



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Facultad de Economía, Empresa y Turismo



GRADO/MÁSTER EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS

Análisis actual del papel de las empresas de consignación en el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria

Presentado por: Marta Betancor Rodríguez

Fdo:

Las Palmas de Gran Canaria, a 14 de diciembre de 2021.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	3
2. COMERCIO MARÍTIMO	4
3. COMERCIO EN CANARIAS	5
4. ISLAS CANARIAS: PUNTO ESTRATÉGICO EN EL ATLÁNTICO	9
5. HISTORIA DEL PUERTO DE LA LUZ	11
6. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DEL PUERTO DE LA LUZ	13
6.1. Infraestructura del puerto de La Luz.....	13
6.2. Servicios del puerto de La Luz	18
7. EL SERVICIO DE CONSIGNACIÓN	21
7.1. Funciones de las Consignatarias	22
8. LA LUZ COMO PUERTO CLAVE EN EL ATLÁNTICO MEDIO	24
8.1. La conectividad exterior del puerto de La Luz	25
8.2. La Luz, puerto <i>HUB</i>	28
8.3. El tráfico de avituallamiento en el puerto de La Luz	31
8.4. Gasolinera del Atlántico	34
9. CONCLUSIONES	37
10. REFERENCIAS	40

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de la densidad del tráfico marítimo en el mundo en 2020.....	10
Figura 2. Eje cronológico de los principales hitos en el puerto de La Luz	12
Figura 3. Plano puerto de La Luz	14
Figura 4. Tareas y gestiones de las consignatarias en los puertos	24
Figura 5. Principales rutas marítimas en el océano atlántico	26
Figura 6. Avituallamiento en los principales puertos españoles	32

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Exportaciones e importaciones de Canarias	6
Tabla 2. Variación porcentual respecto al año anterior de la exportaciones e importaciones de Canarias	6
Tabla 3. Principales partidas arancelarias de las exportaciones e importaciones	7
Tabla 4. Mercancía en tránsito (toneladas)	29
Tabla 5. Contenedores en tránsito (TEUS)	30
Tabla 6. Avituallamiento (toneladas)	32

1. INTRODUCCIÓN

A lo largo de su historia, La Luz se ha posicionado como un lugar referente para el tráfico marítimo entre África, América y Europa. Su infraestructura y la variedad de servicios que ofrece, lo convierten en uno de los puertos de escala más atractivos.

En este sentido, el desempeño de La Luz en el tráfico de avituallamiento, su actuación en el suministro de combustible a buques o su papel destacado como espacio *HUB* de distribución internacional, son grandes argumentos que posicionan al principal puerto de Las Palmas como uno de los puntos de quita más atractivos del Atlántico.

Las actividades comerciales que se desarrollan en el puerto de La Luz están relacionadas, en gran medida, con este tráfico de avituallamiento y transbordo de mercancías. Es por esto que la función de las empresas de consignación es determinante para coordinar los diferentes servicios que demandan los buques a su llegada al puerto.

El objetivo principal de este proyecto es poner de manifiesto la labor de las empresas consignatarias en el puerto de La Luz. Para lograrlo, el trabajo se centrará en describir las principales fortalezas y características del puerto. Y demostrar, de esta forma, lo necesarias que son las consignatarias en la actividad comercial de La Luz.

También, se pretende resaltar el papel del comercio marítimo en la economía global y, en especial, en la economía de las islas Canarias. A través de datos estadísticos, recogidos por distintos organismos nacionales y locales, se pone de manifiesto que Canarias es un territorio dependiente del tráfico marítimo. Sin embargo, los puertos canarios, y en particular el puerto de La Luz, han sabido transformar la debilidad que tiene Canarias, debido a su situación ultraperiférica, en una oportunidad para hacer crecer su economía a través del comercio marítimo.

En resumen, este proyecto está orientado a resaltar la posición geográfica del puerto de La Luz en el eje tricontinental, así como su disposición como punto de conexión entre las grandes rutas marítimas. De igual modo, aspira a resaltar las fortalezas del puerto de La Luz e identificar las debilidades o puntos de mejora posibles. Igualmente, se pretende distinguir entre todas las actividades y servicios del puerto, la actuación de las empresas consignatarias en La Luz, y responder finalmente a la pregunta: ¿tienen futuro las consignatarias en un puerto como el de La Luz?

2. COMERCIO MARÍTIMO

El archipiélago canario está reconocido por la Unión Europea como una región ultraperiférica (RUP). Según el artículo 299.2 del Tratado de Ámsterdam (1999), esta condición se le otorga debido a su insularidad, su lejanía del continente europeo, su reducida superficie, su orografía volcánica y su dependencia económica del exterior. Por todo ello, el transporte marítimo y el transporte aéreo son las dos únicas formas de trasladar mercancías desde el interior al exterior de las islas y viceversa.

El transporte aéreo de mercancías se caracteriza principalmente por ser el medio de transporte comercial más rápido. Esto es debido a que las rutas son más cortas ya que no existen barreras físicas. Sin embargo, se trata de un servicio donde los costes son elevados. Por otro lado, la capacidad de carga está limitada ya que hay productos que no pueden transportarse por esa vía. Así mismo, el espacio de almacenamiento es muy reducido debido a la dimensión física de una aeronave. Consecuentemente, se transportan, en general, bienes de bajo volumen y de alto valor monetario (el porcentaje del coste de transporte se reduce con el incremento del valor).

El transporte marítimo, presenta unos costes inferiores a los del transporte aéreo. El espacio de carga y la capacidad de almacenaje de un buque es mucho mayor que el de un avión. A diferencia del transporte aéreo, un barco permite el traslado de una de las materias primas más demandadas en la actualidad, el petróleo. Este tipo de combustible resulta muy complicado y peligroso moverlo por vía aérea. Sin embargo, la mayor desventaja que presenta actualmente el transporte marítimo es el tiempo. Las travesías son mucho más largas y se deben tener en cuenta para fijar plazos de entrega. En este punto hay que mencionar que transportar las mercancías en barco tiene un impacto menor en la emisión de partículas de CO₂ a la atmósfera que un avión. Un buque portacontenedores emite entre 10g y 45g de CO₂/ t-km, mientras que un avión emite entre 350g y 3.000g de CO₂/ t-km. (Sims et al., 2014).

Por tanto, el transporte marítimo de mercancías es una buena opción si los productos o materiales a transportar no son muy perecederos, si el periodo de entrega no está supeditado a unos plazos reducidos de tiempo y si la mercancía es voluminosa o peligrosa. Según la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), el 80% del volumen del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo.

3. COMERCIO EN CANARIAS

En España, según los datos recogidos por Puertos del Estado, el 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones se realizan a través de puertos marítimos, es decir, a través del mar. Estos datos que ofrece el Ministerio de transportes movilidad y agencia urbana, a través de puertos del Estado, confirman que España es un país que depende en gran medida del transporte marítimo. Todo esto se acentúa en mayor medida cuando se trata del archipiélago canario, debido a todo lo explicado con anterioridad.

La tabla 1 muestra los datos de las importaciones y exportaciones de Canarias durante los años 2017, 2018, 2019 y 2020. Estos datos se han obtenido a través del Instituto Canario de Estadística (ISTAC). Debido a la situación de crisis mundial provocada por el COVID-19, los datos obtenidos durante 2020 no son totalmente representativos de la realidad.

Con respecto a las importaciones, las islas Canarias importan la mayor parte de sus productos del resto de España. Este dato ha aumentado hasta situarse en 2019 en un 79,05%. Si se suma con el dato de las importaciones de países de la Unión Europea, se aprecia que el 93,56% de las importaciones canarias tienen su origen en Europa.

El comportamiento de las exportaciones sigue la misma línea que las importaciones. Primero ascendente de 2017 a 2018 y luego descendente de 2018 a 2019. Se observa que los países de la Unión Europea han aumentado su importancia en las exportaciones canarias. En 2019 se situaron en un 39,52% frente al 33,49% registrado en 2017. África es una región con la que Canarias comparte su comercio. Las islas aspiran a aumentar las exportaciones con el continente africano en un futuro cercano.

En la tabla 2 se muestra la variación porcentual de las exportaciones e importaciones. En 2020, el comercio global se redujo notablemente debido a la situación de pandemia. Esto también ha afectado negativamente a Canarias, ya que ha visto disminuida sus relaciones en materia económica. El impacto de la crisis sanitaria durante 2020 en las islas se traduce en una reducción entorno al 30% de su comercio. En definitiva, los datos obtenidos por el ISTAC revelan que Canarias es una región con una balanza comercial negativa, es decir, las importaciones superan a las exportaciones. Y deja claro que la dependencia de Canarias con Europa es total.

Tabla 1. Exportaciones e importaciones de Canarias

	2020(p)		2019		2018		2017	
Total Importaciones	12.521.817,56 €	100,00%	16.934.743,97 €	100,00%	17.435.042,26 €	100,00%	16.753.839,33 €	100,00%
Resto España	10.143.954,56 €	81,01%	13.386.256,19 €	79,05%	13.456.022,63 €	77,18%	12.480.899,18 €	74,50%
Europa	1.682.470,60 €	13,44%	2.458.644,97 €	14,52%	2.891.245,34 €	16,58%	2.738.696,84 €	16,35%
África	93.397,39 €	0,75%	180.987,85 €	1,07%	136.547,68 €	0,78%	215.809,49 €	1,29%
América	187.591,77 €	1,50%	363.739,07 €	2,15%	420.101,14 €	2,41%	429.650,52 €	2,56%
Asia	342.175,99 €	2,73%	443.118,85 €	2,62%	515.165,32 €	2,95%	865.247,52 €	5,16%
Oceanía y Regiones Polares	71.592,22 €	0,57%	92.828,52 €	0,55%	15.329,85 €	0,09%	23.535,78 €	0,14%
Otros No Determinados	635,03 €	0,01%	9.168,52 €	0,05%	630,30 €	0,00%	0,00 €	0,00%
Total Exportaciones	2.571.595,11 €	100,00%	3.624.959,60 €	100,00%	3.893.613,86 €	100,00%	3.643.612,83 €	100,00%
Resto España	792.872,20 €	30,83%	952.979,82 €	26,29%	986.423,49 €	25,33%	980.803,88 €	26,92%
Europa	932.861,94 €	36,28%	1.432.599,65 €	39,52%	1.499.218,47 €	38,50%	1.220.242,71 €	33,49%
África	189.337,72 €	7,36%	227.165,22 €	6,27%	262.394,86 €	6,74%	334.347,02 €	9,18%
América	45.113,26 €	1,75%	68.787,01 €	1,90%	114.101,57 €	2,93%	123.508,13 €	3,39%
Asia	80.707,92 €	3,14%	70.252,03 €	1,94%	61.914,10 €	1,59%	59.647,25 €	1,64%
Oceanía y Regiones Polares	1.348,34 €	0,05%	3.578,01 €	0,10%	13.641,01 €	0,35%	15.893,68 €	0,44%
Otros No Determinados	529.353,73 €	20,58%	869.597,86 €	23,99%	955.920,37 €	24,55%	909.170,17 €	24,95%

Fuente: ISTAC

Tabla 2. Variación porcentual respecto al año anterior de la exportaciones e importaciones de Canarias

	2020(p)	2019	2018
Total Importaciones	-26,06%	-2,87%	4,07%
Total Exportaciones	-29,06%	-6,90%	6,86%

Fuente: ISTAC

A continuación, la tabla 3 muestra las partidas arancelarias que más impacto tienen en las exportaciones e importaciones del archipiélago canario. Si se analizan cuáles son las más importantes, se observa que la partida 27, “Combustibles minerales, aceites minerales y productos de destilación”, es el apartado más relevante tanto en las importaciones como en las exportaciones. Tomando los datos del año 2019, anterior a la pandemia mundial, se observa que el 19,39% de las importaciones de las islas Canarias pertenece a esta partida. En total, 3.282.921,89 €. En las exportaciones, esta cifra aumenta hasta el 34,73%, y corresponde a 1.258.793,19 €.

Es decir, Canarias es importadora de combustibles y aceites, pero es también exportadora de esta misma partida. Su importancia en las exportaciones es mayor, pero en términos absolutos, Canarias importa más combustible y aceites de lo que exporta.

Tabla 3. Principales partidas arancelarias de las exportaciones e importaciones

	2020(p) 12.521.817,55 €		2019 16.934.743,97 €	
TOTAL IMPORTACIONES				
27. Combustibles minerales, aceites minerales y productos de destilación	1.549.697,58 €	12,38%	3.282.921,89 €	19,39%
30. Productos farmacéuticos	979.044,67 €	7,82%	995.201,44 €	5,88%
61. Prendas y complementos (accesorios), de vestir, de punto	346.766,22 €	2,77%	479.058,81 €	2,83%
84. Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	810.156,40 €	6,47%	1.000.517,50 €	5,91%
85. Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción	748.844,04 €	5,98%	821.602,26 €	4,85%
87. Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres	1.492.807,31 €	11,92%	2.374.134,75 €	14,02%

	2020(p) 2.571.595,11 €		2019 3.624.959,60 €	
TOTAL EXPORTACIONES				
08. Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías	202.295,80 €	7,87%	234.209,45 €	6,46%
24. Tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados	123.955,63 €	4,82%	161.068,01 €	4,44%
27. Combustibles minerales, aceites minerales y productos de destilación	783.924,74 €	30,48%	1.258.793,19 €	34,73%
84. Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	119.763,87 €	4,66%	216.485,35 €	5,97%
87. Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres	184.839,86 €	7,19%	187.256,69 €	5,17%
99. Codificaciones especiales	237.011,53 €	9,22%	452.710,80 €	12,49%

Fuente: ISTAC

En Canarias no existen grandes fábricas de vehículos, y por ello, la partida 87, “Vehículos automóviles tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres”, es el segundo apartado más preponderante en las importaciones con un 14,02%, que corresponden a 2.374.134,75 €. Es cierto que también es exportadora de esta partida, pero en una cantidad mucho menor y con una relevancia también menor que las importaciones, según se muestra en la tabla 3.

También, Canarias necesita importar productos farmacéuticos al no contar en su territorio con una industria propia que la abastezca. Esta partida ha aumentado su importación y su valor durante 2020, motivado en gran parte, por la crisis sanitaria vivida durante ese año.

No ocurre lo mismo con las partidas 08. “Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías” y la partida 24. “Tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados”. Canarias es conocida por ser una región rica en frutas y hortalizas. Es capaz de abastecerse y de exportar al mundo estos alimentos y productos. Durante 2020, su relevancia dentro de las exportaciones se vio aumentada.

En último lugar, es necesario analizar la partida 99, “Codificaciones especiales”. Según los datos divulgados por la Secretaría de Estado de Comercio (SEC), a través de las estadísticas suministradas por la página web del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, se obtienen las siguientes conclusiones.

El 97,2% del total de la partida 99, “Codificaciones especiales”, se corresponde con mercancías suministradas a buques y aeronaves. El 0,6% está relacionado con mercancías suministradas al personal de las instalaciones de alta mar. Estos datos confirman la importancia del comercio marítimo en las islas y en las actividades económicas que rodean a los puertos canarios. Por ejemplo, el abastecimiento o suministro de combustibles a buques. Es decir, la relevancia de esta partida es debido al papel de Canarias como punto de escala entre las grandes rutas marítimas.

En definitiva, la partida “99” revela y pone de manifiesto que los puertos canarios operan como puertos de transbordo o puertos de enlace para el comercio marítimo mundial. Y este hecho repercute positivamente en las empresas que organizan su actividad en torno a ellos.

4. ISLAS CANARIAS: PUNTO ESTRATÉGICO EN EL ATLÁNTICO

Las islas Canarias están situadas en un punto geográfico estratégico. Por ello y por todo lo descrito en apartados anteriores, el transporte marítimo es un factor clave para el desarrollo de la economía en Canarias.

Las principales autopistas marítimas del océano Atlántico transcurren a través del archipiélago canario. Las islas, facilitan el comercio marítimo y el intercambio de productos entre países de América, Europa o África, con el resto del mundo.

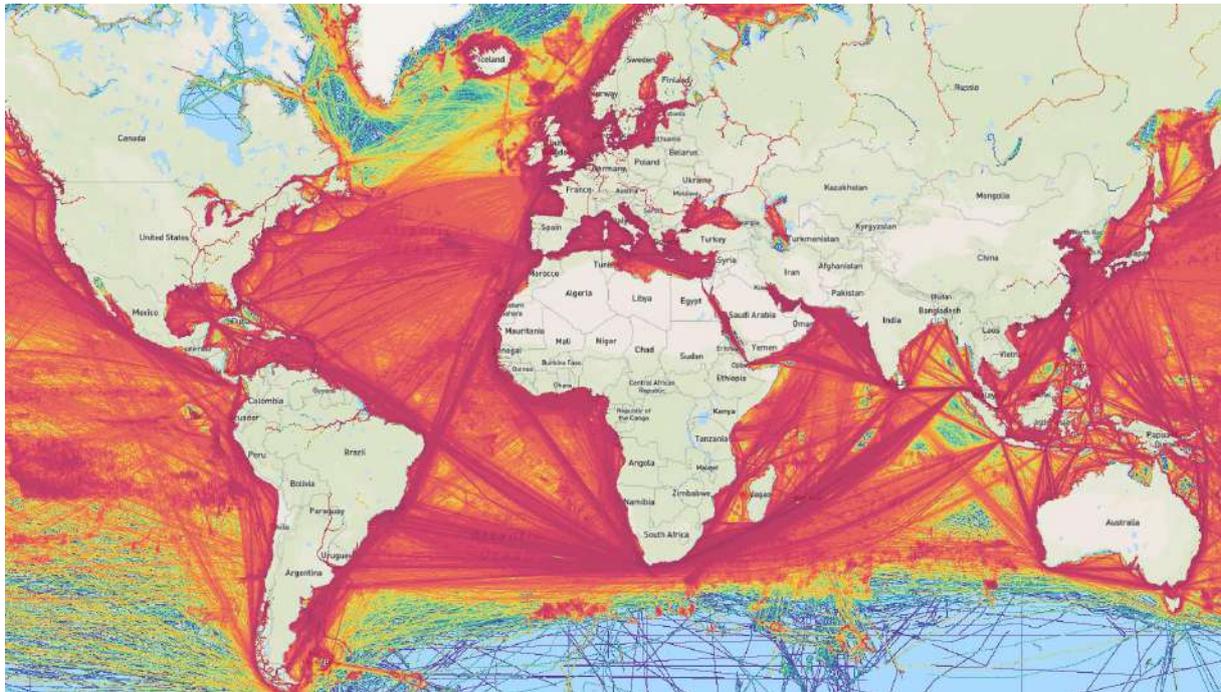
Por un lado, los puertos canarios son clave en las relaciones con el continente americano. Conforme a lo que relata Santana (2012), muchas de las líneas marítimas entre América y el continente europeo o africano, tienen como punto de conexión el archipiélago canario. Los puertos de las islas actúan como puertos de escala. La infraestructura portuaria canaria ofrece a los buques un lugar en donde avituallarse de combustible, agua o materias primas. También ofrece un servicio de reparaciones navales de reconocido prestigio. Este servicio resulta interesante para buques que atracan en el archipiélago tras una larga travesía por el océano Atlántico y necesitan reparar alguna parte de la embarcación.

La relación de Canarias con los países europeos es similar a la que existe con América. Canarias es un punto estratégico para los intercambios de Europa con el resto del mundo. Semanalmente, Canarias conecta a navíos procedentes de los principales puertos europeos como Hamburgo, Amberes, Rotterdam o Felixtowe, a través de las autopistas marítimas. Estos buques aprovechan la infraestructura de los puertos canarios para aprovisionarse y posteriormente, continuar su viaje hasta su destino final. Sin embargo, esta relación no se limita solamente a ser puertos de transbordo. Según los datos del ISTAC expuestos en la tabla 1 del apartado anterior, en los tres años se observa que la principal región con la que Canarias exporta e importa mercancías es con países de la Unión Europea y con España.

Por otro lado, la cercanía de Canarias al continente africano le permite mantener relaciones comerciales con países como Marruecos, Senegal, Cavo Verde o Mauritania (Santana, 2012). La seguridad financiera, la seguridad política, los privilegios fiscales o una infraestructura marítima más potente y desarrollada que la africana, son factores claves del atractivo canario en África.

La figura 1 muestra una imagen que reproduce la densidad del tráfico marítimo durante el año 2020 en la zona geográfica expuesta. Esta captura, se obtiene desde la web “*MarineTraffic*”, y permite observar de forma clara y definitiva la importancia de Canarias como eje en el tráfico marítimo entre América, Europa y África.

Figura 1. Mapa de la densidad del tráfico marítimo en el mundo en 2020



Fuente: *MarineTraffic*.

En la imagen se contempla en un color rojo oscuro, cuáles son las rutas marítimas más usadas. Se observa que las principales vías de unión entre Europa y América Central y del Sur, transcurren por el Atlántico. Algunas de estas rutas tienen su origen o destino, en puertos del mar Mediterráneo. Otras, atraviesan el canal de la Mancha, para conectar con los países nórdicos. Y otras, enlazan Europa con África occidental. Todas estas rutas tienen en común que su recorrido pasa por las islas canarias.

En resumen, la posición de Canarias como punto de conexión entre África, América y Europa, su variedad y calidad en los servicios portuarios que ofrece, su seguridad política, económica y jurídica, así como sus exenciones o reducciones fiscales, convierten al archipiélago canario en un enclave ideal para los buques que transitan por el Atlántico Medio.

5. HISTORIA DEL PUERTO DE LA LUZ

El puerto de La Luz ha sido a lo largo de su historia, un punto estratégico para el comercio marítimo mundial. A partir del siglo XV y durante el siglo XVI, tras la colonización de las islas, sus puertos experimentaron una modernización de su estructura y un crecimiento en el tráfico marítimo. El puerto de La Luz tiene su origen en ésta época, cuando los conquistadores españoles fundaron una ermita bajo la protección de “Nuestra Señora de La Luz” (Gabinete Literario, 2008).

Al final de la colonización castellana, los puertos del archipiélago, y en especial el puerto de La Luz, ejercieron un papel fundamental en la conquista europea del continente americano. Según una publicación del Gabinete Literario (2008), a finales del siglo XV, los navíos españoles, capitaneados por Cristobal Colon, arribaron en las islas para hacer un alto en su trayecto al “nuevo continente”. Durante la navegación entre Cádiz y las islas, dos de las naves, “La pinta” y “La Niña”, sufrieron daños en el timón y la vela. En aquella época, el puerto de La Luz ya ofrecía servicios de reparaciones navales, así como abastecimiento de agua y víveres a los barcos. Esta situación privilegiada, permitió a las islas posicionarse como un enclave ideal para los buques europeos que se dirigían al continente americano.

Durante los siglos XVII y XVIII, las islas atravesaron una grave crisis económica y social. A pesar de esto, los puertos canarios siguieron ejerciendo su papel de puntos de escala (Santana, 2012). Canarias seguía siendo la última región europea en el Atlántico.

A partir del siglo XIX, el puerto de La Luz comienza a recibir la influencia inglesa. En esos años, el imperio británico se encontraba en su máximo apogeo. Las colonias inglesas se extendían en todos los continentes, sobre todo en el africano y el oceánico. Con la aparición de los nuevos barcos de vapor, el tiempo de travesía de los transatlánticos se vio disminuído. Según Armesto (1995), este hecho favoreció el comercio exterior canario, ya que alimentos con períodos de maduración reducidos como el plátano o el tomate, se podían exportar a lugares lejanos como Inglaterra.

Los ingleses promovieron la ampliación del puerto de La Luz para abastecer a las embarcaciones inglesas que navegaban a las colonias. Entre las construcciones sobresalen un astillero y grandes depósitos de carbón (Morales et al. 2003). En ese

momento, se crearon nuevos puestos de trabajos derivados de la obra de las nuevas edificaciones en este puerto y del aumento del tráfico marítimo en la isla.

Con la llegada del siglo XX, el puerto de La Luz siguió en proceso de transformación. Destaca la creación de un nuevo dique con mayor capacidad, el “Reina Sofía”, la ampliación del muelle de La Luz o la construcción de una Base Naval. Durante este siglo, los barcos de vapor dejaron paso a los barcos a motor y, por consiguiente, a los combustibles líquidos. Los depósitos de carbón disminuyeron, y empresas petroleras como CEPSA, Texaco Canarias S.A o Shell, colocaron depósitos de combustible en el puerto y se destinó una dársena exterior para el atraque de buques petroleros. La rápida adaptación al cambio y la modernización del puerto y sus instalaciones durante esos años, permitió que la isla y, en concreto, el puerto de La Luz siguiese siendo uno de los principales puntos de avituallamiento marítimo.

En la figura 2, está dibujado un eje cronológico que resume lo descrito anteriormente.

Figura 2. Eje cronológico de los principales hitos en el puerto de La Luz



El descubrimiento de América y la aparición de nuevas rutas marítimas hacia “el Nuevo Mundo”, posicionaron a las islas como zona estratégica de escala en medio del Atlántico. Posteriormente, el dominio colonial inglés en África y Oceanía, resultó clave para la ampliación y modernización del puerto de La Luz. De esta forma, La Luz se transformó en puerto de quita para los barcos ingleses y comenzó en esta época la exportación de fruta canaria hacia el resto del mundo. Con la llegada del siglo XX, el petróleo se convirtió en el principal combustible, el puerto siguió aumentando su posicionamiento como puerto clave, y empezó a darse a conocer como la “gasolinera del Atlántico”

6. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DEL PUERTO DE LA LUZ

La Autoridad Portuaria (AP) es la encargada de ordenar, coordinar, planificar, controlar y explotar el espacio portuario. Es decir, la construcción y gestión de la infraestructura del puerto depende de la AP. Por otro lado, la regulación económica de las empresas privadas que operan en el recinto portuario es responsabilidad de la AP. En consecuencia, debe atender tanto las actividades como la gestión de las empresas que prestan servicios dentro de sus límites. (De Rus et al.,1994),

6.1. Infraestructura del puerto de La Luz

En este epígrafe se realizará una descripción de la infraestructura portuaria de La Luz, de las empresas más importantes que en ella operan, así como de los diferentes espacios que comprende el puerto. Para ello, se ha utilizado como apoyo la figura 3, en donde se muestra dibujado un plano detallado del puerto de la Luz¹.

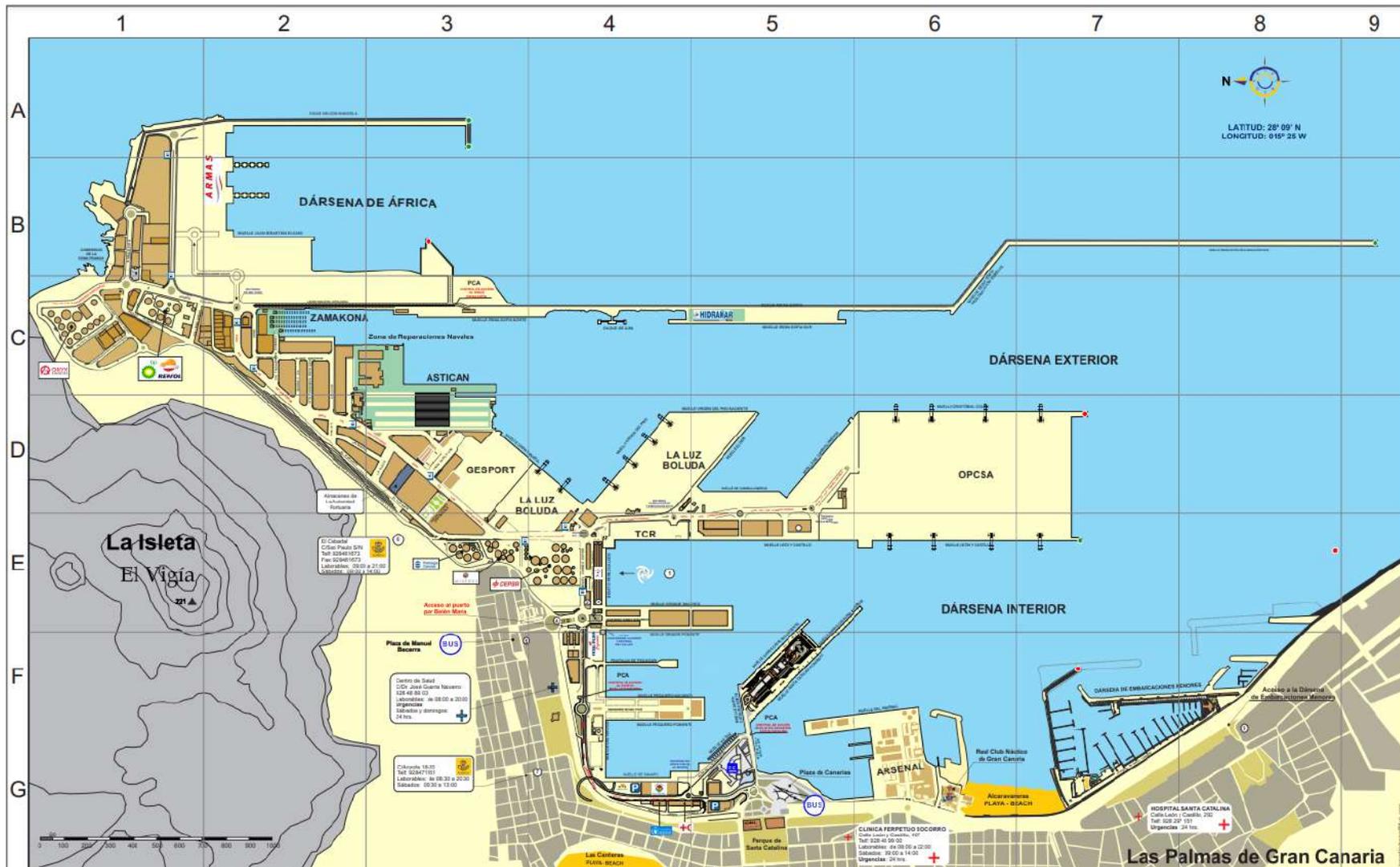
- Dársena de África

En el plano se observa, arriba a la izquierda, que la dársena de África es el espacio más exterior del puerto de La Luz. En ella se encuentra el dique Nelson Mandela, anteriormente conocido como dique La Esfinge. Este dique está destinado actualmente al tráfico rodado, es decir, ro-ro, y al tráfico de pasajeros. La empresa Naviera Armas ha establecido en esta zona su base de operaciones. Este muelle consta de cinco rampas donde los barcos de esta compañía desarrollan su actividad². Esta dársena está aún en construcción. Según diferentes artículos publicados en el periódico “La Provincia” (2021), en ella se están desarrollando distintos proyectos. Uno de los planes más ambiciosos es la edificación de una terminal para 6.000 vehículos, impulsado por el Grupo Domingo Alonso, que es una de las más importantes corporaciones empresariales canarias. Por otro lado, se ha aprobado la instalación de una terminal de suministro de combustible, que empujará al puerto a seguir siendo líder en tráfico de avituallamiento. Por su parte, la empresa de reparación naval Zamakona Yards, quiere localizar en esta dársena una terminal para el ensamblaje y mantenimiento de molinos eólicos. Sin duda, éstos son tres grandes argumentos para que el puerto de La Luz siga siendo un puerto competitivo.

¹ Para más detalles, ver página web de Puertos de Las Palmas.

² Datos obtenidos en la página web de Naviera Armas.

Figura 3. Plano puerto de La Luz



Fuente: Puertos de Las Palmas

- Dársena Exterior

La zona central del puerto la compone la dársena exterior. En el plano de la figura 3 se encuentra dibujada en las filas C y D, y cruza las columnas de la 2 a la 9. Esta dársena está compuesta por varios muelles y por el dique Reina Sofía, el más largo de La Luz. Este dique sirve de abrigo principal al puerto y en él atracan buques de gran calado y plataformas petrolíferas. Actualmente se encuentra inmerso en un proyecto de obra para su prolongación. Según fuentes informativas como el periódico “La Provincia”, se estima que las tareas de ampliación finalicen en los primeros meses del año 2022.

A lo largo del muelle Reina Sofía se encuentran instaladas varias empresas dedicadas a las reparaciones navales. Por un lado se ubica Astilleros Canarios (ASTICAN), el más grande del puerto con 7 calles de varada y con una longitud total de 1.000 metros. En ellas se reparan alrededor de 180 buques cada año.³ En la figura 3 se advierte dibujado en las cuadrículas C3 y D3. Por otro lado, la empresa Repnaval, que pertenece al grupo empresarial Zamakona Yards, también tiene sus instalaciones en este muelle. Este astillero está especializado en reparaciones de plataformas petrolíferas y cuenta con 5 calles de varado.⁴ En el mapa de la figura 3, se ubica al principio del muelle Reina Sofía, en la cuadrícula C2. Otra empresa que presta servicios de diagnóstico y reparación es Hidramar, está ubicada en el plano de la figura 3 en el recuadro 5C. Esta empresa tiene su base de reparaciones en la mitad del dique, y, a diferencia de ASTICAN y Zamakona Yards, no cuenta con ninguna calle de varado. Todos los servicios de reparación lo prestan al buque atracado en el muelle⁵.

Los principales demandantes de estos servicios son los buques de gran calado y las plataformas petrolíferas. A lo largo de los años, La Luz se ha convertido en una referencia en labores de reparación a buques *offshore*. Este tipo de industria, ya consolidada en el puerto, posiciona aún más a la isla como punto estratégico para este tipo de tráfico. Por ello, uno de los grandes objetivos que se persigue con la

³ Datos obtenidos en la página web de ASTICAN.

⁴ Datos obtenidos en la página web de Zamakona Yards.

⁵ Datos obtenidos en la página web de Hidramar.

ampliación del dique es ayudar a que los astilleros puedan seguir ampliando su oferta para una demanda que hoy en día está en auge.

En el interior de la dársena exterior, en frente del dique Reina Sofía, se sitúan una serie de muelles. El muelle Gran Canaria, el muelle Virgen del Pino, el muelle Elder, el muelle de Cambulloneros y el muelle Cristobal Colón. Todos ellos disponen de varias rampas destinados al tráfico ro-ro, mercancía general y buques graneleros. En estos muelles están ubicadas las tres terminales de contenedores que operan en La Luz.

En primer lugar, al lado de ASTICAN, y ubicada en el muelle Gran Canaria, opera la empresa Gesport Terminal Marítima S.L, dedicada a la manipulación y almacenaje de mercancía en contenedores. Con una línea de atraque de 150 metros, esta empresa obtuvo en el año 2016 la concesión para la explotación de esta terminal polivalente de contenedores. Cuenta con dos grúas pórtico, cuatro naves para almacenaje y una superficie total de 62.991 m².⁶

El Grupo Boluda también tiene su terminal de contenedores en La Luz y está situada entre el muelle Gran Canaria y el muelle Virgen del Pino. La terminal comprende una superficie de 161.466 m² y posee tres líneas de atraque con un total de 1.179 metros. Está equipada con 3 grúas Panamax, se denominan así a las grúas de carga y descarga de buques que tienen la medida para cruzar el canal de Panamá. Y con 3 grúas Post-Panamax, buques mas grandes que el canal de Panamá.⁷

Por último, en el muelle Cristobal Colón y en el Muelle León y Castillo se encuentra la terminal de contenedores más grande y moderna del puerto. Esta concesión se le otorga hace más de 30 años a Operaciones Portuarias Canarias S.A (OPCSA). Esta empresa es propiedad de la multinacional MSC, compañía líder en el transporte y logística de contenedores en todo el mundo. La terminal tiene una superficie de 331.886 m². En relación a la maquinaria, cuenta con 2 grúas Panamax, 4 grúas Post-Panamax y 2 grúas Super Post-Panamax, éstas últimas se utilizan para cargar y descargar los buques portacontenedores más grandes, con una anchura de más de 22 contenedores.⁸

⁶ Datos obtenidos en la página web de Gesport Terminal Marítima S.L.

⁷ Datos obtenidos en la página web de Grupo Boluda.

⁸ Datos obtenidos en la página web de OPCSA.

En resumen, en el puerto de La Luz se ubican tres terminales de contenedores. La concesión para utilizar y explotar estas terminales la otorga la Autoridad Portuaria. La Luz es el cuarto puerto en España que más contenedores mueve. Muy por delante se encuentran puertos referentes en el tráfico de contenedores como son Algeciras, Valencia y Barcelona. En este sentido, el puerto de La Luz puede y debe aspirar a aumentar la cantidad de contenedores que transitan por él. Como se ha descrito anteriormente, cuenta con una infraestructura y maquinaria moderna capaz de atraer este tipo de tráfico.

- Dársena Interior

La dársena interior está limitada entre el muelle León y Castillo y la costa. En el plano de la figura 3 está dibujada desde las cuadrículas E4 y F4 hasta E8 y F8. Esta dársena tiene diferentes usos. Por un lado se encuentra el Real Club Náutico de Gran Canaria fundado en el año 1904 y en donde atracan embarcaciones de vela ligera. En esta dársena, también hay ubicado un arsenal y una base naval. En sus muelles atracan barcos de la armada española.

En el muelle Santa Catalina, en frente del arsenal, se encuentra la zona destinada al atraque de cruceros. En el año 2019 llegaron a La Luz un total de 560 cruceros. Esta cifra se vio reducida a 234 cruceros en el año 2020 a causa de la pandemia mundial de COVID-19. La demanda motivada por el turismo es uno de los principales motores de las islas Canarias, y los cruceros son una fuente de negocio para la economía de la ciudad. Se evidencia que uno de los principales objetivos del puerto de La Luz en la actualidad, es recuperar el tráfico de cruceros y ayudar de esta forma a reactivar la economía de las islas⁹. Recientemente se ha dado a conocer en diferentes medios informativos como el periódico “La Provincia”, que la Autoridad Portuaria de Las Palmas está preparando una ampliación del muelle Santa Catalina. Esto posicionará a la isla como un enclave ideal para los cruceros del Atlántico.

Dentro de esta dársena hay una zona destinada a embarcaciones pesqueras. Está compuesta por el muelle de Sanapú, muelle del refugio y el muelle pesquero. El puerto de La Luz no destaca en la actualidad por ser un puerto dedicado al tráfico pesquero, y es por esto que la zona asignada a este tipo de embarcaciones no es muy grande.

⁹ No obstante, se estima que un estudio profundo del beneficio para Canarias de este tipo de tráfico es imprescindible.

La mayoría de los barcos que atracan en estos muelles realizan su actividad para comercializar a nivel local.

En el Patalán de Fransari, junto al muelle Grande, tiene su base de operaciones el *fast ferry* canario Fred Olsen Express. Antes de la reorganización del puerto, estaba ubicada en el muelle de Cambulloneros. La compañía realiza su actividad de transporte de pasajeros y carga rodada desde ese muelle, y conecta así con las islas de Fuerteventura y Lanzarote¹⁰. Justo al lado, en la parte inicial del muelle León y Castillo, la naviera Trasmediterránea suele operar con sus dos barcos, el “Ciudad de Valencia”, que cubre la ruta de Canarias con la península Ibérica, y el “Villa de Tzacorte”, que realiza rutas semanales con Tenerife y La Palma¹¹. El futuro de Trasmediterránea estará junto a la base de ARMAS en la dársena de África.

- Dársena de embarcaciones menores

Este espacio del puerto está enfocado para el uso de embarcaciones pequeñas de recreo y barcos de vela de 6 a 50 metros de eslora. Este muelle deportivo tiene actualmente una capacidad para 1.363 atraques y está protegido por dos diques de abrigo. Dentro de él se encuentra una gasolinera para los barcos de recreo, varios restaurantes, un club privado con piscina y gimnasio, y diferentes empresas náuticas. Uno de los servicios que se prestan en este muelle es el alquiler de embarcaciones, submarinismo, excursiones por la costa o cursos de actividades acuáticas¹².

6.2. Servicios del puerto de La Luz

El puerto de la Luz es un puerto comercial. Su posición, su seguridad, su infraestructura y su tráfico, ha favorecido que en él se presten actividades y servicios comerciales portuarios. A continuación, se describen algunos de los servicios existentes en el puerto de La Luz.

El servicio de practicaaje es el primero que se presta cuando un buque se aproxima al puerto, y también el último cuando éste termina su estancia en él. De acuerdo con De Rus et al. (1994), los prácticos son los encargados de garantizar que las operaciones y maniobras de los buques dentro de los límites del puerto se completen de forma

¹⁰ Datos obtenidos en la página web de Fred Olsen Express.

¹¹ Datos obtenidos en la página web de Trasmediterránea.

¹² Más detalles en la página web de Puerto deportivo Marina Las Palmas.

segura. La Autoridad Portuaria es la encargada de controlar el servicio de practicaje, los límites de su actividad y las tarifas ofertadas. Este servicio sólo es obligatorio para buques que superen los 500 GT¹³, y buques que transporten mercancía peligrosa.

En el puerto de La Luz los prácticos tienen una labor importante, ya que, como se ha mencionado anteriormente, la posición geográfica de Canarias la convierten en un lugar de parada para los navíos. Es decir, muchos de los buques que llegan a La Luz no conocen el puerto, y necesitan el asesoramiento de un práctico para efectuar la maniobra de entrada y salida del puerto (De Rus et al.,1994). El servicio de prácticos en este puerto lo gestiona la Corporación de Prácticos del puerto de La Luz y Las Palmas.

El servicio de remolcadores es una asistencia a la maniobra de los grandes buques en su llegada y salida del puerto. Consiste en enganchar el remolcador al buque para impulsarlo y ayudarlo a realizar la maniobra deseada. Este servicio también se suele utilizar cuando las condiciones de oleaje y viento no son las más seguras, o también cuando se necesita ayudar a detener el barco (De Rus et al.,1994). Los remolcadores y los prácticos comparten los mismos objetivos, garantizar la seguridad del puerto, su infraestructura y su entorno durante el tiempo en que el buque transite por él. Por ello, muchas veces los remolcadores y los prácticos trabajan conjuntamente. La licencia para este servicio la otorga la Autoridad Portuaria. Actualmente en el puerto de La Luz trabajan dos empresas dedicadas a esta actividad. Por un lado, la empresa Remolcadores Don Quijote S.L y por otro, REBAPA, que pertenece al grupo Boluda.

El servicio de amarre se presta una vez que el buque ha llegado al muelle. Esta actividad consiste en atar al barco a los cabos del muelle. De esta forma, el ejercicio de carga y descarga se puede completar de forma segura (De Rus et al.,1994). Al igual que los dos servicios anteriores, se necesita una licencia concedida por parte de la Autoridad Portuaria. En el puerto de La Luz posee este permiso el Grupo Sepcan desde hace más de 20 años.

Existen buques que, en vez de solicitar el servicio de amarre, prefieren el fondeo en las inmediaciones del puerto. Este servicio es más barato que el amarre, y suele ser utilizado por los buques que no van a descargar mercancía en la isla o que sólo

¹³ Gross Tons. Arque bruto de un buque

necesitan avituallarse para continuar su rumbo. Esta actividad es muy demandada en el puerto de La Luz, por ser un punto de unión hacia otros lugares.

El servicio de manipulación de mercancía abarca las tareas de carga y descarga, y de estiba y desestiba. De igual forma, este servicio también realiza el transbordo de mercancías. La actividad de estiba consiste en elevar la mercancía desde tierra hasta el buque amarrado al muelle, y la de desestiba desde el buque al muelle, o a otro barco (De Rus et al.,1994). En el puerto de La Luz el servicio de manipulación de mercancías, lo prestan las empresas estibadoras con el personal del Centro Portuario de Empleo de Las Palmas, S.A (CPE Las Palmas). ¹⁴.

El servicio de almacenamiento en los puertos se define como la estancia de la carga transportada por los buques o que en un futuro será transportada, en el recinto portuario. Esta mercancía está bajo la custodia de empresas privadas que operan en el puerto. La carga puede ser en contenedores, en *palets*, a granel o líquida.

Con respecto a la carga en contenedores, la mayoría son almacenados en las mismas terminales. Están a la espera de un transbordo a otro buque, o bien, transportadas por camiones hasta su destino.

El puerto de La Luz cuenta con dos silos por donde entra la mayoría de los cereales de la isla. Uno de ellos se localiza en muelle Grande, y cuenta con 4 tubos de succión y una capacidad de 30.000 toneladas. Este silo es propiedad de la empresa Silos Canarios, perteneciente al Grupo Capisa, quién lleva más de 60 años en el puerto. El otro silo está ubicado en el muelle Elder, y es propiedad de Graneros de Las Palmas. Tiene una capacidad de 12.000 toneladas y cuenta con una red de transporte por tuberías subterráneas que permite la carga y descarga en los buques graneleros que atracan en el muelle.

Por otro lado, la empresa Cementos Especiales de las Islas S.A, que tiene su fábrica de cemento en el sur de Gran Canaria, cuenta con silos de cemento en el muelle León y Castillo. Estos silos, están acompañados de cintas mecánicas para cargar sacos en camiones, y tuberías para llevar el cemento directamente a los buques.

¹⁴ Antiguamente este Centro se denominaba: Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de La Luz y de Las Palmas.

El puerto de La Luz también cuenta con un servicio de almacenamiento de frío industrial. La empresa Fríoluz Coldstore S.A dispone de una parcela de 14.000 m² en muelle Grande. Está compuesta por varias cámaras de frío a diferentes temperaturas.

En lo que se refiere al almacenamiento de combustible, el puerto cuenta con varios tanques donde se guarda, en su mayor parte, el combustible suministrado a los buques. Empresas como Petroleros de Canarias S.A, ORYX Iberia, CEPSA o Minerva Bunkering prestan este tipo de almacenamiento. Esos tanques, están conectados a una red de tuberías que se reparten alrededor del puerto para dar servicio de avituallamiento de combustible en la mayoría de los muelles.

Otro de los servicios portuarios existentes en el puerto es el de las reparaciones navales. Como ya se ha comentado en el apartado anterior, La Luz cuenta con empresas punteras en reparaciones y con una infraestructura moderna. Esta actividad de reparación naval es una de las más atractivas y promocionadas del puerto.

Por último, el servicio de aprovisionamiento a los buques lo prestan diversas empresas que desarrollan su actividad en torno al puerto. Por ejemplo, operan empresas muy especializadas como Anidia S.A, dedicada al aprovisionamiento de productos navales, o Nautical, especializada en suministros de electrónica naval.

Las navieras pueden contratar estos servicios directamente con la empresa que los presta. O bien, contratar a una consignataria para que ésta le represente durante su estancia en el puerto y le provea de todo lo que requiera el buque y su capitán. En la siguiente sección se hará una descripción de este servicio.

7. EL SERVICIO DE CONSIGNACIÓN

El artículo 319 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima Española, define al consignatario como “la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto”.

De acuerdo con lo anterior, una empresa consignataria es aquella que se ocupa de realizar las gestiones, actividades y diligencias que requiere un barco al llegar al puerto, y durante su estancia en el. Es decir, actúan como su representante. Algunas de estas empresas no se encuentran dentro de los límites del puerto, si no que se

localizan alrededor de éste. En el puerto de La Luz se agrupan alrededor de la Asociación de Consignatarios y Estibadores de Buques de Las Palmas (ASOCELPA), Conforme a Trujillo et al. (2012), las funciones de las consignatarias se pueden dividir en dos grupos: funciones que son propias de las empresas consignatarias y las funciones que derivan de instrucciones precisas de la naviera representada.

7.1. Funciones de las consignatarias

En este apartado se describen, de forma ordenada, las distintas tareas y labores que realizan las consignatarias. En este relato, se ha seguido un orden cronológico para tratar de plasmar el ciclo de actividades que desarrolla un buque en un puerto a través de las empresas consignatarias.

En primer lugar, tal y como expresa Trujillo et al. (2012), la compañía naviera contrata los servicios del consignatario antes de la llegada de la embarcación al puerto. En ese momento, el consignatario comienza a organizar y coordinar, sobre la base de unas fechas pactadas con la naviera, el atraque y amarre, o el fondeo del barco en los límites del puerto. También gestiona los servicios de practicaje y remolque, en caso de necesitarlo. De igual manera, dialoga con la Autoridad Portuaria la entrada y estancia del buque en el puerto, con el fin de conseguir los permisos y preparar la documentación necesaria para su llegada.

En resumen, antes de la entrada del barco al puerto, la consignataria debe informar a prácticos, remolcadores, autoridades, armador, Aduanas, Sanidad, etc, de la hora de llegada del buque, del tiempo que permanecerá en el puerto y del estado en el que éste se encuentra. Estos servicios, están implícitos y son propios de la labor del agente consignatario. (Trujillo et al., 2012).

Una vez el barco ha entrado en el puerto y esté atracado o fondeado, el consignatario deberá presentar la documentación requerida ante la Capitanía Marítima, la Autoridad Portuaria y la Agencia de Aduanas. También deberá facilitar a las autoridades locales la información sobre los pasajeros y la tripulación del barco.

Dependiendo el tipo de buque, la actividad que realice o el motivo de su llegada al puerto, podría necesitar servicios relacionados con la carga. Si el buque se dedica al transporte de pasajeros, el consignatario se encargará de controlar la operación de embarque y desembarque de los mismos. Si el buque es de carga (por ejemplo un

portacontenedores), es muy probable que necesite servicios de manipulación de mercancías, en tal caso, el consignatario también se encarga de contratarlo.

Según Trujillo et al. (2012), el servicio de manipulación de mercancías es contratado directamente por la naviera con la empresa estibadora. Estas empresas cuentan con gran poder e influencia en los puertos. Este hecho ha provocado que muchas empresas consignatarias contemplen que su marco de actuación, en lo referente a la manipulación de la mercancía, ha menguado. Sin embargo, los consignatarios han sabido adaptarse a las circunstancias y en la actualidad prestan servicios como la supervisión de la manipulación de la carga. Otra gestión importante en este punto es la declaración o manifiesto, de la mercancía transportada y descargada, en el despacho de aduanas.

Durante la estancia del buque en el puerto, éste puede requerir todo tipo de servicios. Los más destacados son: el suministro de combustible, el aprovisionamiento de comida y agua, garantizar la atención médica, el alojamiento de la tripulación en hoteles cercanos, encargar reparaciones de la embarcación o la contratación de servicios de limpieza. Cualquier otro encargo o prestación que requiera el buque, su tripulación o el capitán, también será atendida por el consignatario.

Cuando el barco ha terminado su actividad en el puerto, el consignatario deberá coordinar nuevamente los servicios de practicaaje y remolque.

Por otro lado, deberá informar a la naviera o armador de la hora de salida de la embarcación, la cantidad y tipo de mercancía que trasporta, el volumen y tipo de mercancía que ha cargado o descargado, los litros de combustible que lleva, el próximo puerto de destino y la hora aproximada de llegada. En caso de producirse reclamaciones relacionadas con el viaje, el consignatario deberá atenderlas. De igual manera, éste deberá facilitar toda la información que le requiera el armador.

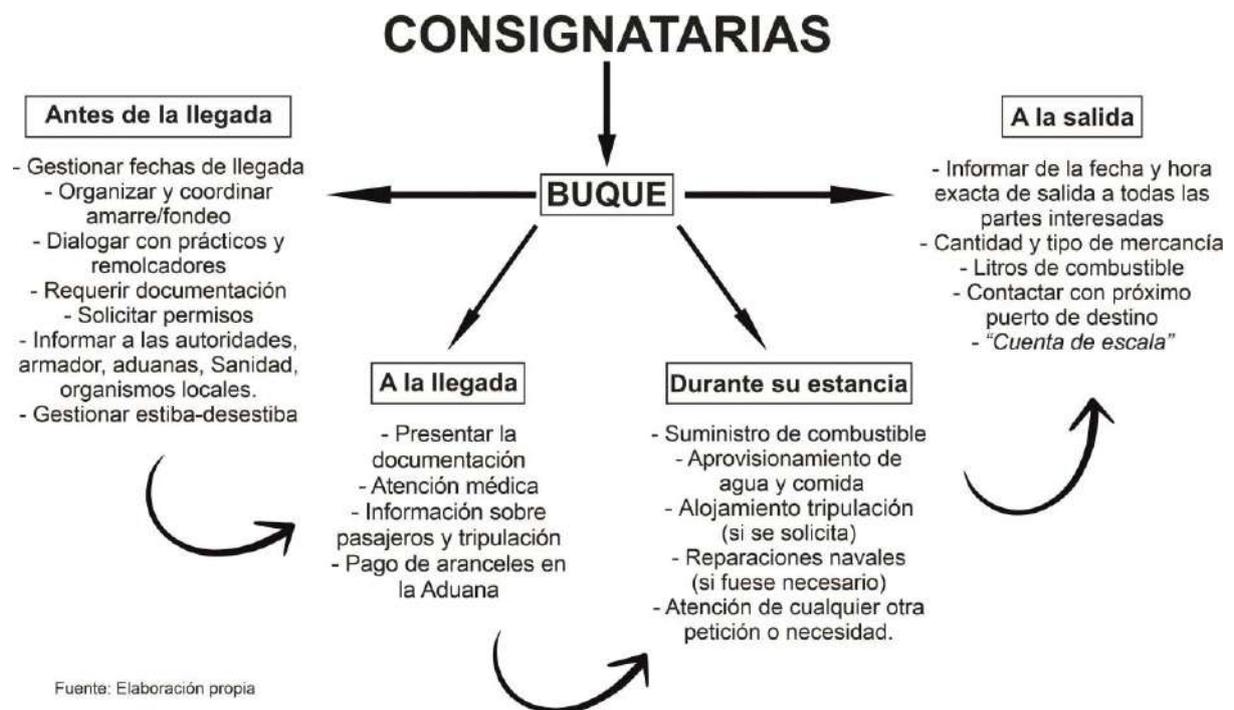
Una de las gestiones que debe realizar el consignatario tras la salida del barco, es la de elaborar un listado detallado en el que se desglosen todos los servicios prestados al buque durante su estancia en el puerto, así como el gasto generado. Este listado se conoce como la "Cuenta de escala". Una vez elaborada, la consignataria emite una factura a la naviera por los servicios prestados. En ella se incluyen todos los gastos incurridos por el buque desde su llegada al puerto y se añade un complemento o tarifa

de representación. Esta tarifa varía dependiendo el servicio prestado. Uno de los objetivos o premisas más importantes que tienen las consignatarias es cumplir con todas las gestiones anteriormente descritas sin generar demoras al buque ni al puerto.

La estancia de los barcos en el puerto tiene un coste elevado, cada hora o día de retraso tiene consecuencias negativas, como la formación de cuellos de botella. De modo que, la coordinación, organización y rapidez en la resolución de conflictos, son aspectos esenciales que deben poseer las empresas consignatarias.

En la figura 4, se muestra un resumen de todas las tareas anteriormente descritas.

Figura 4. Tareas y gestiones de las consignatarias en los puertos



8. LA LUZ COMO PUERTO CLAVE EN EL ATLÁNTICO MEDIO

La posición geográfica del puerto de La Luz es un atributo intrínseco que emplaza a la isla como un punto estratégico en el Atlántico. Sin embargo, esta característica propia y natural, no tendría valor ni ventaja por sí misma frente a otros puertos. De modo que, si no fuese por otros muchos factores externos que La Luz ha logrado desarrollar a lo largo de los años, no sería el puerto tan destacado que es hoy.

Por un lado, la buena gestión del espacio portuario por parte de las administraciones y organismos públicos, ha sido y sigue siendo un factor clave para el puerto. En este apartado, hay que destacar el papel de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (APLP), que es la encargada de gestionar los puertos de la provincia de Las Palmas, en especial el puerto de La Luz. Este organismo, como se comentaba en apartados anteriores, es el responsable de otorgar las licencias a las empresas privadas para que operen en el espacio portuario. No se trata sólo de seleccionar a estas empresas, además, debe supervisar y controlar su actividad, es decir, llevar a cabo las tareas de regulación económica. (De Rus et al.,1994).

Por otro lado, la infraestructura y los servicios portuarios descritos en el apartado 5, han potenciado el crecimiento del puerto. De esta forma, La Luz, se ha consolidado como uno de los puertos de quite más atractivos del Atlántico.

Este enclave de conexión que forman las islas favorece aún más a las empresas consignatarias, ya que los principales buques que contratan sus servicios no tienen en el puerto su base de operaciones habitual, pero sí lo utilizan como puerto de escala. Es decir, la llegada de estos buques al puerto es, generalmente, para avituallarse de agua, víveres y combustible, y realizar, en caso de necesitarlo, alguna reparación naval. El objetivo de estos buques es estar el menor tiempo posible en La Luz, y en este punto, destaca la labor de las empresas consignatarias como coordinadoras de todos los servicios portuarios.

8.1. La conectividad exterior del puerto de La Luz

En secciones anteriores, se ha puesto de manifiesto cómo la situación geográfica de Canarias es un factor clave para el desarrollo y el crecimiento del tráfico marítimo en los puertos. Esta localización, permite al puerto de La Luz posicionarse y organizarse como punto de enlace hacia otros territorios.

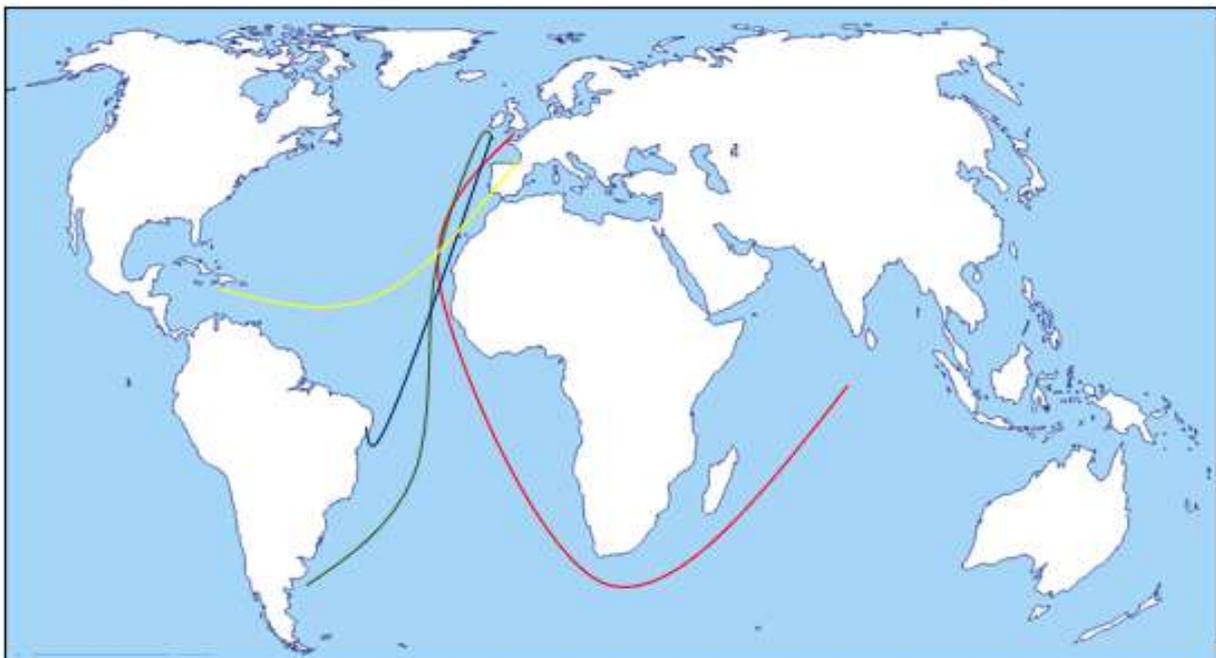
Históricamente las islas canarias han sido la última plataforma europea en las rutas marítimas hacia Las Indias. Desde el “Descubrimiento”, la mayoría de navíos que emprendían este trayecto, paraban en las islas para cargar mercancías, abastecerse de provisiones y reparar las naves. Esta conectividad que ofrecía Canarias hace siglos sigue existiendo a día de hoy.

En la figura 5 se muestra un mapa en el que se han plasmado las principales rutas marítimas del océano atlántico, en diferentes colores. Esta imagen pretende resaltar la posición de Canarias como un importante eje entre África, América y Europa.

La línea verde es la ruta que une Argentina con Europa. La carne argentina es uno de los principales productos que este país exporta a través de los puertos canarios. La línea azul refleja la ruta de Brasil con Europa. Brasil es uno de los principales países exportadores de soja, y usa el puerto de la Luz para distribuirla en el continente africano. La línea amarilla representa la ruta hacia los países latinos del mar Caribe que son grandes exportadores de cereales.

Por otro lado, la línea roja representa el tráfico marítimo que pasa por el Cabo de Buena Esperanza. Por esta ruta transitan buques mercantes que provienen de países asiáticos, y que tiene como destino países de Europa o América. Algunos barcos eligen, este recorrido debido a los altos costes que conlleva cruzar el Canal de Suez. Pero los tiempos de entrega o las directrices medioambientales que marca la Organización Marítima Internacional (OMI), motivan a las navieras a utilizar el canal. Sin embargo, esta ruta sigue activa a pesar de que conlleva navegar alrededor de 6.000 kilómetros más que por Suez. Este recorrido es elegido sobre todo en los trayectos de vuelta, cuando los barcos no están presionados por fechas de entrega.

Figura 5. Principales rutas marítimas en el océano atlántico



Fuente: elaboración propia.

Las oscilaciones en el precio del petróleo en los últimos años ha favorecido el aumento del tráfico marítimo por el Cabo de Buena Esperanza. Un descenso en el precio del petróleo puede hacer que esta ruta resulte muy económica para muchos buques portacontenedores. El puerto de La Luz se beneficiaría de que las embarcaciones escojiesen la ruta sudafricana ya que es el puerto más atractivo en el atlántico medio, y que es capaz de ofrecer servicios de avituallamiento, *bunkering* y reparaciones.

En marzo del año 2021, un buque portacontenedores de 400 metros de eslora, con capacidad para transportar 20.000 contenedores, paralizó el tráfico marítimo del Canal de Suez. El buque quedó encallado mientras intentaba cruzar por el canal. El impacto de este suceso provocó cuellos de botella en los principales puertos del mundo. Esto es debido a que las largas colas que se originaron a ambos lados del canal, causaron retrasos a más de 200 buques. Ante la incertidumbre, muchos portacontenedores y petroleros optaron por la ruta del cabo de Buena Esperanza como alternativa a Suez. Este hecho provocó un momento de crisis en el comercio marítimo y evidenció que la economía mundial tiene una alta dependencia del tráfico marítimo. (*El País*, 2021).

En este apartado también es necesario destacar la conectividad de las islas con el continente africano. Canarias comparte con África Occidental y del Norte varias rutas comerciales. Esto es gracias a más de una veintena de navieras que mensualmente operan entre los puertos canarios y los africanos. Esta conectividad con el continente africano permite que países menos desarrollados tengan acceso a mercados globales y puedan seguir creciendo gracias al comercio marítimo. Y también favorece a la expansión de la economía canaria en África.

Según el estudio de conectividad portuaria realizado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)¹⁵ durante el tercer trimestre de 2021, el puerto de La Luz es el cuarto puerto con mayor conectividad de España, con un índice de 31,32. Y el de Santa Cruz de Tenerife, es el decimoprimeros con 9,61. Este índice evalúa el desempeño de los puertos a través de datos estadísticos como la media del tráfico marítimo anual, el número de buques o compañías que recibe o el número de contenedores, la cantidad de servicios que ofrece o las conexiones hacia

¹⁵ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

diferentes territorios. Cuanto mayor es el índice de conectividad, más atractivo resulta el puerto y más barato es el coste del transporte.

En definitiva, la conectividad que ofrece el puerto de La Luz es uno de los grandes argumentos para atraer tráfico marítimo. Gracias a esto, las consignatarias han logrado establecerse aún más en el puerto y ofrecer sus servicios a los buques que utilicen a La Luz como punto de conexión hacia otros territorios.

8.2. La Luz: puerto *HUB*

Un puerto *HUB* es un centro logístico que, gracias a una serie de características, tiene un gran atractivo para ser un punto de conexión y distribución internacional. En un puerto *HUB* se almacenan mercancías y cargas con el fin de repartirlas a través de la geografía mundial.

El archipiélago canario es considerado un espacio *HUB*. Su posición geográfica, su estabilidad política, sus ventajas fiscales y su infraestructura marítima, le hacen tener unas condiciones idóneas como punto de conexión logístico.

En el apartado anterior se ha destacado la posición geográfica de Canarias. Su ubicación entre las principales rutas marítimas hace que muchas empresas establezcan en los puertos canarios su centro logístico.

Según Trujillo et al. (2012), la cercanía de las islas al continente africano ha despertado el interés de diferentes compañías y países para instalar su *HUB* logístico en los puertos de canarias. Los países africanos están en continuo crecimiento y son una oportunidad de expansión para empresas que quieren consolidarse en el continente. El puerto de La Luz, que se encuentra a tan sólo 210 km de distancia de la costa del continente africano, ofrece un espacio seguro y moderno donde establecerse. La solidez política, un marco legal férreo o una economía dinámica y globalizada, son algunos de los atractivos de las islas canarias frente a otros territorios africanos. Es decir, la seguridad que ofrece un país políticamente europeo, actualmente es mayor que la de muchos países del continente africano.

En este sentido, organizaciones como Cruz Roja Internacional, UNICEF o Banco Mundial de Alimentos, han establecido en el puerto de La Luz su centro logístico. El objetivo de este *HUB* en la isla es aprovechar su cercanía a la África continental y

almacenar en La Luz alimentos y recursos para posteriormente distribuirlo en el continente africano.

Así mismo, tal y como recoge en un artículo publicado en enero 2021 por el diario digital “El Canal“, uno de los países que más importa y exporta de Latinoamérica, Brasil, ha demostrado interés en establecer en el puerto de La Luz su *HUB* logístico de reexportación de cereales y otros productos agroalimentarios. La Autoridad Portuaria de Las Palmas, en colaboración con otras empresas interesadas, ha sido la encargada de promocionar la infraestructura, así como los espacios de almacenaje y los silos del puerto. Este esfuerzo de captación se ha saldado con un acuerdo de prueba piloto en La Luz. De esta forma, empresas agroalimentarias brasileñas podrán comprobar las condiciones de almacenaje, carga y descarga y reexportación que ofrece el puerto grancanario. En un futuro cercano, La Luz aspira a convertirse en el principal puerto de almacenamiento y distribución de cereales brasileños a países africanos y europeos.

Sin embargo, La Luz aún debe mejorar su posicionamiento como puerto de transbordo de mercancías y contenedores en el eje tricontinental entre África, América y Europa.

En la tabla 4 se recogen los datos de mercancía en tránsito, medidos en toneladas, durante los años 2018, 2019 y 2020 en los cuatro principales puertos de España.

Tabla 4. Mercancía en tránsito (toneladas)

	2018	2019	2020
Bahía de Algeciras	69.737.890	73.685.757	73.728.131
Valencia	35.313.050	36.707.918	39.352.755
Barcelona	22.325.353	22.513.486	20.160.202
Las Palmas	11.013.891	10.934.460	12.072.913
Santa Cruz de Tenerife	529.094	236.088	535.259

Fuente: Puertos del Estado.

En esta tabla se observa que el puerto de La Luz, en Las Palmas, no es líder en tráfico de mercancía en tránsito. Puertos como Barcelona o Valencia mueven el doble y el cuádruple de mercancía durante un año, y muy por encima de éstos se encuentra Algeciras con 73.728.131 toneladas en 2020. Estos datos ponen de manifiesto y evidencian que, La Luz, debe mejorar su posición en este tipo de tráfico y para ello tiene que afianzarse como *HUB* logístico en el Atlántico.

En la tabla 5 se recoge el número de contenedores en tránsito durante los años 2018, 2019 y 2020 en los puertos más importantes de España.

Tabla 5. Contenedores en tránsito (TEUS)

	2018	2019	2020
Bahía de Algeciras	4.195.368	4.416.235	4.430.024
Valencia	2.826.222	2.936.739	3.057.969
Barcelona	1.443.956	1.397.541	1.175.179
Las Palmas	583.735	447.412	535.757
Santa Cruz de Tenerife	103.608	12.530	25.907

Fuente: Puertos del Estado.

Al igual que en tránsito de mercancía, el puerto de Las Palmas ocupa la cuarta posición en tránsito de contenedores. La Luz cuenta con varios espacios dedicados al almacenamiento de contenedores. Sin embargo, la competencia con otros puertos como Tánger o Sines, han provocado un decrecimiento en este tipo de tráfico en el principal puerto de la isla. A pesar de esto, la empresa MSC sigue apostando e invirtiendo en el puerto de La Luz, con el objetivo de seguir explotando el espacio concedido en la terminal de OPCSA.

En resumen, el puerto de La Luz tiene potencial para abarcar más tráfico en tránsito. Este tipo de tráfico permitirá a La Luz seguir creciendo y compitiendo con puertos cercanos, y también crear sinergias con el transbordo de mercancías. Además de incrementar su conectividad tan importante para abaratar el coste del transporte.

En este sentido, muchos buques portacontenedores y buques de carga demandarán los servicios de consignación, no sólo para realizar labores administrativas a la llegada al puerto, si no también, para coordinar y contratar otros servicios como avituallamiento o reparaciones navales. El motivo de la llegada a puerto de estos buques es proveerse de diversos servicios entre los que destaca el de manipulación de mercancías, todo ello en el menor tiempo posible, por tanto, la labor del consignatario es básica (Trujillo et al., 2012).

En conclusión, el posicionamiento de La Luz como puerto *HUB*, así como el aumento en el tráfico de contenedores y mercancías en tránsito, es esencial para el crecimiento del puerto, del comercio y de la conectividad. Por consiguiente el papel de las consignatarias es fundamental como coordinadoras de todos los servicios, de manera

que éstos se lleven a cabo de forma eficiente, consiguiendo reducir el tiempo de permanencia del buque en el puerto.

8.3. El tráfico de avituallamiento en La Luz

En apartados anteriores, se ha resaltado a Canarias como punto estratégico en el eje tricontinental entre Europa, África y América.

Todas las grandes rutas que atraviesan el océano Atlántico conllevan semanas de navegación. A partir de los datos recogidos en la página web de “*SeaRates*”, se puede comprobar, de forma estimada, el tiempo de travesía entre dos puertos. Por ejemplo, un buque portacontenedores que transite desde el puerto de Santos en Brasil hasta el puerto de Rotterdam, tarda entre 16 y 20 días, dependiendo la compañía naviera. La ruta entre Sudáfrica y Hamburgo tiene una duración media de 22 días. El tiempo de navegación entre el puerto de Buenos Aires y el de Amberes está entre 29 y 39 días. Los puertos africanos como Lagos, Dakar, Lomé o Durban, están en constante crecimiento y eso genera nuevas rutas marítimas con el continente europeo. Estas rutas tienen una duración con Europa entre 15 y 35 días dependiendo el puerto de destino. Con todos estos días de navegación de por medio, las embarcaciones que transiten por estas rutas necesitarán un puerto de quita que les de soporte técnico cuando necesiten hacer una parada para abastecerse.

El servicio marítimo consistente en el suministro de todos los bienes y servicios necesarios para el aprovisionamiento de una embarcación y de los tripulantes de la misma, se conoce como servicio de avituallamiento (De Rus et al.,1994). Las provisiones más importantes que necesita un navío durante una travesía son: el agua potable, combustible, hielo, víveres, medicinas y artículos de primera necesidad.

El puerto de la Luz es el punto más atractivo en medio de estas rutas, y es el más utilizado para llevar a cabo este tipo de servicios. Los buques que necesiten hacer un alto en su trayecto, no tienen que desviar su rumbo gracias a su envidiable posición geográfica. Compite con el puerto de Santa Cruz de Tenerife y con los puertos africanos más cercanos. En la tabla 6 se muestran las cifras en avituallamiento marítimo en el puerto de la Luz y en el puerto de Santa Cruz durante cuatro años.

Tabla 6. Avituallamiento (toneladas)

	2017	2018	2019	2020
La Luz	2.678.808	2.630.374	2.519.563	2.329.503
Santa Cruz	725.736	685.587	646.957	499.803

Fuente: Puertos del Estado

Los datos recogidos en esta tabla muestran que, del total de toneladas de avituallamiento que se distribuyen en estos dos puertos, alrededor del 80% se abastecen en el puerto de la provincia de Las Palmas. Este dato refleja cómo La Luz es un puerto mucho más competitivo que el principal puerto de la provincia de Santa Cruz de Tenerife. La variedad y calidad de servicios que presta el puerto de La Luz lo convierten en la opción más atractiva de las islas.

Los puertos del África continental no cuentan con una infraestructura tan moderna. Tampoco poseen un sistema político fuerte y estable, y la seguridad financiera y social es muy débil. A pesar de esto, hay muchas compañías navieras y grandes empresas logísticas que se están estableciendo en estos países. En un futuro cercano, estos puertos africanos serán una gran competencia para La Luz.

A continuación, la figura 6 muestra el avituallamiento medido en toneladas. Estos datos son recogidos por la página web de puertos del estado y recopilados a su vez por las distintas autoridades portuarias. Cada línea representa a uno de los puertos españoles que más tráfico de avituallamiento recibe desde 2010 hasta 2020.

Figura 6. Avituallamiento en los principales puertos españoles

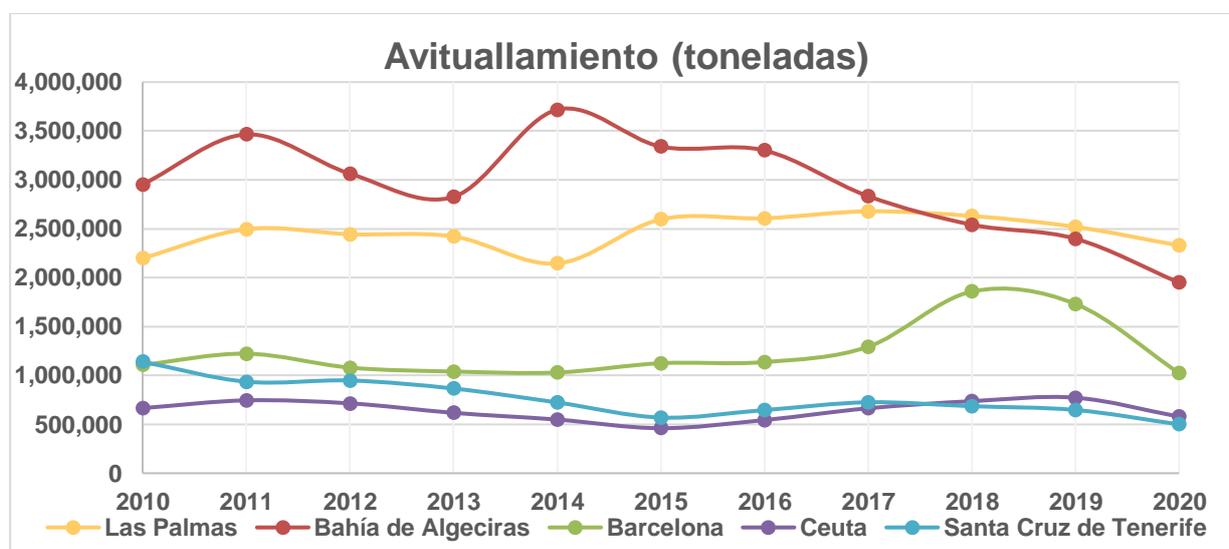


Gráfico elaboración propia con datos de la web de Puertos del Estado

La línea roja muestra los datos del puerto de la Bahía de Algeciras, en el sur de Andalucía. Es uno de los puertos más importantes de Europa, y en términos de avituallamiento marítimo, ha sido el que más toneladas ha movido en España a lo largo de los años. Se puede observar en el gráfico cómo tuvo una tendencia negativa desde 2011 hasta 2013. Luego de 2013 a 2014 se produce una subida de 700.000 toneladas aproximadamente, pero en 2014 cambia y desciende hasta 2020. El puerto pasa de un avituallamiento de 3.718.475 toneladas a 1.949.298 en el último año.

El puerto de Barcelona está representado por la línea verde. A pesar de ser de uno de los puertos más importantes en el Mediterráneo, no se caracteriza por su servicio de abastecimiento de embarcaciones. Está más especializado en tráfico de contenedores, pasajeros y cruceros. Su punto más alto se produjo en 2018 con 1.857.961 toneladas y el más bajo en 2020 con 1.024.014 toneladas.

Las líneas azul y violeta reproducen las toneladas de avituallamiento del puerto de Santa Cruz de Tenerife y del puerto de Ceuta respectivamente. Ambas mantienen la misma tendencia a lo largo de los diez años representados en la gráfica. A pesar de que el puerto de Santa Cruz está en una posición geográfica tricontinental, éste no ha sido capaz de competir con la infraestructura y el dinamismo que ofrece el puerto de Las Palmas. Lo mismo le ocurre a Ceuta con el puerto de Algeciras. Ambos están ubicados en el estrecho de Gibraltar, pero el puerto de Andalucía es el que más tráfico de avituallamiento atrae.

El puerto de la Luz (Las Palmas) viene representado por la línea amarilla. Se puede observar cómo el comportamiento en los datos de avituallamiento en el puerto de Las Palmas es bastante lineal a lo largo de los años. Sólo se observa un cambio brusco hacia una tendencia negativa en el año 2014. A partir del año 2015, y con el tráfico de avituallamiento del puerto de Algeciras en decadencia, el puerto de La Luz vuelve a recuperar las toneladas que abastecía durante años anteriores. El crecimiento en el puerto isleño y el decrecimiento en el puerto andaluz, provoca que, desde el año 2018, el puerto de Las Palmas sea líder en España en tráfico de avituallamiento.

Los últimos tres años que aparecen representados en la figura 6, reflejan una tendencia negativa. Cada año disminuyen las toneladas avitualladas en los puertos más importantes en este tipo de tráfico. El puerto de la Luz ha sabido mantenerse en

niveles de avituallamiento similares a hace diez años y ha mitigado, sustancialmente, la depresión que ha sufrido el tráfico de avituallamiento en los puertos españoles.

8.4. Gasolinera del Atlántico

El puerto de La Luz es uno de los grandes nexos de conexión. Durante el siglo XIX y parte del siglo XX, destacó por ser uno de los puertos que más carbón avituallaba en el Atlántico. Con la llegada de los motores, el puerto cambió los tanques de carbón por tanques de combustible líquido. Es en ese momento cuando el puerto empieza a darse a conocer como una gran estación de combustible, “La Gasolinera del Atlántico”.

Al igual que en el apartado anterior, La Luz compite principalmente con el puerto de Algeciras en el servicio de avituallamiento de combustible. Sin embargo, puertos como Barcelona, Ceuta o Santa Cruz de Tenerife, han ido aumentando su actividad en lo que a suministro de combustibles se refiere.

La posición geográfica, la infraestructura moderna, la logística, la rapidez en el servicio o el bajo coste respecto a otros puertos, motivan a los buques a llenar sus depósitos en el puerto de la isla.

Las empresas suministradoras de combustibles líquidos en el puerto de La Luz son: Minerva Bunkering (antigua Aegean), CEPSA, BP, Repsol, Petrologic, Oryx, Petrocan (filial de CEPSA) y Olecasa. Estas compañías cuentan con grandes tanques de almacenaje repartidos por el espacio portuario. Hay que mencionar, además, que en torno al 90% del combustible suministrado a buques es distribuido por tres de esas compañías, CEPSA, Minerva Bunkering y Oryx.

En La Luz se suministra el combustible líquido de tres formas diferentes. Buque a buque, conocido como servicio de *Bunkering*, a través de tuberías distribuidas por el puerto y con camiones cisternas.

Por un lado, según la información recogida en la web de “Puertos de Las Palmas”, La Luz cuenta la mayor red de tuberías de España. Por ellas se distribuye combustible líquido desde los tanques de almacenamiento, hacia los distintos muelles del puerto. El Fuel Oil es el principal combustible que utilizan los buques y tiene un alto contenido en azufre.

CEPSA es propietaria de la única refinería de petróleo de Canarias, y está ubicada en Tenerife. Allí no tiene competencia en lo que abastecimiento de combustible se refiere. Pero no ocurre lo mismo en el puerto de La Luz, en donde el número de empresas dedicadas a esta actividad es mayor y también la competencia. En el año 2011, CEPSA decidió expandirse en La Luz y compró el área de almacenaje de Texaco. De esta forma, consiguió aumentar el número de tanques que poseía. En la actualidad CEPSA, junto con su filial Petrocan, abarca alrededor del 50% del combustible que se suministra a los buques en el puerto de La Luz. Cuenta con 22 tomas en distintos muelles para abastecer de fueloil, gasoil o diesel, a los buques atracados.

Minerva Bunkering es la segunda suministradora de combustibles con más presencia en los muelles del puerto. Esta empresa es almacenadora y distribuidora de Fueloil y Gasoil. Actualmente cuenta con 13 tomas en el muelle León y Castillo, 6 tomas en el muelle de Cambulloneros, 8 tomas en muelle Grande y 2 tomas en el muelle Benito Pérez Galdós. En total, 29 tomas por las cuáles es capaz de abastecer a grandes y pequeños buques atracados en los muelles.

Por otro lado, el servicio de *bunkering* se define como el suministro de combustible buque a buque. Es decir, este servicio se presta con el buque fondeado en los límites del puerto o bien con el buque atracado mientras en éste se realizan otro tipo de tareas. Este servicio se lleva a cabo a través de barcos, denominados gabarras, que almacenan el combustible en su zona de carga.

En el puerto de la Luz, el servicio de *bunkering* es el más utilizado. Según datos de la Autoridad Portuaria, alrededor del 65% de los suministros de combustible, se realizan buque a buque. El puerto cuenta con varias gabarras para garantizar este servicio. Como se ha mencionado al principio de este apartado, La Luz esta considerado como una gran estación de combustible, y gran parte de este éxito es debido al servicio de *bunkering* que ofrece.

Sin embargo, este tipo de servicio acarrea riesgos. Principalmente, existe el peligro de derrame mientras se realiza el suministro, o el vertido accidental causado por una colisión entre la gabarra y el buque. El riesgo de explosión o incendio también está latente en este tipo de actividad. Las consecuencias de un accidente en el servicio buque a buque es la contaminación de las zonas próximas al puerto.

Por otro lado, es evidente que el puerto de La Luz ya está trabajando en conseguir alternativas a los combustibles fósiles con la idea de seguir en el mercado dada las nuevas demandas de los buques en términos de combustibles. La Organización Marítima Internacional (OMI) está estableciendo las nuevas regulaciones en términos medioambientales para los buques y, por tanto, la demanda de éstos se modificará debido a las nuevas exigencias.

En definitiva, el servicio de *bunkering* es uno de los más demandados por los buques a su llegada a los puertos. La competencia existente en esta actividad, obliga a los puertos a ser innovadores y eficientes en la tarea de suministro. Uno de los motivos principales por los que un buque elige un determinado puerto para avituallarse es el tiempo de espera para recibir el servicio. Dicho lo anterior, desde la Asociación de Consignatarios y Estibadores de Las Palmas (ASOCELPA), advierten que el puerto de La Luz debe mejorar en este servicio, y alertan que muchas veces el buque emplea mucho más tiempo en quedar fondeado que en realizarle el suministro.

Por último, el puerto de La Luz ofrece también el servicio de suministro de combustible a través de camiones cisterna. Esta forma de avituallamiento es la menos empleada. Se utiliza, sobre todo, para suministrar a embarcaciones pequeñas, o a buques que requieran poca cantidad de combustible. También se usa en zonas del puerto en donde no hay tomas o no llegan las gabarras. Las empresas que realizan este tipo de servicio en La Luz son, principalmente, Cepsa, BP y Repsol.

En resumen, el servicio de suministro de combustible es uno de los más demandados en los puertos de todo el mundo. Esta actividad también genera, indirectamente, un aumento de la demanda de otros servicios. Esto es debido a que la mayoría de los buques que avituallan combustible, solicitan otros servicios del puerto. En este punto, las consignatarias ejercen su labor de coordinar y gestionar todas las necesidades de las embarcaciones y evitar así retrasos al propio buque y al puerto.

9. CONCLUSIONES

En primer lugar, es necesario recordar que el objetivo principal de este proyecto es destacar la labor de las empresas consignatarias en La Luz, mediante una descripción detallada de las características, fortalezas y debilidades del puerto.

Como ya es sabido, Canarias está reconocida por la Unión Europea como una región ultraperiférica (RUP) debido a su insularidad y su lejanía del continente europeo. Los datos estadísticos que se detallan en el apartado 3, evidencian la alta dependencia de las islas canarias con el exterior.

En este proyecto se han detallado las características técnicas, la tecnología y la variedad de servicios que ofrece el puerto de La Luz, así como el de las principales empresas asentadas en su entorno. Es evidente que, el puerto más importante de la provincia de Las Palmas, es un espacio que está en continuo crecimiento y desarrollo. Por él, transcurren mercancías para importar, para exportar o en tránsito hacia otros lugares. El comercio y el tráfico marítimo son el principal motor de la ciudad, que genera un incentivo que puede ayudar a incrementar la demanda total que se ha visto reducida por el decrecimiento de la demanda turística.

Es visible y manifiesto que el paisaje de la bahía de Las Palmas de Gran Canaria se ha ido transformando en los últimos años. Cada vez son más los barcos atracados o fondeados en las inmediaciones del puerto. Gran parte de este cambio se debe al crecimiento de La Luz. Es por esto que, el puerto, es la principal vía de entrada de riqueza, progreso, trabajo y mejora para la isla de Gran Canaria, para el resto del archipiélago y para sus ciudadanos.

La Luz ha permitido que muchas compañías se establezcan, se estructuren y se organicen alrededor del espacio portuario. Aprovechar la posición geográfica de la isla es clave, no sólo para las compañías navieras que deseen utilizar a La Luz como un puerto de quita, si no también, para distintas empresas que aspiren a establecer su *HUB* logístico de distribución en el puerto o sus alrededores.

En este sentido, tal y como se ha descrito en la sección 8, el principal puerto de la provincia de Las Palmas es uno de los que más tráfico de avituallamiento atrae, de igual manera es uno de los principales suministradores de combustible a buques en

el Atlántico y, también, es una de las áreas más seguras y modernas para que las empresas establezcan sus centros estratégicos.

En la sección 6 de este proyecto, se describe la red de distintas actividades y servicios que ofrece La Luz, así como las empresas más importantes que en él intervienen.

A lo largo de los años, el puerto ha apostado por aumentar el tráfico de contenedores en tránsito. Para ello, se ha incrementado la capacidad de sus terminales de contenedores y se ha modernizado las grúas de carga y descarga. Además, se han impulsado proyectos para ampliar y transformar el espacio de sus dársenas y diques. Por otro lado, hay que resaltar el interés en potenciar y promocionar la reparación a buques *offshore* y plataformas petrolíferas. En definitiva, existen grandes argumentos para afirmar que La Luz es uno de los puertos de tráfico de avituallamiento y en tránsito más importantes del Atlántico.

Como ya se ha descrito en este proyecto, cuando un buque llega a puerto, es necesario que, por una parte, el armador realice una serie de gestiones administrativas frente a los distintos organismos públicos. Por otra parte, existen servicios de amarre, fondeo, prácticos, remolcadores, manipulación de la carga, almacenamiento, avituallamiento y suministro de combustible, que se contratan directamente con las distintas empresas que lo prestan.

Para atender, coordinar y unificar todas las peticiones de servicios que las compañías navieras requieren a su llegada al puerto, muchos buques recurren a la figura de un consignatario. Tal y como se describe en la sección 7, las consignatarias actúan como representantes del barco en el puerto. Realizan, por cuenta del armador, todas las tareas administrativas que son necesarias cuando una embarcación llega a puerto. También contratan todos los servicios y actividades que el buque y la tripulación soliciten.

Llegados a este punto, y tras analizar en este proyecto las características principales de La Luz, así como el tipo de tráfico que por el puerto transcurre, o las actividades y servicios que dentro del espacio portuario se desarrollan, se puede proceder a responder la pregunta formulada en la introducción de este trabajo: ¿tienen futuro las consignatarias en un puerto como La Luz?

La respuesta es sí. Tras elaborar y examinar este proyecto, se puede afirmar que el futuro de La Luz seguirá ligado al tráfico de avituallamiento y suministro de combustibles. El puerto debe seguir aprovechando su posición geográfica en el eje tricontinental y atraer, de esta forma, el interés de las compañías navieras. La llegada a puerto de buques de diferentes partes del mundo para hacer escala en Las Palmas, favorece totalmente a las consignatarias. Su desempeño en la gestión del tiempo, tramitación de permisos y documentaciones, o contratación de las actividades portuarias, son clave para que este tráfico de avituallamiento quede satisfecho tras su llegada a puerto y vuelva a elegirlo en un futuro.

Al mismo tiempo, La Luz debe incrementar el tráfico de contenedores en tránsito. Este es uno de los grandes puntos de mejora que el puerto y la Autoridad Portuaria de Las Palmas están tratando de perfeccionar a través de diferentes acuerdos con grandes navieras o mediante la modernización de la infraestructura portuaria. La figura de las empresas consignatarias tendrán una función destacada en este aspecto. Es evidente que un aumento en el tráfico de contenedores en tránsito traerá consigo un incremento en la demanda de otros servicios y actividades relacionadas con el puerto.

Por consiguiente, promover el puerto como un espacio *HUB* internacional es la mejor manera de atraer a grandes empresas logísticas que quieran asentarse en un territorio seguro, moderno y estratégico.

Para finalizar, es necesario volver a recalcar el papel que cumplen las empresas consignatarias en La Luz. El desempeño de sus funciones es clave para que el puerto opere con normalidad. Son importantes para la organización y gestión de todos los procesos portuarios de los buques que llegan a La Luz. Son fundamentales en la resolución de conflictos y problemas del día a día de las embarcaciones. Por otra parte, estas empresas promocionan el puerto y, gracias a su buen hacer, atraen a nuevos buques y crean nuevas oportunidades de negocio. En definitiva, las consignatarias son, entre todos los agentes portuarios, la pieza clave y de unión de todas las actividades del puerto.

10. REFERENCIAS

Agencia Tributaria Sede electrónica. Aduanas e impuestos especiales
<https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/inicio.html>

Armesto, F. (1995) “Canarias e Inglaterra a través de la historia”, *Cabildo Insular de Gran Canaria*.

Asociación de Consignatarios y Estibadores de Buques de Las Palmas (ASOCELPA).
Página web de <https://asocelpe.es/>

Astilleros Canarios S.A (ASTICAN). Página web <https://www.astican.es/es/>

Autoridad Portuaria de Las Palmas. Página web de puertos de Las Palmas.
<https://www.palmasport.es/es/>

Consejería de Hacienda, Presupuestos y Asuntos Europeos, Regiones ultraperiféricas. Página web del Gobierno de Canarias. ,
<https://www.gobiernodecanarias.org/asuntoseuropeos/rup/>

De Rus, G., Román, C., y Trujillo, L. (1994) “Actividad Económica y estructura de costes del puerto de La Luz y de Las Palmas”. *Editorial Civitas*

Español, M., (29 marzo 2021) “El canal de Suez restablece el tráfico tras conseguir reflotar el megabuque atascado” *El País*, <https://elpais.com/economia/2021-03-29/desencallado-el-buque-ever-given-que-bloqueaba-el-canal-de-suez.html>

Fred Olsen. Página web <https://www.fredolsen.es/es>

Gabinete literario Las Palmas de Gran Canaria (2008). “Puerto de Las Palmas. 125 años de Nuestro Puerto. Una historia unida al desarrollo de la ciudad. El puerto de La Luz”. *Puerto de Las Palmas y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*.

Gesport Atlantic S.L. Página web <https://gesportatlantic.com/>

Grupo Boluda. Página web <https://www.boluda.com.es/es/inicio/>

Hidramar. Página web <https://www.hidramar.com/>

La Provincia.Periódico. Página web <https://www.laprovincia.es/>

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo - Comercio. Página web <https://comercio.gob.es/es-es/Paginas/Index.aspx>

Ministerio de Transporte, movilidad y agenda urbana Página web de Puertos del Estado. Gobierno de España. <https://www.puertos.es/es-es>

Naviera Armas. Página web <https://www.navieraarmas.com/>

Morales, V., Quintana, F. (2003) “La aspiración al puerto de La Luz: orígenes y desarrollo hasta 1880, o la frustración de un proyecto prematuro” *Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*.

OPCSA. Terminal de contenedores de Operaciones Portuarias Canarias (OPCSA). Página web <https://www.opcsa.com/opcsa2021/index.php/es/>

Puerto deportivo Marina Las Palmas. Página web <https://marina.palmasport.es/>

Santana, J.M. (2012) “Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el Antiguo Régimen”. *Cuadernos americanos*. <http://www.cialc.unam.mx/cuadamer/textos/ca142-113.pdf>

SeaRates. Rastreo de rutas marítimas. Página web de SeaRates <https://www.searates.com/es/services/distances-time/>

Sims R., R. Schaeffer, F. Creutzig, X. Cruz-Núñez, M. D’Agosto, D. Dimitriu, M.J. Figueroa Meza, L. Fulton, S. Kobayashi, O.Lah, A. McKinnon, P. Newman, M. Ouyang, J.J. Schauer, D. Sperling, and G. Tiwari. (2014) “Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change” *Prensa de la Universidad de Cambridge*. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc_wg3_ar5_chapter8.pdf

Trasmediterránea. Página web <https://www.trasmediterranea.es/>

Trujillo, L., Tovar B., Gonzalez, M.M. (2012) “Impacto económico y social de las actividades de consignación y estiba del Puerto de Las Palmas”. *Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*.

Zamakona Yards. Página web <https://www.zamakonayards.com/>