

# EL DESARROLLO PORTUARIO EN LA GOMERA: OTRA ESTRATEGIA DE SUSTRACCIÓN DE BENEFICIOS

*Luis M. Jerez Darías*

## INTRODUCCIÓN

El estudio sistémico de las infraestructuras portuarias en La Gomera es un trabajo que aún está por realizarse. Han sido varios los autores que han abrazado la temática portuaria desde diversas perspectivas pero, casi siempre, enfocados a casos concretos (el estudio de los pescantes o de la rada de San Sebastián). Sólo el trabajo realizado por Mederos y Escribano<sup>1</sup> supone una aportación algo más detallada de todos aquellos puntos que históricamente desempeñaron una función “portuaria” en el litoral gomero, pero solo de forma superficial mediante breves descripciones retomadas de la información que otros historiadores y antiguos viajeros citaban en sus obras.

Es por ello que con el presente artículo pretendamos aportar algo más a la historia “portuaria” de La Gomera, tratando de explicar los diferentes modelos de infraestructuras desarrolladas, sus funciones, sus necesidades y los agentes promotores.

## DESCRIPCIÓN SOMERA DE LA COSTA INSULAR, ANÁLISIS HISTÓRICO DE LOS “ENCLAVES PORTUARIOS” Y CONTEXTO ECONÓMICO

La isla de La Gomera, a pesar de su condición insular, no se ha distinguido por tener una red de puertos importantes en su perímetro marítimo, más aún cuando ha sido, y sigue siendo, el principal factor de comunicación exterior. El escaso desarrollo aeroportuario también ha favorecido esta circunstancia.

El desarrollo de los puertos, en muchos casos meros embarcaderos, ha seguido una pauta dualista al concentrarse casi todos en el sector meridional, a la vez que son prácticamente inexistentes en el litoral septentrional.

En la actualidad son tres los puertos que desarrollan toda la actividad naval de la isla, por orden de importancia: San Sebastián, Valle Gran Rey y Playa de Santiago, todos ubicados en el perímetro meridional insular. Entre estos solo existe una serie de pequeños embarcaderos que en otros tiempos sostuvieron una importante actividad pesquera y agro-exportadora en las playas de Iguala, La Rajita, La Cantera, Tapahuga y El Cabrito, y que tienen muchas posibilidades de volver a “funcionar” si los proyectos de desarrollo turístico previstos en sus cercanías finalmente cristalizan, tal y como ya ocurre con el de El Cabrito.

Por su parte, la costa norte mantiene los vestigios de los antiguos pescantes de Hermigua, Agulo y Vallehermoso, además del puertito de Alojera, como testigos mudos de una actividad que antaño llegó a constituirlos como los verdaderos enclaves “portuarios” de la isla.

La prehistoria de estas infraestructuras la constituyen los antiguos fondeaderos y embarcaderos que se hallaban disgregados por todo el litoral. Siguiendo el trabajo realizado

por Mederos y Escribano, se aprecia una función total de la costa insular como “puerto”. Casi todas las bahías o pequeñas ensenadas desempeñaban la labor de refugio imprescindible para el fondeo de las embarcaciones, algunas de ellas de notable importancia al estar situadas cerca de las principales áreas económicas (agrícolas, pesqueras, madereras). De entre todas, ha destacado siempre la bahía de San Sebastián, en el sureste de la isla y considerada durante los siglos XVI y XVII como la mejor rada natural de Canarias (Mederos y Escribano, 1998: 432).

A pesar de no disponer de un puerto propiamente dicho hasta mediados del siglo XX, desde el proceso de conquista se constituyó como el enclave fundamental para las operaciones “portuarias”, aspecto realzado por el descubrimiento de América, ya que lo convirtió en estación obligada para todas las embarcaciones que se dirigían hacia el nuevo continente y de muchos de los navíos de las rutas atlánticas (Darias y Díaz, 1994: 18)

Toda esta actividad marítimo-comercial fue monopolizada por el Señorío por medio del control aduanero. En este punto se concentraba casi toda la gestión comercial que mantenía la isla con el exterior. Incluso aquellos productos que se embarcaban en otros lugares de la costa estaban obligados a pasar por la aduana condal, de donde posteriormente se exportaban a otros territorios (Darias y Díaz, 1994: 34).<sup>2</sup>

El carácter absolutamente rentista de dicha institución feudal, unido al escaso desarrollo de las fuerzas productivas y, por tanto, tecnológico, no favoreció la construcción de sistemas de atraque eficaces, por lo que fueron las playas, las bajas y las puntas litorales los sitios utilizados para las tareas de embarque y desembarque.

El panorama comenzó a cambiar a partir del último cuarto del siglo XIX, cuando el contexto económico mundial comienza su andadura en la etapa del imperialismo. Sin perder esa función nodal dentro del tradicional circuito agro-exportador atlántico, de carácter puramente mercantilista, el archipiélago pasa, a partir de ese momento, a sostener inversiones directas de empresas extranjeras, principalmente británicas (Nuez y Carnero, 2002: 435).

Es importante resaltar, en este sentido, el efecto “cuña” que supuso la Ley de Puertos Francos de Canarias, aprobada en 1852, en el mayor dominio del comercio insular por parte de las compañías inglesas, las mismas que, posteriormente, introdujeron los cultivos que marcaron la impronta económica del archipiélago a lo largo de un siglo.

Evidentemente, la amplitud de las actividades llevadas a cabo por el capital internacional no fue por igual en todas las Islas. Las capitalinas (Tenerife y Gran Canaria) fueron las que concentraron el mayor dinamismo, pero las periféricas no se quedaron, ni mucho menos, al margen. Concretamente, en La Gomera se fueron desplegando por el sector septentrional los nuevos cultivos comerciales con fuerte presencia del capital extranjero, tanto desde el punto de vista logístico-comercial como financiero.<sup>3</sup>

La creciente producción frutera empujó a la terratenencia local a buscar la fórmula más eficaz para exportar sus productos, por lo que, desde comienzos del siglo XX, emprendieron de forma autónoma la construcción de sistemas de atraque más sofisticados. Surgieron, de este modo, los pescantes de Hermigua (1907-1908), Agulo (1909) y Vallehermoso (1911), asociados a la agricultura de exportación.

Por su parte, la costa meridional, aunque parece que acogió inversiones foráneas mucho antes que la norte,<sup>4</sup> fue después de la Primera Guerra Mundial cuando se hizo notar con mayor

profusión la llegada de capitales externos asociados a esa agricultura de exportación, teniendo como máximos exponentes a la empresa “Comunidad de Bienes Tecina”<sup>5</sup> en Playa de Santiago, o al agro-exportador palmero “Duque Martínez” en La Dama. Como empresa local cabe destacar a la familia “Darias Veguero”,<sup>6</sup> con la explotación de una finca en el barranco de El Cabrito.

Esta ampliación del carácter externo de la economía insular se tradujo en la construcción de más infraestructuras portuarias. El auge del comercio, la creciente necesidad de adquirir *inputs* para esta agricultura e infraestructura asociada (cemento para las canalizaciones de agua, maquinaria y combustibles para los empaquetados, abonos químicos, etc.), unido a la inexistencia de carreteras interiores que articularan las principales áreas agrícolas con el “puerto” principal (San Sebastián), facilitó la creación de nuevos embarcaderos. A los pescantes del norte y pequeños atracaderos pesqueros del sur,<sup>7</sup> hubo que añadirles, en la década de 1930, los muelles de Tapahuga, El Cabrito y Puntallana, abriéndose una nueva etapa en la que el Estado comienza a adquirir el protagonismo en la financiación y construcción de los puertos.

#### INTERVENCIONISMO ESTATAL Y DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA

Los años 30 abrieron la puerta de la intervención estatal en materia económica. Con excepción del modelo soviético (dictadura del proletariado), la crisis del 29 supuso a nivel mundial un punto y aparte para el capitalismo monopolista privado, dando paso al capitalismo monopolista de Estado, que llegó a un nivel extremo en España con el advenimiento del régimen franquista.

En este contexto, es el Estado el que comienza a emprender en la isla la financiación, construcción y gestión de los puertos. La Ley de Presupuestos Generales del Ministerio de Obras Públicas de 1933 facilitaba para aquellos “municipios pobres” una “subvención de obras de pequeños embarcaderos y muelles con el 75% de su presupuesto, y con la posibilidad de anticipo reintegrable del 25% restante, a amortizar por el Ayuntamiento en 20 años al 2% de interés”.<sup>8</sup>

Esta iniciativa cayó como agua de mayo para los intereses de la élite económica insular, sobre todo para la radicada en el sur, pues los embarcaderos existentes eran muy reducidos y en el norte ya existían los pescantes desde hacía décadas, por lo que era necesario construir nuevos y mayores diques (entre 40 y 60 metros de longitud) que salvaran la inoperancia de aquellos ante el incremento de la actividad comercial. Pero para llevarla adelante, la terratenencia canalizó sus intereses a través de los Ayuntamientos, empleando a estos como instrumentos de presión ante el Ministerio.<sup>9</sup>

Y por último, se dispuso por el Sr. Presidente dar lectura del proyecto de muelle embarcadero en la bahía o rada de Tapahuga, en Laguna de Santiago, ... y conformes todos los señores concejales en la necesidad de aprobar tal proyecto acogándose a los beneficios que establece la Ley de Presupuestos del Estado, dando así realidad a la idea originaria de aquel acuerdo, que no es otra que la del fomento de la riqueza del término, yendo resueltamente a la construcción de este embarcadero que se estima necesario para la seguridad del tráfico marítimo en la importante zona frutera de Santiago, facilitando notablemente las necesidades del mismo tráfico, o sea, el desembarque de mercancías y embarque de frutos con destino a la exportación a la Península y extranjero, principal fuente de riqueza del país. (Acta de sesión plenaria

de 29/08/1934, Libro de Actas nº 6, pp. 11. Ayuntamiento de San Sebastián de La Gomera).

Así, entre los años 1932 y 1934 se redactaron los proyectos de los siguientes embarcaderos:<sup>10</sup>

Nombre	Municipio	Fecha
Vueltas	Valle Gran Rey	Septiembre de 1932
La Rajita	Vallehermoso	Abril de 1934
La Berruguita	Alajeró (comarca de Playa de Santiago)	Julio de 1934
Tapahuga	San Sebastián (comarca de Playa de Santiago)	Julio de 1934
El Cabrito	San Sebastián	Julio de 1934

*Cuadro 1. Proyectos de muelles-embarcaderos.*

*Fuente: Memorias de los proyectos de muelles-embarcaderos. Archivo de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife. Elaboración propia.*

Embarcaderos que, si bien prestaban un servicio en favor del interés general, no es menos cierto que los principales beneficiados de los mismos fueron la terratenencia local y los propietarios de las factorías de pescado, ya que a su sombra crecieron los núcleos poblacionales donde estaban instalados.

El muelle de Vueltas se hizo sobre los antiguos embarcaderos de dos ilustres propietarios de Valle Gran Rey, Antonio Trujillo Armas y Salvador Casanova:

Existen en la bahía de Vueltas dos muelles ya construidos, que actualmente no pueden de ningún modo satisfacer las necesidades del término municipal, por la gran importancia que tiene hoy día su importación y muy especialmente la exportación de los frutos del valle... Con la obra proyectada... se daría un gran incremento a la producción y al amparo de ella abrirían nuevamente sus puertas las factorías de conservas de atún y salazón, que hoy están cerradas, por no disponer de muelle embarcadero en condiciones. (Memoria del proyecto de muelle-embarcadero de Vueltas, pp. 1-2).

El de La Rajita se construyó donde estaba ubicada la factoría de pescado de Lloret y Linares, y al pie de las fincas plataneras de La Dama:

Dentro de la bahía de La Rajita existe en la actualidad una gran factoría de conservas de atún, que es la más importante de la Isla y de por sí sola fundamento bastante para la construcción del muelle-embarcadero que se proyecta, pero además han de exportarse por esta bahía todos los productos de las fincas de gran extensión e importante riqueza que en las lomas laterales se desarrollan en la que se encuentra como principal la llamada de La Dama. (Memoria del proyecto de muelle-embarcadero de La Rajita, pp. 2).

Los de La Berruguita y Tapahuga en Playa de Santiago, comarca en manos de Rodríguez López y de Olsen:

Dentro de la bahía de Playa de Santiago... donde actualmente está situado un pequeño embarcadero, insuficiente a todas luces... Todo el barrio importantísimo de

Playa de Santiago y el término municipal de Alajeró, han de servirse de este puerto para exportar sus ricos productos agrícolas...

El sitio elegido reúne las condiciones necesarias para las embarcaciones que han de servirse del muelle embarcadero cuyas características son de dos clase: las que se refieren a embarcaciones fruteras que traen las mercancías de importación y se llevan los frutos para otros puertos...; y las pequeñas lanchas pesqueras de la localidad y falúas... (Memoria del proyecto de muelle-embarcadero en La Berruguita, pp. 1-3).

... mas queda en el Sur una gran región de cultivo, cuyo centro radica en Playa de Santiago...

Para dar una idea del movimiento de Playa de Santiago, baste saber, que por su litoral se embarcan más frutos que por los puertos de San Sebastián de La Gomera y Santa Cruz de La Palma... (Memoria del proyecto de muelle-embarcadero en Tapahuga, pp. 1-2).

Y el de El Cabrito se construyó al borde del “latifundio” de la familia Darías Veguero:

Dentro de la bahía del El Cabrito existen fincas de gran extensión dedicadas al cultivo de plataneras y tomates, cuyos productos de calidad insuperables son exportados en casi su totalidad.

Con lo expuesto anteriormente, además de ventaja indiscutible que con ello se proporciona a los habitantes de El Cabrito creemos que se encuentra debidamente justificada la construcción de un pequeño muelle-embarcadero. (Memoria del proyecto de muelle-embarcadero en El Cabrito, pp. 1-2).

Tardaron varios años en concluirse estos embarcaderos, quedando entonces configurado el mapa insular en cuanto a infraestructuras portuarias se refiere. Todos estos puertos siguieron cumpliendo una función nodal en un comercio de cabotaje controlado, en gran medida, por las mismas empresas que los “promovieron”. Rodríguez López tenía una amplia flota de barcos que operaban regularmente entre las islas de La Gomera, Tenerife y La Palma, y con la Península y norte de África; los noruegos (entre los que se encontraba Thomas Olsen y Otto Thoresen) disponían también de una flota que enlazaba Canarias con Europa; y Lloret y Linares también tenía embarcaciones que operaban por el archipiélago.

A partir de 1936 se cierra el régimen de puerto franco del que disfrutaban las Islas desde mediados del siglo XIX y, en especial, desde la ley de 6 de marzo de 1900. La creación del Mando Económico potenció la intervención estatal en la economía canaria dentro del programa autárquico del régimen franquista (Rivero Ceballos, 2007: 57-58). Dentro del nuevo marco intervencionista se aplicó una serie de medidas que respaldaron, aún más, los intereses de las empresas citadas. Además de privilegiar al subsector agro-exportador, se implantó la obligatoriedad de “contratar en el tráfico de cabotaje, incluido el realizado con la península, a líneas españolas, además de la recomendación de su empleo en los envíos al extranjero” (Cabrera Armas, 1999: 464). Es cierto que empresas como Fred. Olsen pudieron verse afectadas, en un principio, por esta medida. Pero el conflicto mundial y el bloqueo internacional al que estaba sometido el Régimen impedían, por otro lado, que estas empresas extranjeras pudieran realizar servicios regulares con los mercados europeos. Realidad que

cambió al finalizar la II Guerra Mundial —al reabrirse los mercados extranjeros—, permitiendo que el archipiélago volviese a su imbricación económica con el exterior.<sup>11</sup>

Con la crisis agraria que azotaba la isla, su derivada emigración, la finalización del “eterno” Puerto de San Sebastián a mediados de los 50 y la apertura de la carretera del norte (enlazaba San Sebastián con los municipios de Hermigua, Agulo y Vallehermoso), comienza a abrirse un nuevo ciclo en La Gomera. La polarización socio-económica cristaliza con el auge definitivo de la comarca sur en detrimento de la norte, la cual quedó sumergida en una profunda crisis que se ha prolongado hasta la actualidad.

La apertura de España a una economía liberal, el continuo crecimiento de la agricultura de exportación y de la pesca (sobre todo en la comarca sur), además de la irrupción de la economía de servicios, con el turismo y su imbricado sector de la construcción como actividades de arrastre, trajeron aparejada la necesidad de ampliar los principales puertos de La Gomera. Fueron los años (principios de los 70) en los que se comenzó a “planificar” la orientación que debía tomar la isla en las décadas venideras. La redacción del “Plan Insular de Ordenación Urbana de La Gomera” por la consultora Doxiadis Ibérica S.A. en 1972 fue el documento oficial que trazó las líneas maestras del futuro desarrollo socioeconómico de la isla.

Para el caso que nos ocupa, se reafirmó el Puerto de San Sebastián como el centro neurálgico indiscutible, con plena orientación comercial y recomendaciones de ampliación. En cambio, los puertos de Playa de Santiago y Valle Gran Rey los definía como nodos de segundo orden y más orientados al sector pesquero y tráfico de pequeñas embarcaciones.

No tardaron en hacerse eco de dichas propuestas, y en los años 1973 y 1974 se redactaron los proyectos de ampliación de los puertos de Playa de Santiago y Valle Gran Rey respectivamente, con líneas de atraque de unos 200 metros aproximadamente, para dar refugio a la flota pesquera y embarcaciones relacionadas con la incipiente actividad turística. Por su parte, en 1975 se realizó el proyecto de ampliación del muelle de San Sebastián, que añadía 120 metros a los 280 existentes, para dar cobertura a un mayor tráfico naval.<sup>12</sup>

Se abre, entonces, un nuevo contexto en el que el puerto pasa a configurarse como un espacio sujeto a las pautas desarrollistas impuestas por la política económica. El Puerto de San Sebastián asume, cada vez, inversiones más altas y en Valle Gran Rey se ha construido un nuevo puerto comercial de mayores dimensiones que ha relegado al anterior a una función deportiva-pesquera, fórmula que pretende ser aplicada también en Playa de Santiago.

En paralelo a esto, bajo el actual monodesarrollo planteado para la isla (el turismo), se han hecho propuestas de reutilización de los antiguos embarcaderos, junto a la construcción de otros nuevos, a modo de infraestructuras asociadas a los desarrollos turísticos previstos.

#### LOS PUERTOS EN LA ACTUALIDAD: TURISMO, DESARROLLISMO Y PRIVATIZACIONES

Si históricamente la función portuaria significó un elemento imprescindible para el desenvolvimiento de la economía insular, en este momento, además de mantener esa importancia, asume otras que son inherentes a las actuales condiciones económicas. Las competencias de gestión y financiación siguen estando en manos del Estado,<sup>13</sup> pero el papel de la iniciativa privada ha ido tomando cada vez mayor relevancia.

El triunfo del neoliberalismo ha supuesto la finalización del segundo ciclo del sistema capitalista, a saber, el del capitalismo monopolista de Estado. Esta tercera etapa es una vuelta al dominio del capitalismo monopolista privado, en el que el Estado, ya sea de forma directa o indirecta, ha incrementado su labor al servicio de la clase capitalista.

Una de las vertientes de esa forma directa de actuación ha tenido como máxima expresión la “externalización de actividades”, mediante la cual ha ido transfiriendo al sector privado la mayor parte de sus competencias económicas (privatizaciones de servicios y empresas públicas). Por un lado, el Estado —por medio de las autoridades portuarias— sigue determinando en sus puertos las condiciones en que debe desenvolverse la iniciativa privada (fijando los precios, condiciones de explotación, duración y características de las concesiones, etc.):

El modelo español actual, iniciado con la Ley 27/1992 permite a las autoridades portuarias concentrarse en la planificación, coordinación y la promoción de la competencia interna, dejando al sector privado la gestión directa de las operaciones portuarias. Esta ley incorpora una concepción más empresarial de la actividad portuaria (Martínez Budría, 1993: 55).

Por otro, son cada vez más los servicios ofrecidos por la iniciativa privada, encontrando en las infraestructuras portuarias nuevos espacios en los que canalizar sus intereses. Para el caso que nos ocupa, el Puerto de San Sebastián es un claro ejemplo de ello.

Desde mediados de la década de 1980 ha sido cada vez mayor la presencia de nuevas empresas que, si bien no son propias de las actividades portuarias, sí que han encontrado en el puerto un buen filón del que sustraer altas ganancias. Estas empresas son las constructoras, muy favorecidas por la lógica desarrollista que ha guiado el modelo económico español a lo largo de los últimos veinte años. En este sentido, el puerto se interpreta, cada vez más, como un apéndice del proceso urbanizador.

Las inversiones con fondos públicos dirigidas a la ampliación y urbanización del espacio portuario han ido aumentando constantemente, conociendo su máximo apogeo entre la segunda mitad de los 90 y primera del nuevo milenio, período que coincide con el *boom* urbanizador de la propia localidad de San Sebastián.

Períodos	1982-1989	1990-1999	2000-2008	Total
Presupuestos (Ptas.)	1.121.006.038	3.986.353.266	2.950.705.243	8.058.064.547

*Cuadro 2. Inversiones realizadas en el Puerto de San Sebastián de La Gomera.<sup>14</sup>*

*Fuente: Listado general de Expedientes de Obras, isla de La Gomera. Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife. Elaboración propia.*

Este importante volumen de inversiones proviene, en buena medida, de la Unión Europea. La aportación de Europa, a través de los fondos estructurales, ha sido un buen respaldo para el crecimiento portuario, a la vez que ha facilitado —dadas las cuantías— la entrada de empresas de primera línea como “Dragados y Construcciones”, “Entrecanales” o “Acciona” para la ejecución de las obras.

Las empresas locales han tenido un papel secundario, pero en los últimos años su presencia está siendo cada vez mayor, pues el capital que han acumulado a lo largo de la última década

en el proceso de expansión constructiva en la isla (desarrollo urbano y de infraestructuras) les ha permitido introducirse, por medio de la “Unión Temporal de Empresas” (UTE), en el desarrollo del puerto.<sup>15</sup>

El pistoletazo de salida de este desarrollismo portuario en San Sebastián lo dio la construcción del muelle deportivo. Con el horizonte del año 1992, y lo que ello suponía para la capital (celebración del V Centenario del Descubrimiento de América), se comenzó a redactar en 1987 un estudio para construir un puerto deportivo en la bahía de la localidad. En un principio se fijó la idea de ubicarlo en la zona sur de la misma (Punta de Los Garañones), pero posteriormente se optó por el emplazamiento actual, en la antigua zona de fondeo de las pequeñas embarcaciones, al estar refugiado de los vientos dominantes (NE) y tener menos profundidad. El presupuesto previsto para la ejecución del proyecto inicial fue de 807.930.500 pts., el cual se ha visto modificado al reubicarse el emplazamiento y por realizarse nuevas obras de protección y acondicionamiento. De todas formas, de lo que sí estamos seguros (en vista de los presupuestos contrastados) es que este puerto deportivo ha absorbido, desde el momento de su construcción hasta la actualidad, una inversión pública que supera los seis millones de euros.

Esta vorágine “urbanizadora” siguió su curso con una nueva ampliación de 200 metros del puerto y al que, en breve, se añadirán 100 metros más para dar cabida al tráfico de cruceros; la creación de una explanada de 15.000 m<sup>2</sup> para el depósito de mercancías, y la construcción y actual ampliación de la estación marítima, que sumadas al resto de obras de urbanización suponen una inversión en torno a los cincuenta millones de euros, cantidad que ha ido a parar, en buena medida, a las arcas de las empresas constructoras. Como bien señala Marx: “La acumulación es la conquista del mundo de la riqueza social” (Marx, 1999, Tomo I: 499).

Por otro lado, y obviando las actividades portuarias clásicas<sup>16</sup> (navieras, consignatarios, seguridad, etc.), otra de las formas de intervención de la iniciativa privada, cada vez más presente en los últimos años, es la gestión de servicios por medio de las concesiones. La empresa que más se ha visto beneficiada por esa política de externalización de actividades ha sido la sociedad “Atlantum Gomera S.L.”. La Autoridad Portuaria otorgó a esta empresa canaria en 1998 la concesión administrativa del puerto deportivo y actualmente la de un nuevo edificio de servicios destinado a acoger una estación de combustibles con varias oficinas y tiendas en régimen de alquiler.

En menor medida, pero en la misma línea, parece que seguirán los puertos de Valle Gran Rey y Playa de Santiago. En Valle Gran Rey se ha construido un nuevo puerto de más de 300 metros de longitud, en el que previsiblemente recalarán embarcaciones comerciales de gran tamaño, al tiempo que será reestructurado el antiguo como muelle deportivo. Y en Playa de Santiago está previsto ampliar el puerto existente y reorganizar su interior como muelle deportivo. Todo ello con el objetivo de aumentar un circuito comercial de orientación exterior ya de por sí importante en la isla, pues menos del 5% de los productos consumidos son de origen local.

Y esta dependencia exterior no deja de ampliarse. Desde comienzos del nuevo milenio están operando entre La Gomera y Tenerife tres navieras que mantienen la línea con Los Cristianos: Fred. Olsen, Armas y Garajonay Express. La primera realiza un total de diez viajes diarios (cinco de ida y cinco de vuelta), la segunda seis (tres y tres) y la tercera ocho (cuatro y cuatro). Por medio de estas líneas entra más del 90% de los pasajeros (el resto, una cantidad mínima, lo hace por el aeropuerto), y el 100% de las mercancías. Además, en breve se



comenzará la ampliación del puerto con 100 metros más de longitud para dar cabida a los cruceros que circulan por las Islas.<sup>17</sup>

Por tanto, la mejora de estas infraestructuras se constituye como una condición fundamental para la reproducción del sistema, pues tanto el crecimiento comercial (mercancía y pasajeros) como el aumento de la flota naval —ambos muy relacionados con el desarrollo del turismo—, requiere de puertos más eficaces de forma que se reduzcan los ciclos de rotación del capital y se eleve la cuota de ganancia (Marx, 1995, Tomo III: 84-85). El incremento de las comunicaciones marítimas ha supuesto la entrada masiva de mercancías de todo tipo y de las que se nutren los diferentes sectores de la economía insular (alimentos, equipos domésticos, materiales de la construcción, productos para la agricultura, etc.). Si los capitales invertidos por cada uno de ellos vuelven a su forma inicial de manera más rápida al acelerarse el consumo y, por tanto, los beneficios, ¿no es fundamental que se mejoren las infraestructuras y medios de transporte de forma que permitan una circulación de mercancías mayor? Además, para el caso del sector de la construcción, el desarrollo de estas infraestructuras supone una esfera de actuación en la que valorizar el capital desembolsado. Es otra forma para que el proceso de producción de estas empresas pueda seguir su curso de forma ininterrumpida (construcción de edificios, de infraestructuras, etc.).

Otra de las formas en las que el Estado también está facilitando la inversión masiva en materia portuaria es por la vía indirecta del planeamiento. Junto a los grandes proyectos, por medio del planeamiento territorial y urbanístico —de clara orientación de desarrollo lineal hacia lo turístico— se están sentando las bases para un uso masivo del litoral insular.

En el Plan Insular de Ordenación de La Gomera se plantea la creación de una Red de Comunicación Marítima que *grosso modo* viene a ampliar las determinaciones que ya fueron planteadas en el plan de Doxiadis en 1972. Junto a los puertos de primer (San Sebastián) y segundo nivel (Playa de Santiago y Valle Gran Rey), se quiere potenciar una red de puertos de interés municipal que permita la cualificación de la actividad turística. Esta red la conforman las siguientes infraestructuras:<sup>18</sup>

Puerto deportivo de La Rajita: actividad turística complementaria al Ámbito Turístico La Rajita. Tendrá que ser financiado por agentes privados.

Embarcadero de Tapahuga: actividad turística complementaria al Ámbito Turístico Playa de Tapahuga. Tendrá que ser financiado por agentes privados.

Embarcadero de El Cabrito: actividad turística complementaria al Ámbito de Turismo Asimilable El Cabrito. Tendrá que ser financiado por agentes privados.

Embarcadero de Avalos: actividad turística complementaria al Ámbito turístico Bahía de Avalos. Tendrá que ser financiado por agentes privados.

Embarcadero de El Machal: actividad turística complementaria al Ámbito turístico El Machal. Tendrá que ser financiado por agentes privados.

Embarcadero de La Dama (Playa de Iguala): fomentar tránsito turístico. Financiación pública.

Embarcadero de Cala Cantera: fomentar tránsito turístico. Financiación pública.

Embarcadero de Alojera: fomentar tránsito turístico. Financiación pública.

Pescante de Vallehermoso: se prevé la construcción de un embarcadero junto al pescante. Financiación pública.

Pescante de Agulo: recuperación del patrimonio histórico como reclamo turístico. Financiación pública.

Pescante de Hermigua: recuperación del patrimonio histórico como reclamo turístico. Financiación pública.

Como podemos ver, esta red está integrada, en su mayoría, por los antiguos sistemas construidos en la primera mitad del siglo XX. Si sus orígenes respondieron a los intereses comerciales de un pequeño grupo de terratenientes y empresarios de la pesca (casi todos foráneos), ahora, con el turismo, la puesta en escena de estas infraestructuras no parece indicar un interés general sino, más bien, crear nuevas condiciones de actuación para los promotores urbano-turísticos y empresarios de la construcción, agentes que en la actualidad son los que dirigen el proceso económico insular.

De llevarse adelante todos los proyectos mencionados, creemos que La Gomera profundizará esa condición de isla exterior, pues los complejos turísticos en ejecución y previstos son promovidos también por agentes foráneos. Su modelo económico gira, cada vez más, en torno a una inversión externa que encuentra en las políticas públicas (en cualesquiera de sus órdenes, Estado central, autonómico o locales) y empresariado local la forma idónea para sustraer enormes plusvalías de lo público, como en este caso, a través de los puertos.

## BIBLIOGRAFÍA

- CABRERA ARMAS, L. G. y CARNERO LORENZO, F.: “La economía canaria durante el primer franquismo”, *IV Encuentro de Investigadores del franquismo*, Valencia, Universidad de Valencia y FEIS, 1999.
- DARIAS PRÍNCIPE, A.: *La Gomera: Espacio, Tiempo y Forma*, Madrid, Compañía Mercantil Hispano-Noruega S.A., 1992.
- DARIAS PRÍNCIPE, A. y DÍAZ PADILLA, G.: *La Rada de San Sebastián de La Gomera, 1492-1992*, S/C de Tenerife, Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, 1994.
- DÍAZ PADILLA, G.: *La Isla de La Gomera en la actualidad. Año 1856-1866. Del Gobernador de las Armas Juan de Castro*, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular de La Gomera, 1986.
- DÍAZ PADILLA, G. y RODRÍGUEZ YANES, J. M.: *El Señorío en Las Canarias Occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*, Excmos. Cabildos de La Gomera y El Hierro, 1990.
- FRITSCH, Karl Von: *Las Islas Canarias. Cuadros de viaje*, La Laguna, Centro de la Cultura Popular Canaria, 2006.
- GARCÍA LUIS, R. y TORRES VERA, J. M.: *Vallehermoso: “El Fogueo”*, La Laguna, Centro de Estudios Amilcar Cabral, 1986.
- GUERRA PALMERO, R.: *De la autarquía a los inicios de la terciarización: la formación social canaria, 1940-1955*, La Laguna, Inédito, 2004.
- MARTÍNEZ BUDRÍA, E.: *Un análisis económico de los puertos: el sistema portuario español*, La Laguna, Inédito, 1993.
- MARX, K.: *El Capital*, México D.F., Fondo de Cultura Económica, Tomos I, III, 2000.
- MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G.: “Fondeaderos y Puertos de La Gomera y El Hierro”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, núm. 44, 1998, pp. 429-474.
- MORALES MORA, M. A.: *Los Pescantes de La Gomera. Cabildo Insular de La Gomera*, San Sebastián de La Gomera, 2003.
- NUEZ YANES, J. S. y CARNERO LORENZO, F.: “Capital extranjero y crecimiento económico: la actividad de la Casa Yeoward en Canarias”, *Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, núm. 46, 2002, pp. 433-450.
- RIVERO CEBALOS, J. L.: “Canarias, 1936-2000. El modelo económico reciente”, *Economía e Insularidad*, (siglos XIV-XX), La Laguna, Universidad de La Laguna, T. I, 2007, pp. 53-86.
- SUÁREZ BOSA, M.: “Empresas e instituciones portuarias en España y su implantación en el puerto de Las Palmas”, *VII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, [http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b20\\_suarez\\_bosa.pdf](http://www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b20_suarez_bosa.pdf), Santiago de Compostela, 2005.

## NOTAS

- <sup>1</sup> MEDEROS MARTÍN y ESCRIBANO COBO: “Fondeaderos y Puertos de La Gomera y El Hierro”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 44, 1998, pp. 429-474.
- <sup>2</sup> En la isla existieron otros puntos como Alojera o Vallehermoso desde donde se exportaban productos como el trigo o la madera, pero el Señorío habilitó la rada de San Sebastián como único punto de entrada y salida de mercancías para asegurarse el control de las rentas derivadas de las transacciones comerciales, no pudiendo operarse desde otros embarcaderos y caletas de la isla sin su consentimiento.
- <sup>3</sup> La empresa inglesa Fyffes construyó, entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, el embarcadero de Lorenzo o Rosenzo en Hermigua y tenía empaquetados de plátanos en dicho municipio y en Vallehermoso (Morales Mora, 2003: 30, 39, 42, 48). Financieramente participaron con préstamos en la construcción del pescante de Hermigua (Darias Príncipe, 1992: 256), o en las obras de abastecimiento de agua potable del barrio de La Playa mediante 3.500 pts. para ser reintegradas a razón de 150 pts. mensuales más un interés del 6% en el plazo de un año (García y Torres, 1986: 51).
- <sup>4</sup> Al parecer, la primera factoría de pescado instalada en la isla fue la de La Cantera, pero lo que no queda claro es quién fue la primera persona en llevarla a cabo. Según Darias Príncipe, el primero en hacerlo fue el empresario italiano Angelo Parodi en 1860, quien era conocido por tener disgregadas diversas factorías en distintos puntos del litoral europeo (Darias Príncipe, 1992: 317). Por su parte, Von Fritsch, en su viaje por La Gomera entre los años 1862 y 1863, habla de dos fábricas de conservas atuneras situadas en Santiago y La Cantera, diciendo de esta última que fue fundada por el genovés Ambrogio Garzia (Fritsch, 2006: 95). Junto a estas, existían desde mediados del siglo XIX siete salazones de pescado en la costa meridional (dos en Playa de Santiago, Erese, La Cantera, La Rajita, La Negra y Argaga), “sostenidos por Catalanes y Mallorquines” (Díaz Padilla, 1986: 31).
- <sup>5</sup> La “Comunidad de Bienes Tecina” la conformaba una serie de accionistas en la que se encontraban, entre otros, miembros de la antigua sociedad agro-exportadora noruega “The Norwegian Canary Agriculture (Tecina) Limited” (antecedente lejano de la actual “Fred. Olsen S.A.”), o el tinerfeño Álvaro Rodríguez López, quien posteriormente constituyó su propia empresa (Álvaro Rodríguez López S.A.) destinada a la agro-exportación e industria pesquera.
- <sup>6</sup> Esta familia, residente en la villa capital, era uno de los miembros más importantes de la terratenencia insular.
- <sup>7</sup> En el litoral sureño existían unos pequeños atracaderos en La Cantera (último cuarto del XIX), La Rajita (tal vez de 1909 con la fábrica de salazones de Lloret y Linares S.L.) y en Vueltas (Valle Gran Rey, de entre 1907-1910 aproximadamente) (Morales Mora, 2003: 26). También tenemos constancia de la existencia de otro en Playa de Santiago, en el lugar conocido por “La Berruguita”, pero desconocemos la fecha de su construcción, según la Memoria del Proyecto de muelle-embarcadero en La Berruguita, Playa de Santiago, del año 1934 (Expediente L1, 2C.ARGAL. Archivo de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife). A partir de los años 30, todos estos puertitos fueron ampliados.
- <sup>8</sup> Memorias de los proyectos de los muelles-embarcaderos de La Gomera (Archivo de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife).
- <sup>9</sup> Aunque no tengamos, por el momento, constancia empírica de las sesiones plenarias de los otros Ayuntamientos, los argumentos empleados por el de San Sebastián nos parecen extrapolables al resto, dado que en las memorias de los proyectos se recogen alusiones a la necesidad de acogerse “a los beneficios del Estado para los ayuntamientos pobres”. ¿No eran pobres los Ayuntamientos de La Gomera, una de las islas más pobres del archipiélago?
- <sup>10</sup> También en julio de 1934 se redactó el proyecto del embarcadero de Puntallana, pero más que por motivos económicos (tal y como se justifica en la Memoria), este puertito venía a responder a motivos religioso-culturales pues en ese paraje se encontraba la ermita de la Virgen de Guadalupe, patrona insular. Por su parte, sobre los embarcaderos de Alojera e Iguala (ambos pertenecientes al municipio de Vallehermoso y situados en el sector NW y SW de la isla respectivamente) no tenemos datos sobre la fecha

de construcción, aunque suponemos que comparten el mismo período que los demás, esto es, entre las décadas de 1930-1940.

- <sup>11</sup> En octubre de 1945, Fred. Olsen reanudó su actividad comercial entre Canarias y Europa (Guerra Palmero, 2004: 698).
- <sup>12</sup> En 1974, la compañía Fred. Olsen estableció una línea regular diaria, por medio de un ferry, que unía los puertos de San Sebastián y Los Cristianos. Esta nueva oferta, mucho más completa y rápida, marcó el inicio de la desaparición de las pequeñas y medianas embarcaciones que hasta el momento operaban entre La Gomera y Tenerife. Junto a este nuevo ferry siguieron operando algunos buques de carga de las líneas Península-Canarias que arribaban a este puerto para cargar fruta, plátanos principalmente.
- <sup>13</sup> La “Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante” (Ley 27/1992, de 24 de noviembre), estableció un modelo de gestión portuaria descentralizado administrativamente (en los llamados puertos públicos o dependientes del Estado), en el que la competencia y regulación están en manos del ente público “Puertos del Estado”, y su gestión (establecimiento de algunos precios, recaudación vía tarifas, otorgamiento de concesiones, etc.) corre a cargo de la Autoridad Portuaria. Este órgano (Autoridad Portuaria) funciona “como una empresa pues son entidades públicas con autonomía presupuestaria y de gestión” (Suárez Bosa, 2005: 1, 6).
- <sup>14</sup> Estos valores son aproximados pues las cuantías de muchos proyectos se han podido ver modificadas sin que ello se reflejase en el listado de expedientes. Además, se han suprimido presupuestos de proyectos que se incluyen dentro de la zona de servicios del puerto pero que hemos obviado por no guardar relación directa con nuestro trabajo como, por ejemplo, las regeneraciones de playas. Por su parte, sí que hemos incluido en el cálculo todos aquellos presupuestos relacionados con el desarrollo de los sistemas generales (luz, saneamiento, agua, etc.), ampliaciones de diques y de accesos, edificios públicos, etc., ya que guardan relación directa con el proceso urbanizador y de expansión del puerto en sentido estricto.
- <sup>15</sup> En los últimos años, a través de la fórmula de la Unión Temporal de Empresas, las constructoras locales han intervenido en la ejecución de las obras de infraestructuras más importantes de la isla. El proyecto de “Ampliación y protección de la explanada del Roque de La Hila”, que ha supuesto una ampliación del 34% (15.000 m<sup>2</sup>) de la superficie del puerto y con una inversión de 7,84 millones de euros, fue adjudicado a la UTE conformada por las empresas “Construcciones y Promociones Ramón Álvarez Arteaga S.L.” y “Nesco Entrecanales Cubiertas”. La primera de ellas es una de las constructoras locales más importantes.
- <sup>16</sup> En el Puerto de San Sebastián de La Gomera operan las empresas “Gomera de Buques S.L.” y “Antonio Práxedes Consignatario de Buques” como consignatarias de “Hamilton y CIA” y “Pérez y CIA. S.L.” la primera, y de “Ahlers y Ram” y “Frucasa” la segunda. Junto a estas empresas existen dos dedicadas al alquiler de coches y las navieras Fred. Olsen, Armas y Garajonay Express.
- <sup>17</sup> Como paradigma de la política turística orientada a la “captura” de las rutas de cruceros por Canarias, debemos citar al proyecto “Ruta Cultural Europea-Itinerario Intercontinental de la UNESCO”. Este proyecto se basa en la creación, ya existente, de una ruta intercontinental de cruceros por una serie de ciudades que, tras aprobación de un Consejo, pasan a formar parte de un Partenariado Internacional. Para el caso canario, ha sido la ciudad de Santa Cruz de Tenerife la abanderada de este proyecto, invitando a una serie de ciudades portuarias canarias (entre ellas San Sebastián) para formar una ruta interinsular que forme parte de ese itinerario internacional.
- <sup>18</sup> Tanto los embarcaderos que no están asociados a complejos turísticos como los pescantes serán financiados con fondos públicos para su rehabilitación, pero según el PIOG tienen la posibilidad de ser explotados a través de concesiones (Programa de Actuación y Estudio Económico-Financiero, p. 34).