02/02	04/02	04/02	07/02	08/02	14/02	15/02	--	22/02
Wiking	37	HALO	09/02	11/02	11/02	14/02	15/02	21/02	22/02	--	01/03
Nordwelle	7	OPDR	16/02	18/02	18/02	21/02	22/02	28/02	01/03	03/03	08/03
Sagitta	60	HALO	23/02	25/02	25/02	28/02	01/03	07/03	08/03	--	15/03
Wiking	38	HALO	02/03	04/03	04/03	07/03	08/03	14/03	15/03	--	22/03
Nordwelle	8	OPDR	09/03	11/03	11/03	14/03	15/03	21/03	22/03	24/03	29/03
Sagitta	61	HALO	16/03	18/03	18/03	21/03	22/03	28/03	29/03	--	05/04
Wiking	39	HALO	23/03	25/03	25/03	28/03	29/03	04/04	05/04	--	12/04
Nordwelle	9	OPDR	30/03	01/04	01/04	04/04	05/04	11/04	12/04	14/04	19/04
Sagitta	62	HALO	06/04	08/04	08/04	11/04	12/04	18/04	19/04	--	26/04
Wiking	40	HALO	13/04	15/04	15/04	18/04	19/04	25/04	26/04	--	03/05
Nordwelle	10	OPDR	20/04	22/04	22/04	25/04	26/04	02/05	03/05	05/05	10/05
Sagitta	63	HALO	27/04	29/04	29/04	02/05	03/05	09/05	10/05	--	17/05
Wiking	41	HALO	04/05	06/05	06/05	09/05	10/05	16/05	17/05	--	24/05
Nordwelle	11	OPDR	11/05	13/05	13/05	16/05	17/05	23/05	24/05	26/05	31/05
Sagitta	64	HALO	18/05	20/05	20/05	23/05	24/05	30/05	31/05	--	07/06
Wiking	42	HALO	25/05	27/05	30/05	30/05	31/05	06/06	07/06	--	14/06
Nordwelle	12	OPDR	01/06	03/06	03/06	06/06	07/06	13/06	14/06	16/06	21/06
Sagitta	65	HALO	08/06	10/06	10/06	13/06	14/06	20/06	21/06	--	28/06
Wiking	43	HALO	15/06	17/06	17/06	20/06	21/06	27/06	28/06	--	05/07
Nordwelle	13	OPDR	22/06	24/06	24/06	27/06	28/06	04/07	05/07	07/07	12/07
Sagitta	66	HALO	29/06	01/07	01/07	04/07	05/07	11/07	12/07	--	19/07

Los buques mencionados, están equipados con contenedores para el transporte de mercancías frigoríficas, capaces de alcanzar temperaturas de 25° bajo cero.

PARA MAS INFORMES DIRIGIRSE A SUS AGENTES EN:

HAMBURGO O.P.D.R. HAPAG LLOYD ROTTERDAM AMBERES LAS PALMAS TENERIFE  
Oscar Ott Amsinck Hell Nachf. BREMEN BREMEN Wm.H.Mueller Co. Grisar Velge, N.V. A. Paukner AR Ahlers v Rahn