

ESPACIOS DEGRADADOS Y FORMAS DE EXCLUSIÓN SOCIAL EN LOS PUERTOS CANARIOS

Carmen Rosa Delgado Acosta

Carmen Gloria Calero Martín

Luz Marina García Herrera

Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna

RESUMEN

El artículo analiza los cambios que, a lo largo del desarrollo histórico, conocen los espacios desvalorizados y con grupos socialmente excluidos, vinculados a las zonas portuarias de las dos mayores ciudades canarias: Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. La finalidad es demostrar la persistencia de dinámicas segregadoras tanto en el espacio portuario como en el entorno urbano inmediato, lo que genera situaciones paradójicas como la simultánea renovación a la que en la actualidad se someten los frentes litorales y las zonas portuarias y la aparición de nuevas expresiones y espacios de exclusión social.

Palabras clave: espacios degradados, exclusión social, barcos abandonados, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria.

ABSTRACT

The paper analyzes changes registered, through time, by devalorised spaces together with those occupied by socially excluded groups, linked to port areas of the two major canarian cities (Las Palmas de Gran Canaria and Santa Cruz de Tenerife). The aim is to show the persistence of segregation dynamics in the port area and the immediate urban surrounding as well. Its outcome is a paradoxical one: while urban waterfronts and port territories are nowadays redeveloped, new expressions and spaces of social exclusion have simultaneously been generated.

Key words: derelicted spaces, social exclusion, abandoned ships, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria.

Fecha de recepción: diciembre 2009.

Fecha de aceptación: mayo 2011.

I. INTRODUCCIÓN

La reestructuración de los ámbitos portuarios, y por extensión de los frentes costeros urbanos ha impulsado, a lo largo del tiempo, la expansión y el desarrollo de las ciudades y de los propios espacios portuarios, siendo éste el aspecto más conocido de la relación puerto-ciudad. Pero, de igual modo, la transformación de dichos ámbitos ha implicado la aparición de espacios desvalorizados, sin funcionalidad y muy degradados ambientalmente, y sectores del entorno urbano inmediato ocupados por grupos de población cercanos a la marginación y a la exclusión social.

En la actualidad, los frentes marítimos y fluviales urbanos han experimentado profundos cambios, resultado de la reorganización económica global y de la redefinición de la relación ciudad-puerto, que han atraído la atención de muchos investigadores sociales. Sin embargo, dicha revitalización ha venido acompañada, en muchos casos, de una dimensión menos atendida por la literatura existente como son los fenómenos de desvalorización y de exclusión social generados en el propio puerto o en su entorno.

Así, las transformaciones en la navegación marítima a escala global, derivadas de la liberalización económica, han conducido a la proliferación de barcos con banderas de conveniencia que burlan las normas de empleo y de seguridad de su tripulación, y suponen para los puertos permisivos con estas prácticas, la aparición de situaciones de exclusión social ligadas al abandono de barcos con sus tripulaciones por parte de armadores o fletadores.

El análisis histórico realizado en los dos principales puertos canarios, el de Las Palmas de Gran Canaria y el de Santa Cruz de Tenerife, muestra la permanencia de fenómenos de desvalorización espacial y de exclusión social con la adopción, en el presente, de nuevas formas y localizaciones espaciales.

II. TENDENCIAS GENERALES Y MANIFESTACIONES LOCALES EN LAS RELACIONES CIUDAD-PUERTO: DESDE LOS ORÍGENES HASTA FINALES DEL SIGLO XX

El origen de buena parte de las ciudades litorales y fluviales se asocia con la actividad mercantil de los puertos que, a lo largo de la historia, han sido lugares fundamentales para el comercio, facilitando el intercambio de mercancías y la articulación de las rutas comerciales, al tiempo que han funcionado como espacios de contacto cultural, entrelazando culturas, valores, ideas e innovaciones tecnológicas.

La estrecha unión entre la ciudad y el puerto ha llevado a acuñar el término ‘ciudad-puerto’ como expresión de esa simbiosis. Para el Occidente europeo, Hoyle (1998) identificó cinco fases en la relación ciudad-puerto, que coinciden con distintas reestructuraciones espaciales y funcionales.

Durante la primera, situada entre la Alta Edad Media y el siglo XIX, tiene lugar una estrecha vinculación funcional y espacial ciudad-puerto. A continuación, se produce una expansión portuaria, impulsada por el rápido crecimiento industrial y comercial que requiere, desde el siglo XIX hasta principios del XX, un desarrollo espacial más allá de los confines urbanos, mediante industrias y muelles lineales. La tercera fase se caracteriza por la separación y ampliación espacial del puerto respecto a la ciudad, que alcanza hasta mediados del siglo XX, una disociación debida al crecimiento industrial (especialmente la localización

costera de las refinerías de petróleo), la introducción de los barcos roll on-roll off y los servicios para los contenedores por su exigencia de superficies más extensas. Durante el periodo 1960-1980 se produce un distanciamiento entre ciudad-puerto motivado por los cambios en la tecnología del transporte marítimo que induce el crecimiento de áreas marítimas separadas dedicadas al uso industrial. La quinta fase, iniciada en los años ochenta del siglo pasado, se identifica con la recuperación urbana de los frentes marítimos y fluviales, y en ella a la vez que el gran puerto consume mucho espacio terrestre y marino, comienzan las intervenciones de renovación del centro histórico.

La relación entre la ciudad y el puerto, por tanto, ha evolucionado en la medida en que, de modo paralelo, se han transformado las actividades de producción y de transporte. Así pues las sucesivas reconversiones de los ámbitos portuarios están ligadas a las distintas rondas de acumulación del capital que abren nuevas oportunidades de inversión (Díaz Rodríguez, García Herrera y Armas Díaz, 2008); al tiempo que generan zonas desvalorizadas u obsoletas, que afectan a las áreas urbanas próximas. Con el apoyo que proporcionan las distintas fases generales mencionadas, si bien adaptadas en sus rasgos y cronología a las especificidades locales, se explora la incidencia histórica de los dos principales puertos canarios en la configuración de espacios urbanos desvalorizados y de exclusión social.

1. Asociación funcional y espacial entre la ciudad y el puerto: usos militares y espacios desvalorizados en los puertos canarios

La fase inicial de asociación transcurre desde el origen de la ciudad hasta mediados del siglo XIX, cuando el puerto es precisamente la actividad económica fundamental de aquélla. De tal manera que se establece una dialéctica entre el auge o declive urbano y las vicisitudes del movimiento portuario. En los dos principales puertos canarios, la búsqueda de condiciones de seguridad marcó los principales usos litorales, por ello, una de las originarias ocupaciones del litoral fue la militar que desarrolla un conjunto de castillos, baterías y muralla defensiva a lo largo de la costa (Martín Galán, 2007); una vez superada la fase de inseguridad, gran parte de la construcción militar queda obsoleta y se abandona, lo que provoca su ruina progresiva y, más tarde, su demolición y sustitución por nuevos usos urbanos. También la seguridad sanitaria utilizó la costa para instalar los lazaretos de aislamiento de mercancías sospechosas, y los pasajeros y tripulaciones de barcos «contagiados». En el caso de Santa Cruz, Los Llanos, al sur del muelle principal, fue el lugar elegido para la ubicación del Lazareto cuya presencia estigmatizó la zona convertida desde el siglo XVIII en adelante en un área marginal (Cioranescu A., 1977: 238; Murcia Navarro, 1975: 67). En cambio, en el puerto de Las Palmas existieron dos y de construcción muy posterior: el primero se construyó en 1869, en la zona de los Arenales de Santa Catalina, entre la inicial zona portuaria y el futuro Puerto de La Luz. El segundo, en un lugar también al sur, pero distante del núcleo urbano y más aún del puerto principal, se construyó a finales del siglo XIX (Gallardo Peña, 1996; Ramírez Muñoz, 2001).

En los litorales de ambos puertos también se instalaron los hornos de cal. Así en la marina de Santa Cruz, desde 1515, funcionó el primero (Cioranescu, 1977: 349), y más tarde se construyeron otros a lo largo de la costa, tanto al norte como al sur del puerto principal. Otra de las actividades más representativas es la construcción de navíos. En el litoral de Santa

Cruz funcionaron ocasionalmente dos varaderos desde el siglo XVI al XIX (Cioranescu, 1977: 246); en el de las Palmas, desde finales del siglo XV, los varaderos junto con otras actividades se concentraron en la marina que precedía al barrio de Triana, la zona del muelle de San Telmo (Martín Galán, 2007: 41). También la salazón de pescado estableció sus instalaciones en la costa desde épocas tempranas (Cioranescu, 1977: 26), sin embargo, aunque la actividad no tuvo un desarrollo importante, sí tuvo una implantación espacial destacada: los saladeros, que se construyeron en el litoral norte de Santa Cruz, pervivieron hasta bien entrado el siglo XX. En Las Palmas, la salazón de pescado se concentró en una zona más alejada de la ciudad, hacia el sur. En ambos casos, en su entorno surgieron humildes barrios cuyos habitantes estuvieron ligados al puerto y a las actividades marítimas (Martín Galán, 2007: 40-41).

Estas diversas actividades fueron poco a poco desapareciendo, sustituidas por otras; sin embargo, su huella espacial, en muchos casos, quedó intacta durante mucho tiempo. Asimismo la proximidad de las actividades marítimas y portuarias ocasionó una clara segregación en la ocupación del suelo en las zonas urbanas cercanas al mar en Santa Cruz y en Las Palmas. Las clases medias y altas eligieron las zonas interiores de la ciudad, mientras que los litorales fueron ocupados por los pobres, las clases trabajadoras más modestas cuyas viviendas, casas terreras y ciudadelas en régimen de alquiler, coexistían y alternaban con viejas y obsoletas instalaciones, transformadas o recicladas, en cada momento, para los nuevos usos que los puertos iban exigiendo: los barrios de El Cabo y Los Llanos en Santa Cruz, las zonas costeras de los Arenales o Molino de Viento, y la propia marina de Triana en Las Palmas, son buenos ejemplos (García Herrera, 2003, Martín Galán, 2007: 97).

2. Crecimiento y distanciamiento entre la ciudad y el puerto: muelles carboneros, industrias y nuevos barrios en las zonas portuarias canarias

Las consecuencias de la industrialización se dejaron sentir desde la segunda mitad del siglo XIX hasta mediados del XX en la expansión del espacio urbano y portuario. Los puertos mostraban, especialmente en el siglo XIX, un ambiente cosmopolita, resultado del intercambio de bienes e ideas. Pero, también el desarrollo manufacturero de las ciudades decimonónicas convirtió a las zonas portuarias en ámbitos industriales en cuyos alrededores se formaron barrios de vivienda barata, con servicios mínimos, destinados al alojamiento de los obreros, entre ellos los portuarios y donde, durante mucho tiempo, se concentraron los grupos sociales más vulnerables; además de sectores donde proliferaron distintas expresiones de marginación (prostitución, juego, bebida, violencia, inseguridad...) (Martner, 1999; Magrinyà y Maza, 2005).

Debido a su posición geográfica, en el tránsito de las principales rutas atlánticas, los puertos de Santa Cruz y Las Palmas, se convirtieron, desde la segunda mitad del siglo XIX en estaciones de suministro para el aprovisionamiento de combustible, e impusieron, desde finales del siglo XIX hasta 1930, su hegemonía en el ámbito del Atlántico sur, área de intensa navegación en la época.

La Ley de Puertos Francos de 1852 impulsó el nuevo papel de «puertos carboneros» y ya a finales del siglo XIX el desarrollo portuario estimulaba y, a la vez, se alimentaba del papel suministrador adquirido por ambos puertos. En Santa Cruz, en 1881, existieron cuatro alma-

cenes con sus propios muelles de servicio. A principios del siglo XX había en Canarias nueve depósitos carboneros vinculados a empresas británicas y dos a empresas alemanas (Suárez Bosa, 2002), destacando el Puerto de Las Palmas que, a partir de la construcción en 1883 del muelle de La Luz acaparó, en gran medida, el tráfico marítimo que se abastecía de carbón en las Islas, y la mayor parte de las empresas carboneras. Estas instalaciones perdieron funcionalidad con la aparición de los combustibles líquidos y si bien algunas fueron reutilizadas para otras actividades, muchas de ellas pasaron a formar parte de un paisaje degradado a la espera de procesos de reconversión.

A pesar de la escasa industrialización de las islas, en el litoral de Las Palmas y de Santa Cruz, desde finales del siglo XIX y durante las tres primeras décadas del XX, se localizaron un conjunto de actividades industriales diversas que convirtieron las áreas portuarias y sus alrededores en lugares poco valorados, con el consiguiente desplazamiento de las zonas residenciales hacia el interior.

En el litoral sureste de Santa Cruz se instalaron el matadero municipal, la fábrica de hielo, las fábricas de gas y de electricidad, y más tarde la refinera de petróleo y algunas industrias químicas, depósitos de combustibles de la Junta de Obras del Puerto, etc., todas molestas para la ciudad y sus habitantes y algunas altamente peligrosas. La construcción de una avenida próxima al frente portuario (la Avenida Tres de Mayo) y la instalación en sus bordes de un conjunto de empresas de características similares reforzaron durante este periodo la depreciación de un amplio sector costero en el sureste de la ciudad donde además, desde 1930, se ubicó el vertedero urbano que se mantuvo hasta comienzos de la década de 1980.

El caso de la zona portuaria de Las Palmas es algo diferente en cuanto a la distribución de las industrias que también ocuparon espacios litorales, pero la mayor amplitud de la línea costera entre los primitivos muelles adyacentes a la ciudad y el Puerto de la Luz, alejado hacia el norte, evitó la concentración de usos molestos. Hasta mediados del siglo XIX, la mayor actividad industrial estuvo representada por la construcción de barcos y por la pesca, manteniéndose los astilleros en el mismo emplazamiento que en el pasado, junto a la playa y muelle de San Telmo. Sin embargo, a partir de 1890, el crecimiento de la actividad portuaria en La Luz atrajo a todo el entramado de talleres, varaderos y astilleros que abandonaron el emplazamiento tradicional próximo al casco histórico de Las Palmas (Martín Galán, 1985: 163 y 230), así como a un número importante de fábricas y otras instalaciones industriales que se instalaron en sus alrededores, convertido en el eje económico de la ciudad y del conjunto de la Isla.

Con el paso del tiempo una parte de estas actividades cambiaron o se reconvirtieron, y el paisaje portuario se degradó con la presencia de amplias zonas abandonadas, edificios arruinados y vacíos. Durante este periodo, conviviendo con la transformación de las actividades y la demolición o reutilización de las instalaciones, se consolidaron unos y aparecieron nuevos barrios ligados a los puertos: en Santa Cruz de Tenerife, como ya se ha mencionado, existieron y continuaron creciendo El Cabo y Los Llanos. En Las Palmas la progresión del nuevo Puerto de La Luz propició el desarrollo de un auténtico suburbio en su entorno, el barrio del Puerto, constituido por una mezcla de construcciones funcionales ligadas a la actividad portuaria (almacenes, talleres, garajes...), de viviendas construidas para albergar a la población trabajadora y de otras viviendas más precarias, auténticas chozas de piedra seca o casetas

de madera donde se hacinaba la población inmigrante que vivía en pésimas condiciones de salubridad e higiene. Por estas mismas fechas se produjo la formación del barrio de La Isleta en la ladera del mismo nombre: un foco de chabolismo y miseria que albergó una población obrera, vinculada al trabajo en los muelles, a la pesca y otras actividades paralelas, en condiciones de extrema pobreza (Martín Galán, 1985: 236-237); la apertura de la carretera que uniría la ciudad con el futuro puerto en 1854 incentivó la ocupación de la zona por parte de familias humildes dedicadas a la pesca.

3. Separación y ampliación del puerto respecto a la ciudad: modernización de las instalaciones portuarias y degradación del paisaje urbano

Durante la segunda mitad del siglo XX las estructuras portuarias crecieron ajenas a su integración en el medio urbano; de este modo los espacios portuarios se fueron configurando como un recinto aislado de la ciudad, materializado en muchos casos mediante verjas y vallados, que evidenciaban su separación espacial y funcional (Martner, 1999; Sánchez Pavón, 2003; Lee et al., 2008).

Pero desde finales de los años setenta, el declive industrial que afectó a la mayoría de las grandes ciudades del mundo desarrollado generó la aparición de extensas áreas degradadas donde antes se realizaban actividades productivas (fábricas abandonadas, solares vacíos y terrenos industriales contaminados). Las operaciones dirigidas a «cambiar la imagen» de la ciudad, a darle un perfil competitivo, han tenido lugar en gran medida sobre esos espacios.

A lo largo de este periodo, los dos puertos canarios crecieron de forma importante aumentando la superficie destinada a los muelles, a la vez que se disocian de la ciudad que pierde poco a poco su estrecha vinculación con el mar.

En Santa Cruz de Tenerife, la separación visual del puerto respecto a la ciudad se produjo a principios de los años sesenta, tras la construcción de nuevos muelles, que sustituyó el litoral existente entre la ciudad y el puerto por una avenida (Murcia Navarro, 1975: 63), de esta manera el desarrollo portuario absorbió espacios obsoletos, provocó la desaparición de algunas actividades tradicionales como los varaderos o los viejos saladeros de pescado, liquidando igualmente en este proceso la principal playa urbana y generando una rambla amplia donde se empezó a organizar la «nueva fachada de la ciudad» con la construcción de una auténtica muralla de edificios de gran altura que taparon literalmente un amplio sector urbano que, desde su formación, se había asomado al litoral.

En la zona sureste, la acumulación de residuos en el viejo Lazareto, no sólo del municipio capitalino sino de otros municipios vecinos, había crecido de tal forma que, cuando se clausuró en 1984, la situación era insostenible por la elevada contaminación de las aguas próximas, por los desechos que eran trasladados, por las corrientes, por la costa sur y este de la Isla, y también por la inestabilidad de la propia montaña de basura con zonas permanentes de combustión espontánea (El Día, 1995). Su cierre generó una amplia zona muy degradada desde el punto de vista ambiental, colindante además, con la refinería de petróleo y otras instalaciones industriales en desuso que suponía un importante reto para la ciudad.

En el caso de Las Palmas, el área portuaria, en constante crecimiento desde principios del siglo XX, siguió incorporando instalaciones auxiliares y diversos muelles que impidieron el contacto directo de la ciudad con el mar. Al mismo tiempo, el abandono de actividades dejó

vacíos y desvalorizados numerosos edificios y espacios. Sin embargo, durante esta etapa se produjo una importante expansión del núcleo urbano primitivo hacia la zona del puerto de La Luz, consolidando una sola ciudad indiferenciada. Además, la amplitud y características del litoral y la existencia de buenas y extensas playas ocupadas por una intensa actividad turística hasta 1970 aproximó, en muchos frentes, la ciudad al mar, aunque en algunos segmentos, el litoral construido orientó sus edificaciones hacia el interior, como ocurrió en el barrio de Ciudad Jardín, un proceso mimético al que se había producido siglos atrás en la ciudad tradicional (Martín Galán, 2007:104). Al mismo tiempo, en una especie de juego de aproximación indecisa, algunos sectores urbanos se arrimaron al mar ocupando antiguos frentes portuarios en abandono y muy desvalorizados.

En todas estas etapas, las actividades vinculadas al puerto han generado la existencia de grupos de personas que trabajaban de forma permanente u ocasional en todo tipo de labores relacionadas con los muelles, el intercambio o la producción en empresas situadas en el área litoral. Gran parte de estos trabajadores residían en barrios próximos al litoral, como los ya mencionados del Cabo y Los Llanos, en Santa Cruz o el de La Isleta en Las Palmas. Las crisis periódicas y los cambios de actividad afectaban directamente a estos grupos de trabajadores que se veían obligados a emigrar, practicar la mendicidad o pasar a desempeñar actividades marginales para sobrevivir (Martín Hdez., 2003: 39), conformando sectores urbanos de auténtica exclusión social. Algunos de estos barrios desaparecieron por efecto de remodelaciones que expulsaron a gran parte de su población o quedaron semi-abandonados y vueltos a ocupar temporalmente por grupos marginales hasta su completa eliminación (García Herrera, 2003).

III. REVITALIZACIÓN URBANA Y NUEVAS FORMAS DE EXCLUSIÓN SOCIAL EN LOS ÁMBITOS PORTUARIOS

En las últimas décadas del siglo XX asistimos a una profunda reorganización geográfica del sistema económico que ha supuesto la dispersión y fragmentación de la producción; una economía global caracterizada entre otras cosas por procesos de liberalización comercial generalizados, desregulación y privatización de las actividades económicas y una posición más débil del Estado nacional frente a los grandes consorcios transnacionales que controlan las redes de producción-distribución globales (Martner, 1999).

La función tradicional de los puertos como los nodos de las actividades de transporte se ha visto modificada como consecuencia de la actual ronda de globalización. En buena medida tiene que ver con innovaciones como la introducción de los contenedores y el intermodalismo (Lee et al. 2008: 373). De manera que los puertos, en el escenario de la globalización, no son sólo un elemento o parte del transporte marítimo sino que se constituyen en auténticos nodos de transferencia modal (centros combinados de transporte marítimo y terrestre), al tiempo que adquieren la naturaleza de plataformas logísticas, con una serie de actividades de valor añadido que exceden las de carga, descarga y almacenamiento (Sánchez Pavón, 2003).

Así pues, el puerto de la globalización no es un elemento terminal, sino un «hub», un punto central de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente. O en otras palabras, en el transporte marítimo de mercancías se ha pasado del concepto «puerto a puerto» al de «puerta a puerta». Este hecho supone la prolon-

gación de los hinterland portuarios hacia el interior del territorio y la necesidad de hacer confluir los distintos modos en las cercanías de los puertos, lo que exige disponibilidad de zonas amplias donde ubicar infraestructuras (centros logísticos y nuevas terminales), junto con un transporte terrestre eficaz (Martner 1999; Sánchez Pavón, 2003; Lee et al., 2008: 373).

La deslocalización industrial de los países avanzados ha modificado el papel de los puertos en las cadenas mundiales de producción-distribución; en consecuencia ha provocado una redefinición profunda de las relaciones económicas entre la ciudad y el puerto, impulsando el acercamiento e integración de ambos (Lee et al. 2008: 372 y 377). Se considera que los espacios portuarios abandonados o infrautilizados han de convertirse en una oportunidad, tanto para la ciudad como para el puerto. De manera que las extensas áreas liberadas por las antiguas fábricas, almacenes y espacios portuarios se han convertido en prioridad de las políticas de revitalización; fenómeno propiciado no sólo por su posición central y la oportunidad que ofrecen para reimaginar el conjunto de la ciudad, sino también por las grandes posibilidades de desarrollo inmobiliario y la creación, en definitiva, de nuevas áreas centrales (Armas Díaz, 2007; Díaz Rodríguez, García Herrera y Armas Díaz, 2008).

Pero la integración entre la ciudad y el puerto no está exenta de sombras. Las tendencias globalizadoras han impulsado un dramático aumento de la competencia, entre países y regiones pero también entre las navieras, en el comercio marítimo mundial (Lee et al., 2008: 373). Y entre las manifestaciones de dicha competitividad se encuentran la proliferación de los barcos con banderas de conveniencia o la existencia de los ‘segundo registros’ de buques; instrumentos que, unidos a la desregulación laboral, están provocando la aparición de espacios de exclusión social dentro de los recintos portuarios.

1. Los puertos en la globalización: nuevas funciones portuarias y cambios urbanos

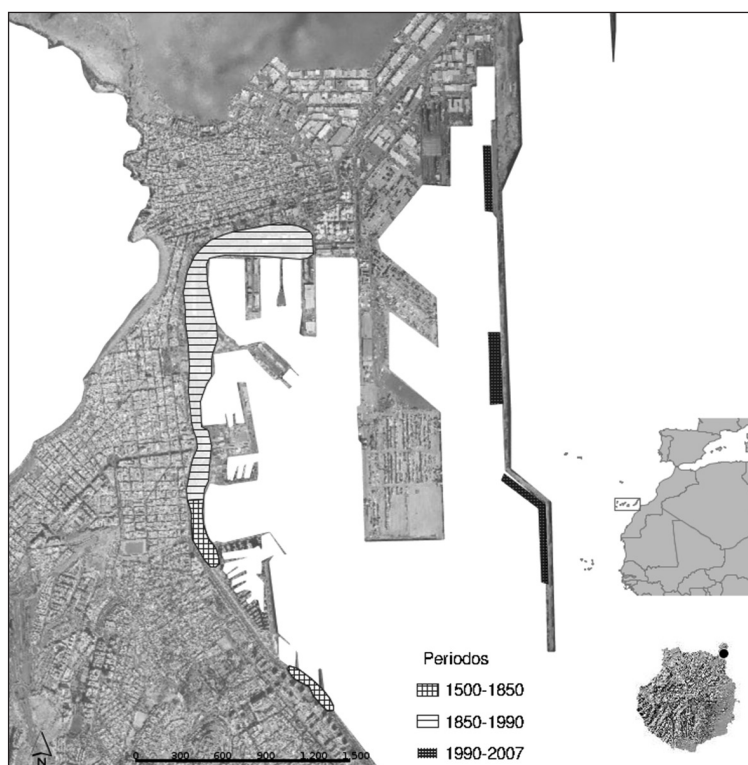
Desde la última década del siglo XX, los puertos protagonizan un proceso de transformación y regeneración que tiene como objetivo la dinamización del área portuaria. Estas acciones forman parte de una estrategia de revitalización que permite introducir en las áreas liberadas de antiguas fábricas, almacenes, depósitos y, en general, de actividades económicas residuales o molestas, además de nuevos usos comerciales, turísticos, deportivos, de ocio o culturales, grandes posibilidades de desarrollo inmobiliario y la creación, en definitiva, de nuevas áreas centrales (García y Díaz, 2002; Magrinyá y Maza, 2005).

La reforma de las áreas portuarias y costeras obedece a la aceptación de la idea de que un borde costero renovado puede contribuir, entre otras cosas, a mejorar la competitividad urbana (Talensnik y Gutiérrez, 2002). Los ejemplos de este tipo de intervenciones son numerosos¹ en América, Europa, Asia o Australia (Magrinyá y Maza, 2005) y también en muchas ciudades portuarias españolas que las promueven a partir de 1980 con los primeros ayuntamientos democráticos. De este modo los modelos de Barcelona, Bilbao, Santander... han sido imitados, de una u otra forma, por otras ciudades portuarias, como las insulares de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

1 Así como los estudios de caso. Véanse las referencias bibliográficas en Tobal Conesa (1997) y los volúmenes monográficos de *Geoforum* vol. 20, nº 20 de 1989 y de *Urban Studies* (sobre competitividad urbana), vol. 36, nº 5/6, de 1999.

En Santa Cruz, la transformación urbana de su litoral se sustenta en un doble ámbito espacial. Por un lado, en el sector de El Cabo y Los Llanos, situado al sur del núcleo fundacional, donde desde comienzos de la década de 1990 ha surgido un nuevo centro urbano sobre una parte importante de los terrenos anteriormente ocupados por barrios populares, por la Refinería de Petróleos y por otros usos industriales molestos para la ciudad, y cuyo proceso de cambio se encuentra aún en curso (García y Díaz, 2002). Por otro, en el frente litoral ocupado por las instalaciones portuarias propiamente dichas que están en contacto de forma discontinua con la ciudad a lo largo de más de 10 Km; la dársena de los Llanos y el «Muelle de Enlace», al pie de la Plaza de España, y la dársena Norte, en contacto con el barrio de San Andrés y la playa de Las Teresitas, son sus dos extremos de referencia.

Figura 1
ESPACIOS DEGRADADOS EN EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS (1500-2007)

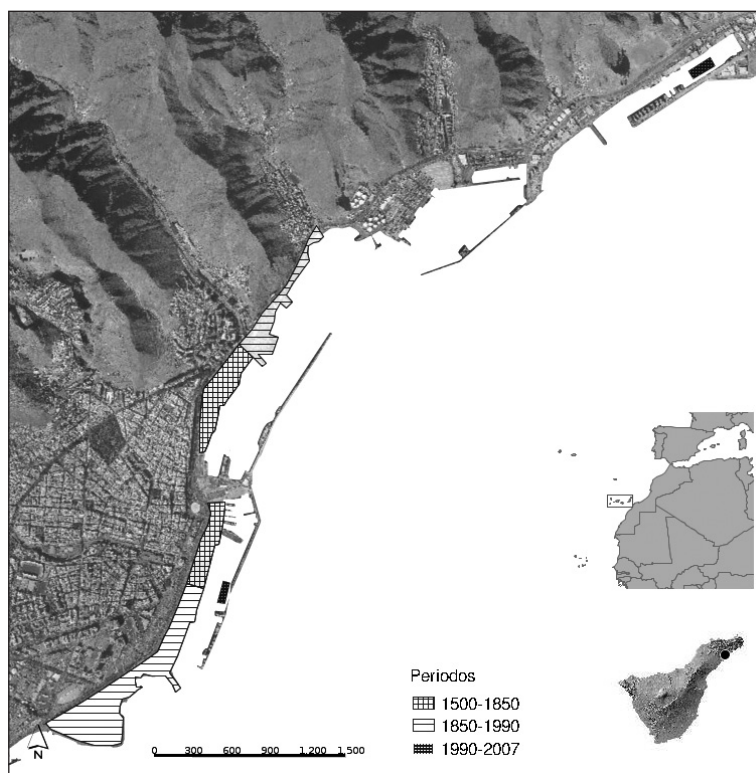


Elaboración A. Armas Díaz.

En Las Palmas de Gran Canaria, el amplio litoral ha experimentado en los últimos años interesantes operaciones de renovación localizadas especialmente en áreas portuarias en des-

uso: rehabilitaciones de viejos edificios, construcción de centros comerciales, áreas de paseo y nuevos equipamientos son las principales realizaciones que han transformado parte de la zona urbana costera, aunque se trata de actuaciones atomizadas y relativamente inconexas que no han conseguido generar un paisaje integrado y continuo (Martín Galán, 2007: 04). La ciudad, con dos extensos frentes marítimos, está a la espera de intensas transformaciones, algunas de ellas de realización inmediata, como la reforma de la desembocadura del barranco Guiniguada al Este; y otras, como la recuperación de la zona portuaria del istmo, más problemática, cuya remodelación, contenida en el polémico proyecto de La Gran Marina, ha quedado pendiente desde el año 2004 (Martín Galán, 2007: 110).

Figura 2
ESPACIOS DEGRADADOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1500-2007)



Elaboración A. Armas Díaz.

La mayoría de los análisis sobre estos procesos sostienen que la transformación de las zonas portuarias es el producto de la reestructuración económica global y de los cambios que ésta introduce en la relación entre ciudad-puerto (Schubert, 2007:102). En esa línea explica-

tiva se plantea que la intervención en tales espacios es una clara oportunidad para poner en valor extensas superficies urbanas previamente degradadas, que ocupan una posición más o menos central en el contexto urbano.

Pero esa intensa revitalización y renovación se produce en un contexto de globalización económica en el que la liberalización comercial, la desregulación y la privatización determinan las relaciones tanto de producción como de distribución; de forma que los proyectos de mejora del litoral marítimo, vienen acompañados de cambios en las condiciones del tráfico, responsables del surgimiento de los nuevos espacios de exclusión social que afectan a los principales puertos.

Los puertos actuales se han convertido, por consiguiente, en importantes nodos que articulan las redes productivas crecientemente globalizadas, y para poder entender sus dinámicas actuales no basta con analizar las transformaciones económicas y sociales locales, sino que es necesario enmarcarlas en el amplio contexto de apertura mundial en el que se está viviendo.

2. Banderas de conveniencia y abandono de barcos en los puertos

El proceso de globalización y de liberalización económica ha amparado desde hace tres décadas la aparición de prácticas poco ortodoxas en la industria del transporte marítimo con consecuencias muy negativas en el cumplimiento de las normativas de seguridad, que afectan tanto a la navegación como a las condiciones laborales y sociales de los marinos. Quienes faenan en el mar experimentan las peores consecuencias del capitalismo multinacional y del libre mercado, que ampara un lamentable escenario de explotación, corrupción y abusos constantes. Uno de estos efectos es el abandono en los puertos de las tripulaciones de los barcos con banderas de conveniencia (BdC) y que suponen, para los puertos que actúan con permisividad en el control normativo, el incremento del riesgo de aparición de espacios de exclusión social en sus instalaciones, como está sucediendo en los puertos canarios de La Luz y Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife.

La búsqueda de altos beneficios económicos reduciendo costes, tanto laborales como en el mantenimiento del buque, ha motivado el incremento de barcos que navegan con banderas de conveniencia. Se trata de una práctica conocida desde los años veinte del siglo pasado, pero que se ha incrementado a partir de la década de los ochenta con la aparición de la Ley del Mar de 1982 (UNCLOS) la cual, escudada en la Convención de las Naciones Unidas, reconoció el derecho de los países a formalizar registros y autorizar abanderamientos a cualquier nave, lo que supuso la posibilidad de registrar un buque en un país distinto al de la nacionalidad de su propietario. Estos registros son utilizados sobre todo por países del Tercer Mundo², con el objetivo casi exclusivo de obtener divisas, desentendiéndose del resto de las obligaciones contraídas. Cobran tasas por concepto de impuestos y abanderamientos y delegan cualquier

2 Según el Comité de Prácticas Aceptables de la Federación Internacional de Transporte (ITF), que lidera una campaña contra las Banderas de Conveniencia, de los 32 registros declarados como tales, 29 se encuentran en países en desarrollo: Panamá, Liberia, Bahamas, Islas Marshall, Malta, Chipre, Bermudas (Reino Unido), Antigua y Barbuda, San Vicente y las Granadinas, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Birmania, Camboya, Islas Caimán (Reino Unido), Comoros, Guinea Ecuatorial, Georgia, Honduras, Jamaica, Líbano, Mauricio, Mongolia, Antillas Holandesas, Corea del Norte, San Tomás y Príncipe, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu.

responsabilidad de certificación e inspección a terceros, los cuales suelen ser, en la mayor parte de los casos, Sociedades Clasificadoras³. Carecen, por tanto, de infraestructura legal marítima (Capitanías Marítimas) y administrativa, y de personal cualificado para mantener el control estricto y hacer cumplir los estándares internacionales. Algunos, como sucede con San Vicente y Las Granadinas, ni siquiera poseen las oficinas de matriculación en el propio país sino en puertos europeos como el de Hamburgo; y Panamá⁴ hace apenas dos años que trasladó el registro a su país.

En definitiva, se trata de países que, en el ejercicio de su soberanía, permiten a barcos mercantes o de recreo el uso de su bandera exigiendo unas condiciones menos rigurosas en materia de seguridad, y sobre todo, más baratas. Por consiguiente, las BdC son altamente atractivas para los armadores interesados en conseguir las tarifas más económicas y los impuestos más bajos, y en evitar la normativa y legislación laboral internacional⁵ aprovechándose de la falta de control y vigilancia. Este sistema ha sido deliberadamente establecido para evitar cualquier reglamentación, y en él tienen su refugio los propietarios de buques interesados en la explotación de los trabajadores del mar.

La existencia de las BdC origina una situación de alegalidad de la navegación a escala mundial, pues aunque mantienen formalmente el principio de sometimiento a las normas jurídicas, en la práctica lo vacían de contenido al no existir control real y efectivo de los buques. Ello explica que las BdC sean un instrumento ideal para la empresa multinacional que trata de eludir la reglamentación estatal (González Joyanes, 2006).

Esta situación ha motivado el aumento de barcos que navegan incumpliendo las reglas y estándares internacionales aplicables, tanto a las condiciones de seguridad como a las relaciones laborales con la tripulación. Muchos de los barcos son considerados «substandard», pues navegan con muchas deficiencias físicas y con un número de tripulantes inferior a lo reglamentado. Dicha tripulación suele ser, además, una mano de obra barata contratada de forma precaria en países pobres. Su importancia es tal que, en 2007, el 51% de los barcos mercantes de la flota mundial estaban matriculados en BdC (ITF, 2007: 27), porcentaje que se mantiene en el tiempo a pesar del incremento en el número de buques.

En ocasiones, las navieras no necesitan recurrir a países suministradores de banderas de conveniencia. La búsqueda de la competitividad, tanto portuaria como empresarial, justifica la existencia en el mundo desarrollado de un «segundo registro», que permite un cumpli-

3 Son Sociedades encargadas de la supervisión periódica de los barcos y las que certifican ante la Autoridad Portuaria, su idoneidad para la navegación según los Convenios Internacionales. Algunas son muy solventes y de gran implantación como la Lloyd's Register of Shipping, pero muchas otras son de alto riesgo por sus prácticas poco ortodoxas.

4 Según la Lloyd's Register, a 30 de abril de 2008, Panamá, un país de apenas 3 millones de habitantes, ocupaba el primer lugar en abanderamiento de buques mercantes a escala mundial, con 7.650 registrados y el primero también en tonelaje, con un total de 171,7 millones de toneladas brutas; de forma que la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) controla la flota más grande del mundo (Stella Maris Tenerife, Boletín Informativo nº 66, julio 2008).

5 La inscripción de un buque en un registro de conveniencia sirve, entre otros fines, para: evitar las leyes y reglamentaciones que se aplican en los países desarrollados a la seguridad de la navegación y a la marina mercante; recurrir íntegramente a capitanes, oficiales y tripulación extranjeras en número inferior al que exigiría el tipo de buque, reduciendo así los costes salariales y de seguridad social respecto a la mano de obra necesaria para explotar los buques; obtener un ahorro considerable como consecuencia de no estar obligado el explotador del buque a soportar un gravamen sobre los fletes o beneficios obtenidos, quedando sujeto tan sólo al pago de derechos de registro y de tasas anuales en función del tonelaje del buque (González Joyanes, D., 2006).

miento más «relajado» de la normativa vigente. En Europa, países como Alemania, Noruega, Dinamarca, Reino Unido, Francia y España cuentan con segundos registros, algunos de los cuales han sido catalogados por la Federación Internacional del Transporte (ITF) como banderas de conveniencia⁶.

El segundo registro español data de 1992 y se localiza en Canarias, *Registro Especial de Buques y empresas navieras de Canarias* (REBECA), el cual, amparado en el singular Régimen Económico y Fiscal del Archipiélago (REF), tiene como objetivo proporcionar beneficios fiscales, administrativos y sociales a los armadores y fletadores pero, en la práctica, ha derivado hacia una permisividad tal en el control normativo que, desde su aparición, su éxito es incuestionable. Según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), a uno de enero de 2007, el Registro Ordinario español se había quedado sin buques, de forma que de los 287 que componen la flota mercante española, 183 se encuentran inscritos en el registro de Canarias y el resto, casi un 40%, en países de BdC, sobre todo en Panamá, Malta, Bahamas y Madeira. Según la ITF, Canarias es uno de los cuatro registros europeos más importantes, junto con Gibraltar, Islas Mauricio y Madeira.

Al abanderamiento de conveniencia, se suma una legislación internacional de navegación, de difícil cumplimiento cuando existe, y que difiere según se trate de la flota pesquera o de la mercante. La primera constituye una categoría ajena a los Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), y hasta la aprobación en junio de 2007 del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que regula las condiciones de trabajo de los trabajadores del mar, contaba con una regulación obsoleta; sin embargo, dicho Convenio todavía no ha entrado en vigor (ITF, 2008: 23), de forma que sobre los barcos de pesca no hay actualmente ningún control que evite la proliferación de aquellos que navegan en condiciones de inseguridad para el buque y de indefensión para la tripulación. Aparte de faenar en circunstancias peligrosas, son obligados a soportar condiciones laborales de cuasi esclavitud, viviendo en barcos insalubres, muchas veces con salarios de miseria, sin contratos y soportando incluso los malos tratos (ITF, 2007: 18). En las circunstancias descritas, no es de extrañar que los marinos de los buques de pesca sean los principales afectados por los abandonos en puertos.

La flota mercante cuenta con varios Convenios que regulan el tráfico de mercancías y que establecen estándares mínimos que garantizan tanto la seguridad de los buques como de sus tripulaciones. En el año 2006 fue aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) el Convenio 163 sobre el trabajo de la gente del mar, conocido como Convenio de Bienestar del Marino, que permite un mayor control, por parte del Estado rector del puerto, para detener buques en caso de condiciones no satisfactorias para los trabajadores. Por tanto, en realidad existen mecanismos de control y protocolos de actuación en la legislación internacional de la marina mercante, para actuar sobre el armador y el país de bandera del buque en caso de retención del barco a causa de embargo o por otras razones. No obstante, ya hemos comentado que, en la práctica, dichos controles son inútiles, pues las BdC se encuentran en su mayoría en países en donde no existe la organización administrativa mínima para responder a sus obligaciones. A esto se une las variadas argucias utilizadas por los armadores para eludir res-

6 Segundo Registro de Francia (FIS), Registro Marítimo Internacional de Alemania, Gibraltar (Reino Unido). Asimismo, aunque no aparece en el listado, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha denunciado repetidamente que el REBECA es realmente una Banderas de Conveniencia ya que posee un elevado nivel de desregulación y un menor rigor en sus normas de seguridad.

ponsabilidades, y la posibilidad de que los estados no ratifiquen los Convenios del transporte marítimo. De forma, que la mayor parte de la flota mundial opera con casi total impunidad.

Los abanderamientos de conveniencia y la arbitrariedad con la que actúan las empresas marítimas, han derivado en el incremento de barcos abandonados en los puertos, sobre todo en los que, amparándose en la competitividad, son menos exigentes en el cumplimiento de las normativas vigentes.

Para que se determine el estado de abandono de un barco, es necesario un proceso administrativo cuyo protocolo de actuación es básicamente el siguiente. Cuando un buque es retenido en un puerto por la Capitanía Marítima del Estado rector de dicho puerto, ya sea por incumplimiento de las normas de seguridad del barco, por notificación de un embargo por deudas contraídas o por tráfico de mercancías peligrosas (drogas, inmigrantes...), la responsabilidad del mismo recae en primer lugar en el armador, luego en el país de bandera del barco, en el país de origen de las tripulaciones, y por último en el Estado del puerto donde ha recalado. Si se trata de barcos de BdC, con mucha frecuencia, tanto el armador como el país de bandera se desentienden del buque, produciéndose el abandono del mismo⁷.

Una vez que el barco es considerado en abandono, la Autoridad Portuaria asume la responsabilidad del mismo con el objetivo de conseguir de forma inmediata una Reasignación de Titularidad; procedimiento considerado como «subasta» administrativa a la que acuden, normalmente, empresas dedicadas a la compra-venta de chatarra. Dicha táctica se realiza con el propósito de conseguir una nueva empresa que asuma la deuda contraída, sobre todo con la propia Autoridad Portuaria, ya que para el cobro del resto de lo adeudado (Consignatarios, seguros, salarios de la tripulación) se requiere la interposición de los recursos correspondientes. Por tanto, es frecuente que una vez reasignada la titularidad del buque, los marinos sigan sin cobrar los sueldos adeudados, a no ser que organizaciones sindicales como la Federación Internacional del Transporte (ITF) o el Apostolado del Mar (organización internacional vinculada a la iglesia católica y que opera en los puertos de más de 100 países) actúen en su favor presentando una demanda adicional.

Una de las más sangrantes consecuencias del abandono de los barcos, es el estado de indefensión en el que quedan los marinos, pues ello implica que el propietario del buque deje de cumplir las obligaciones respecto a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada, así como la cobertura de las necesidades básicas (alimentación adecuada, alojamiento y atención médica). Así pues, la tripulación se ve obligada a permanecer en el barco durante todo el proceso administrativo y judicial, a la espera de regresar a su país de origen y con la esperanza de poder cobrar todo, o parte del salario impagado.

Desde mediados de los años noventa del siglo XX, intensificado por la crisis económica actual, el abandono de barcos se ha convertido en un grave problema que afecta a todos los puertos del mundo, si bien, en mayor medida, a aquellos que son más permisivos a la entrada de este tipo de buques. El deficiente registro internacional de la Organización Internacional del Transporte (OIT) impide la cuantificación del número real de barcos en estado de abandono, pero da una visión general que permite entender el alcance mundial del fenómeno analizado (Tabla 1). Los principales puertos de todos los países del mundo y, sobre todo los que se encuentran en las principales rutas marítimas del comercio internacional han experi-

7 Según la legislación de puertos, en España se considera que un barco se encuentra en estado de abandono cuando han pasado seis meses y un día desde que el armador se ha desentendido del barco.

Tabla 1
BUQUES ABANDONADOS CON SUS TRIPULACIONES ENTRE 2004 Y 2008

Continente	Nº Países	Nº de puertos	Nº de barcos abandonados	% BdC	Nº tripulantes abandonados
Europa	7	12	13	54	99
América	8	10	10	90	110
África	12	12	14	93	155
Asia	8	9	10	100	156
Oceanía	3	4	4	25	116

Fuente: OIT, Base de Datos de barcos abandonados. Elaboración propia.

mentado, en mayor o menor medida, el abandono de barcos y las graves consecuencias que ello acarrea, tanto para el propio puerto como para los trabajadores del mar afectados.

En todos los casos se repite el mismo esquema, buques que son retenidos en puerto a causa de sus múltiples deficiencias o por deudas contraídas y que son abandonados por sus armadores y por el país de abanderamiento. Sin embargo, la suerte de los marinos no es siempre la misma. La duración del abandono puede variar desde un par de semanas hasta varios años, y la gravedad del mismo también puede oscilar según el país en que se produzca, el estado del buque y sus reservas (comida y combustible), la disponibilidad local para prestar ayuda, y el grado de responsabilidad de las administraciones implicadas.

Hay casos en los que el estado rector del puerto se hace cargo de las repatriaciones como ocurrió con el *Anca* en 2004, abandonado en Nantes, cuya tripulación pudo regresar a Indonesia y Filipinas, gracias a la intervención del gobierno francés. Otras veces es el propio país de origen de los tripulantes el que asume los gastos, como sucedió con los 5 marinos del *Bram*, abandonados en el puerto de Lagos y repatriados por Rumanía, en este mismo año. Pero, lamentablemente, estas actuaciones son puntuales y en la mayor parte de las ocasiones las distintas administraciones implicadas se desentienden del problema; ello implica que los marineros deben arreglárselas por sí solos para sobrevivir, con las ayudas que les suele proporcionar el Apostolado del Mar.

El reconocimiento por parte de la Federación Internacional del Transporte (ITF) de la inseguridad en la que trabajan los marinos de las BdC, les llevó a poner en marcha un cuerpo de inspectores⁸ que opera en los principales puertos del mundo y que tiene como misión la vigilancia en el cumplimiento de las normativas internacionales que afectan a los trabajadores del mar. Su actuación es fundamental en los casos de abandono de barcos, pues suelen encargarse de las repatriaciones y de interponer los recursos judiciales necesarios para el cobro de los salarios adeudados.

⁸ En Europa actúan 46 inspectores que se distribuyen en los principales puertos de Finlandia, Noruega, Suecia, Polonia, Alemania, Holanda, Bélgica, Inglaterra, Irlanda y España. En este último país se localizan en los enclaves portuarios de Vigo, Bilbao, Barcelona, Valencia, Algeciras y Las Palmas.

3. La cara oculta de los espacios portuarios: desamparo y exclusión de las tripulaciones

Al igual que en el resto del mundo, los principales puertos españoles se han visto también afectados por este fenómeno y, aunque la tabla 3 no refleja la totalidad de los casos existentes, sirve para entender en qué medida son protagonistas del mismo.

De todos los puertos españoles, el de la Luz y de Las Palmas es el que presenta la situación más problemática. Su posición geoestratégica en el tráfico marítimo y la competencia de los puertos cercanos del norte de África, sobre todo los marroquíes de Casablanca, Agadir y Tánger, son razones que tratan de amparar una elevada permisividad y un escaso control a la entrada de buques con BdC; de forma que se ha convertido en el puerto español con mayor número de barcos en estado de abandono, situación denunciada reiteradamente por las organizaciones ecologistas (Los Verdes y Greenpeace, fundamentalmente) que lo han calificado de «puerto de conveniencia» tanto para la flota dedicada a la pesca ilegal⁹ como para los barcos mercantes con BdC. Este puerto ha sido la base tradicional de escala y avituallamiento de buques en su paso por el Atlántico norte y en movimiento de contenedores ocupa el 97 puesto mundial, el 17 europeo y el 4 de España —después de Valencia, Barcelona y Algeciras—, siendo el puerto con mayor movimiento de mercancías de las islas Canarias (Tabla 2).

Tabla 2
TRÁFICO PORTUARIO EN 2007

Puertos	N.º Buques	Nº Contenedores	Toneladas de Mercancías
Valencia	6.076	3.036.695	45.718.817
Barcelona	9.942	2.610.099	50.046.105
Algeciras	26.295	2.260.394	69.278.830
La Luz y Las Palmas	7.581	1.214.217	22.317.354
S/C de Tenerife	7.147	449.956	17.904.925

Fuente: Anuario estadístico de Puertos del Estado. Memorias de la Autoridad Portuaria de Barcelona y de Algeciras.

En febrero de 2010 la Autoridad Portuaria de Las Palmas admitía la existencia de un total de 30 barcos abandonados en el Muelle Reina Sofía ocupando un kilómetro de línea de atraque, inservibles para su uso y por tanto infrutilizados (Fig. 1 y 3), sin embargo, no reconocía oficialmente la existencia de tripulaciones abandonadas. En cambio, la inspección de la ITF y el Stella Maris aseguran la permanencia en el puerto de un número indeterminado de marinos que malviven en estos barcos.

⁹ La Agencia Europea de Pesca ha recogido las reiteradas denuncias de Greenpeace y ha reconocido que el puerto de La Luz y de Las Palmas se ha convertido en una plataforma de comercio de pescado ilegal para toda Europa, a consecuencia del escaso control existente. http://www.laprovincia.es/secciones/noticia.jsp?pRef=2008031500_8_137547 (19/1/2009).

En todos los casos analizados a partir del año 2000, se trata de barcos que han sido abandonados en países calificados como BdC o que se comportan como tales, con tripulaciones contratadas en países del Tercer Mundo y en donde se vulneran las medidas más elementales de seguridad y los derechos laborales de los marinos¹⁰.

La importancia del fenómeno en Las Palmas se manifiesta con toda su intensidad en los últimos años. Entre el año 2000 y el 2007, fueron abandonados en sus instalaciones unos dieciocho barcos (Tabla 3), lo que supone una media de más de dos por año, trece de los cuáles lo hicieron también con sus tripulaciones. En la mayor parte de los casos, fueron retenidos por presentar graves deficiencias que podían afectar a la seguridad de los trabajadores o por embargos, sólo dos de ellos (el *Noe* y el *Konakry*) lo fueron por transportar inmigrantes ilegales. La suerte de estos barcos, aunque difícil de rastrear, ha sido diversa; la mayoría fueron comprados y sacados del puerto (el *Kempo*, el *Dilay*, el *Pegasus*, el *Sherbat*, el *Lanzardo* y el *Widad*), aunque esto no significa que en todos los casos se haya producido la repatriación de la totalidad de su tripulación (según el Apostolado del Mar, 20 de los 60 tripulantes del *Sherbat* continuaban en 2009 en puerto). Otros fueron hundidos por la Autoridad Portuaria (el *Coiba*, el *Noe* y el *Konakry*); y el resto permanecen en el puerto, pendientes de la venta (*Topaz* y *Passat*) o del desguace (*Porechie*).

Mientras se culmina el largo proceso administrativo y judicial que determina el destino final del barco, la tripulación, a la cual se le suele adeudar el salario de varios meses, o de toda la campaña en caso de los barcos de pesca, es la parte más afectada. En el caso de que se trate de un buque mercante la inspección de la ITF suele encargarse, como ya hemos indicado, de la repatriación y de interponer los recursos legales pertinentes para el cobro de los salarios. Sin embargo, es frecuente que los marinos no acepten el regreso a su país de origen sin cobrar el salario que se le adeuda, y permanezcan en el barco a la espera de la resolución del problema. Sin trabajo, sin dinero, y sin los medios básicos de subsistencia (luz, agua, comida...), su supervivencia cotidiana se encuentra en manos de la actuación desinteresada del *Stella Maris*, denominación que recibe el Apostolado del Mar en España. En el caso de los barcos de pesca, la situación se agrava, pues la falta de legislación propia dificulta la actuación de la ITF, dejando a los marinos en una indefensión total.

Durante el tiempo de permanencia, el barco se convierte para muchos de estos marinos en su vivienda habitual, dando lugar a un auténtico «chabolismo portuario» (Fig.4), según el representante de la Asociación *Stella Maris*, integrado por buques que se van deteriorando con el paso del tiempo y que carecen de los servicios mínimos de agua y luz. Privados de medios propios de subsistencia venden los componentes del barco, proceso que se conoce en el argot como «canibalismo» (ITF de Las Palmas), y se emplean como mano de obra barata en los propios muelles o en otras actividades externas relacionadas con el sector de la construcción; algunos de ellos, afectados por su situación, se integran en grupos de marginación social vinculados a todo tipo de adicciones (alcohol, drogas, etc.).

10 A finales de la década de los noventa y a causa del desmembramiento de la antigua Unión Soviética con el consiguiente cambio empresarial que ello supuso, fueron abandonados en el puerto de Las Palmas, barcos-factorías que pertenecían a su flota de pesca (Gorgoba en 1997; Gelios en 1998; Nicolai Fulchenkov, General Petrov, Anatoli Kevich en 1999) que no responden al patrón de comportamiento que estamos analizando.

Figura. 3
BARCOS ABANDONADOS. PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS



(Fotografía C. Díaz).

Figura 4
CHABOLISMO PORTUARIO. PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS



(Fotografía C. Díaz)

En suma, la proliferación de barcos con BdC en el puerto de la Luz y de Las Palmas y la indefensión en la que quedan los marinos una vez que son abandonados, ha originado la aparición de espacios marginales en sus muelles, en los que malviven en condiciones insalubres y con enorme riesgo de exclusión social. Situación ésta a la que es ajena la administración local de la ciudad en la que se ubica el puerto.

Esta parece ser la cara oculta, que no se quiere reconocer, de un puerto que se presenta en el sistema portuario español, como el principal del Atlántico medio, número uno en pesca y avituallamiento de combustible, tercero en número de buques, cuarto en contenedores y mercancía general, y uno de los destinos preferidos del turismo de cruceros y de las tripulaciones, por su inmejorable situación, clima y comunicaciones aéreas; y que se quiere convertir en la plataforma de desarrollo y cooperación económica hacia África y Suramérica. Y si esta situación no se resuelve, ocupara también un lugar destacado en el ranking de los que ostentan elevadas tasas de marginación y exclusión social en sus muelles.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife, por su menor importancia en el tráfico marítimo internacional (Tabla 2), presenta una situación, de una dimensión notablemente inferior al de Las Palmas, si bien no queda exento del problema (Fig. 2, Tabla 3). En 1999 el buque de ban-

Tabla 3
BUQUES ABANDONADOS CON SUS TRIPULACIONES EN PUERTOS ESPAÑOLES (2004-2008)

Puerto	Nº barcos	% BdC	Nº tripulantes contabilizados
A Coruña	1	100	s.d
Algeciras	4	100	15
Avilés	2	100	9
Barcelona	6	83,4	7
Bilbao	3	34	31
Cádiz	2	sd	22
Cartagena	1	sd	6
Castellón	10	20	22
Las Palmas	18	78	214
Marín	5	s.d	s.d
Pasajes	6	34	35
Santander	3	100	48
Santa Cruz de Tenerife	4	50	71
Sevilla	1	100	10
Valencia	1	100	10
Vigo	4	50	31
Villagarcía	1	s.d	s.d
Ceuta	1	100	s.d

Fuente: OIT, Base de Datos de barcos abandonados. Elaboración propia.

dera rusa *Novorosiskiy Rabochiy* protagonizó el primer ejemplo de semiabandono; en este caso se produjo la detención del barco, y aunque el consignatario no se desentendió totalmente de la tripulación, mantuvo en el puerto a más de 50 trabajadores durante casi tres años, en espera de vender el barco. En 2005 se repitió esta misma situación con los 4 marinos del barco frigorífico de bandera china *Long Sheng*, y en 2006 con los tres trabajadores filipinos del barco de bandera panameña y armador canario, *Guajira*. No obstante, el escenario más problemático se produjo en junio del 2006 con el barco de bandera panameña *City Of Tema*. El armador griego no sólo abandonó el barco sino que se desentendió de los 14 marinos de diversas nacionalidades —búlgara, rumana, ucraniana y birmana— que permanecieron en el puerto de Santa Cruz durante dos años. Esto supuso dejar en situación de total desamparo a la tripulación que privada de salarios y de asistencia médica, social y económica, permaneció confinada en el barco a la espera de resolver su situación laboral. Actualmente todos los marinos consiguieron ser repatriados.

En suma, el abandono de las tripulaciones de los barcos con Bdc, relacionado con la liberalización del transporte marítimo que ha acompañado al proceso de globalización económica, provoca la aparición en los puertos de espacios de exclusión social poniendo en evidencia, las negativas consecuencias que dicho proceso de desregulación laboral produce en los trabajadores del mar, los más vulnerables dentro de este colectivo, a pesar de que el 90% del comercio mundial se realiza por mar.

Los intentos de paliar este problema mediante la reforma del derecho marítimo y la aparición en febrero de 2006 del *Convenio Refundido del Mar*, —que recoge entre otras cuestiones, la creación de las *Comisiones de Bienestar*—, no parecen que sean soluciones eficaces, mientras sigan existiendo los registros de banderas de conveniencia, y una legislación ineficaz por su incumplimiento, responsables de la generación de esta problemática situación.

La marina mercante es el primer sector globalizado pero no hay uniformidad en la norma, ni criterios comunes a la hora de aplicar las leyes, por tanto urge un consenso de todos los países para eliminar las banderas de conveniencia, obligando a que haya una auténtica relación entre el propietario del buque y el pabellón enarbolado, tal como defienden los sindicatos del mar (ITF, 2007). Asimismo, es indispensable la aplicación con la mayor celeridad posible del Convenio 188 sobre las condiciones de trabajo en los barcos de pesca, que termine con los abusos a los que están sometidos los trabajadores.

El resto de las medidas propuestas, consistentes en elaboración de «listas negras» de barcos; condiciones a su entrada en puerto (depósito de una fianza por adelantado al consignatario que incluya los gastos de estancia, los billetes de avión para la repatriación de su tripulación y aval bancario que garantice el pago de los salarios); elaboración de un protocolo de actuación con los marinos en caso de abandono; dotación de un fondo de solidaridad en los puertos, etc, contribuirían a mejorar la situación existente, pero no eliminarían el problema. Sólo la voluntad de los gobiernos en acabar con la situación descrita sería la solución.

IV. CONCLUSIONES

La relación entre la ciudad y el puerto ha evolucionado a lo largo del tiempo en paralelo a la mutación de las actividades productivas y a las exigencias del transporte. Los frentes

marítimos urbanos y los ámbitos portuarios han sufrido sucesivas reconversiones mediante procesos de transformación, en unas ocasiones, o de desvalorización, en otras. Así, junto a nuevos espacios centrales, producto de la renovación, han convivido lugares marginales a los que, con frecuencia, se han asociado grupos de población de escasos recursos conformando sectores urbanos marcados por la pobreza y la exclusión social.

Los puertos canarios no escapan a esta dinámica. A lo largo de su evolución y analizando las fases de construcción y los diferentes procesos de remodelación se han ido generando, en los propios espacios portuarios y en sus anexos, dinámicas segregadoras de diverso tipo que se han ido sucediendo en el tiempo. Desde la etapa inicial, muchos lugares de la zona portuaria y del área litoral colindante han presentado un acusado estado de degradación, bien por el abandono de las funciones tradicionales que los ocupaban, bien por la instalación en ellos de usos molestos que contribuyeron a su desvalorización.

Próximos a estos espacios degradados o insertos en ellos, siempre han existido grupos de población, vinculados directa o indirectamente a las actividades portuarias, y caracterizados por la precariedad de sus viviendas, los bajos niveles de renta, la inestabilidad laboral y la marginalidad.

En las últimas décadas, gran parte de esta población ha sido expulsada de sus modestos barrios cuando se han producido las grandes operaciones de renovación de las fachadas marítimas urbanas.

Pero, a pesar de las intensas intervenciones, especialmente en aquellas zonas degradadas o abandonadas por actividades en desuso, que han reconvertido las fachadas marítimas en nuevas áreas centrales de elevado valor, los espacios marginales siguen existiendo aunque se presentan bajo otro aspecto: la liberalización del transporte marítimo y la aparición de los barcos con Banderas de Conveniencia han provocado, en una gran parte de los puertos del mundo, nuevas formas de desvalorización espacial y de exclusión social, ligadas al abandono de los barcos y de sus tripulaciones.

Los dos principales puertos canarios, especialmente el Puerto de Las Palmas, han visto crecer en los últimos años este fenómeno: una parte de sus muelles está permanentemente ocupado por barcos abandonados que merman la capacidad operativa del puerto, generan un impacto visual negativo, y, lo que es más grave, sostienen grupos de población en precarias condiciones de vida. Todo esto evidencia que los fenómenos de marginalidad espacial y social vinculados a los puertos y a los frentes litorales no han sido erradicados con las intensas y recientes renovaciones, tan sólo han adquirido un nuevo aspecto y ocupan un nuevo lugar, y son el resultado de las transformaciones socio-económicas inducidas por la globalización en el conjunto del espacio marítimo mundial.

BIBLIOGRAFÍA

- ANAVE (2008): Anuario Estadístico 2007-2008.
- ARMAS DÍAZ, A. (2007): «En torno a la mercadotecnia urbana: reorganización y reimaginación de la ciudad». *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* Vol. XII, nº 712, 20 de marzo de 2007.
- CIORANESCU, A. (1977): *Historia de Santa Cruz de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife*, Servicio de Publicaciones de la Caja General de ahorros, 3 vols.

- DÍAZ RODRÍGUEZ, M.C.; GARCÍA HERRERA, L.M. y ARMAS DÍAZ, A. (2008): «Puertos y espacios públicos renovados: el puerto de Santa Cruz de Tenerife» Comunicación presentada al XVIII Coloquio de Historia Canario-Americano, Las Palmas de Gran Canaria, octubre de 2008.
- EL DIA, martes 2 de mayo de 1995. Santa Cruz de Tenerife. Islas Canarias.
- GALLARDO PEÑA, M. (1995): «El lazareto del arsenal en las Palmas de Gran Canaria» *Tebeto. Anuario del Archivo Insular de Fuerteventura*, nº 9, págs. 143-162.
- GARCÍA HERRERA, L.M. (2003): «¿De cabañas a palacios? Viviendas y proceso de elitización en El Cabo-Los Llanos (Santa Cruz de Tenerife, Canarias)». *Scripta Nova, Revista Electrónica de Ciencias Sociales*. Vol. VII, núm. 146 (075), 1 de agosto de 2003.
- GARCÍA, L. M. y DÍAZ, M. C. (2002): «Renovación urbana y nueva centralidad en Santa Cruz de Tenerife», en PUMARES, PABLO et al. (coord.): *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI*, Universidad de Almería, pp. 515-526.
- GONZÁLEZ JOYANES, D. (2006): «Los abandonos de tripulaciones en España. Periodo 2000-2005. Aspectos sociales y procesos legales». *Coordination marée noire*, [Citado el 22 de enero de 2009]. Disponible en: <http://www.coordmarenoire.net/spip.php?article4406&lang=fr>.
- HOYLE, B.S. (1998): «Cities and Ports: Concepts and Issues» *Vegueta*, nº 3, pp. 263-278.
- ITF (2007): «Defendiendo los derechos humanos en el mar. Contra las banderas de conveniencia», *Boletín de los marinos*, nº 21. [Citado el 19 de enero de 2009]. Disponible en: <http://www.itfglobal.org/files/publications/SPA/3820/SB07Spa.pdf>.
- ITF (2008): «Organizar en la India». *Revista de la Federación Internacional del Transporte*, nº 30, enero-marzo. [Citado el 23 de enero de 2009]. Disponible en: <http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/SPA/6650/TI30SpLoRes.pdf>.
- LEE, S.W., SONG, D.W. Y DUCRUET, C. «A tale of Asia's world ports: The spatial evolution in global hub port cities» *Geoforum* 39 (2008) pp. 372-385.
- MAGRINYÀ, F. Y MAZA, G. (2005): «Tinglados de Bar-cel-ona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)» *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. IX, núm. 193, 15 de julio de 2005.
- MARTÍN GALÁN, F. (1985): *La formación de Las Palmas, ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución. Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas.
- MARTÍN GALÁN, F. (2007): *El mar, la ciudad y el urbanismo. Vivir el litoral en las ciudades históricas de Canarias*. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Autoridad Portuaria de Las Palmas y Fundación Puertos de Las Palmas.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2003): *Cien Años de lucha portuaria. Aproximación histórica al sindicalismo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Portuarios de Tenerife, FUNESPOR y Centro de la Cultura Popular Canaria.
- MARTNER PEYRELONGUE, CARLOS (1999): «El puerto y la vinculación entre lo local y lo global». *Eure*, Santiago de Chile. set. 1999, vol. 25, no. 75 [Citado 13 Julio 2008], pp.103-120. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-1611999007500005&lng=es&nrm=iso.
- MURCIA NAVARRO, E. (1975): *Santa Cruz de Tenerife. Un puerto de escala en el Atlántico*. Aula de Cultura de Tenerife.

- RAMÍREZ MUÑOZ, M. (2001): *El lazareto de Gando: de complejo sanitario a establecimiento aeronáutico*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Departamento de Ediciones. Las Palmas de Gran Canaria.
- SÁNCHEZ PAVÓN, B. (2003): «El futuro de las relaciones puerto-ciudad», *Instituto Universitario de Estudios Marítimos*. Documento 6/2003, Universidade da Coruña. Disponible en <http://www.udc.es/iuem>.
- SUÁREZ BOSA, M. (2002): «Las empresas carboneras en los puertos de las islas atlánticas», en *Actas de XIII Economic History Congress*. Buenos Aires.
- SCHUBERT, D. (2007): «¿Un nuevo ciclo? La ciudad portuaria de Hamburgo y la transformación de zonas portuarias y costeras» en SÁINZ GUERRA, J.L. (coord.) *La remodelación de la ciudad Europea*. Universidad de Valladolid. Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, 2007, pp. 99-113.
- TALESNIK, D. y GUTIÉRREZ, A. (2002): «Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar», *Eure*, Santiago de Chile, Vol. 28, n° 84. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S02501612002008400002&lng=es&nrm=iso.

