

Empresas consignatarias y estibadoras en el Puerto de La Luz y de Las Palmas: estrategia y organización

Miguel Suárez Bosa

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

I. INTRODUCCIÓN

Las características del tráfico marítimo (imprevisibilidad de arribada de los barcos, necesidad de rapidez en la ejecución de las tareas para reducir la estancia en los puertos por razones comerciales y económicas), da lugar a una figura empresarial específica propia de la actividad portuaria. Efectivamente, con la introducción de la navegación a vapor a finales del siglo XIX, ante la complicación progresiva de los trámites burocráticos en los puertos y como consecuencia de la intensa competencia para obtener más carga y mejores fletes, los armadores y navieros comenzaron a nombrar personas físicas o jurídicas locales para llevar a cabo las funciones que antes cumplía el capitán. Surge así la figura del **agente marítimo o consignatario de buques**, definido como “la persona jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo, de carácter técnico y de carácter comercial relacionadas con la entrada, la permanencia y la salida de un buque en un puerto determinado, así como la supervivencia o la realización de las operacio-

nes de recepción, carga, descarga y entrega de las mercancías...”⁽¹⁾.

En las investigaciones sobre el transporte marítimo se ha profundizado sobre todo en las facetas relacionadas con las compañías navieras, especialmente las compañías de línea desde un punto de vista descriptivo en el campo de la historia empresarial⁽²⁾, pero son pocos los trabajos realizados en España sobre la figura de los consignatarios como empresarios. En el caso de Canarias, contamos con la obra de Quintana Navarro (1985) sobre los consignatarios y su relación con la burguesía canaria en los comienzos del Puerto de La Luz; las del historiador inglés de la escuela de Liverpool P. Davis (1980), cuya obra sobre la empresa Elder Dempster, originaria de Liverpool pero radicada largo tiempo en Canarias, está inspirada en la corriente llamada *house history*; y en la misma línea se ubica el libro de Guimerá Ravina (1989) sobre la casa Hamilton.

(1) Definición de González Lebrero (1989, pág. 12).

(2) Es abundante la bibliografía sobre empresas y empresarios navieros, especialmente sobre empresas concretas. Desde el campo de la historia económica han de señalarse los trabajos de Torres Villanueva y Valdaliso Gago

En torno al Puerto de La Luz y de Las Palmas, que inicia su actividad como puerto moderno a finales del siglo XIX ⁽³⁾, se asentó desde esas fechas un grupo empresarial con características propias, que tenía como eje central de su actividad la estiba, desestiba y carga y descarga de buques, pero que ejerció, también y paralelamente, otras actividades. Son los conocidos como consignatarios, agentes marítimos encargados de efectuar todas las operaciones que antes se han señalado y que, en el caso gran-canario frente a otros puertos españoles, ofrecen la peculiaridad de englobar tanto la consignación propiamente dicha como la carga y descarga, hasta que recientemente se han disociado las empresas que ejercen una u otra actividad.

A lo largo de este dilatado período las empresas consignatarias radicadas en el Puerto de La Luz y de Las Palmas ensayaron diversos tipos de acciones destinadas a adaptarse a los cambios producidos en el entorno, bien fueran éstos de naturaleza institucional o tecnológica; por ello, el hilo conductor de esta exposición está centrado en la estrategia empresarial ⁽⁴⁾. En este trabajo, acorde con la anterior hipótesis, nos proponemos describir, analizar y explicar la evolución de las empresas consignatarias en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, insertadas dentro del marco socio-económico donde operan, para lo cual nos parecen adecuadas las formulaciones teóricas de Nelson y Winter (1994) o Sapelli (1996).

(3) Su construcción inicial (se realizaron sucesivas ampliaciones), por la empresa de nacionalidad británica Swanston y Cía, duró desde el inicio en 1883 hasta 1903. (Véase Quintana Navarro, 1985, págs. 27-32).

(4) La literatura sobre la estrategia empresarial es ya abundante y ha evolucionado desde la concepción de A. Chandler formulada en los años sesenta, que se basaba en la determinación de los fines y objetivos básicos a largo plazo y la adopción de líneas de acción y de asignación de recursos necesaria para conseguir estos objetivos; ha de incluirse, según proponen Porter y otros, aspectos tales como la relación de la empresa con su medio ambiente, la identificación de las oportunidades y de las amenazas que éste ofrece, y la evaluación de sus fuerzas y debilidades. (Una valoración sobre el concepto de estrategia puede verse en García Falcón, 1995, págs. 192-194).

Estas empresas adquirieron su fisonomía básica en las últimas décadas del siglo anterior y las primeras del actual, etapa en la que predominan las firmas extranjeras; en el período de entreguerras formaron la **Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas** (APCBLP) grupo de interés cohesionado, que perdura en la actualidad, aunque su incidencia en la vida empresarial tenga en la actualidad diferente naturaleza y haya quedado reducido a mera representación institucional. La progresiva mecanización del Puerto desde las décadas de 1950 y 60, con la containerización del transporte de mercancías y el aumento de rapidez y capacidad de los buques, hace que cambie el entramado empresarial portuario, produciéndose la concentración en el sector de estibadoras, cuestión que sanciona la propia legislación (creación de SESTIBA, 1989), si bien la atomización permanece en el sector de consignación propiamente dicho. Así pues, después de la Introducción (I), tratamos de la configuración histórica de las empresas consignatarias (II); la formación de un grupo de interés de carácter corporativista en torno a la APCBLP en el período de entreguerras (III); el comienzo de la mecanización del Puerto y su incidencia en el entramado empresarial y, por último, la estructura moderna de la actividad empresarial en el puerto (IV).

II. LA CONFIGURACIÓN HISTÓRICA DE LAS COMPAÑÍAS CONSIGNATARIAS

Cuando el Puerto inicia su despegue, a finales del siglo XIX, la actividad de las empresas (bien fuera consignación, carboneo o de servicios) estaba en manos de firmas extranjeras, inglesas sobre todo; las autóctonas eran pocas, pequeñas y su actividad iba a remolque de las anteriores ⁽⁵⁾. El establecimiento de com-

(5) Tal es la opinión de Quintana Navarro (1985), autor del estudio más serio sobre el empresariado portuario en esta etapa y a quien sigo en la exposición de este apartado.

pañías extranjeras en el recinto grancanario se inscribe en la dinámica expansiva del capitalismo internacional durante el período que va de 1870 a 1914, en el que aumenta espectacularmente la arribada de buques al Puerto de La Luz para repostar carbón, cargar y descargar mercancías y productos agrícolas de exportación. En muchos casos, estos empresarios recién llegados podían aprovechar la experiencia de algún conciudadano que llevara tiempo establecido en la isla. A lo largo de los primeros años se establecieron siete importantes firmas extranjeras con fuertes apoyos financieros, que utilizaban el Puerto de La Luz como lugar de aprovisionamiento y de repuesto⁽⁶⁾; a su vez, tenían los servicios de consignación como una más entre la multiplicidad de tareas que realizaron en el puerto, aunque tal vez fuera la principal. La casa matriz procuraba consignar sus propios barcos para ahorro en costes de agencia, es decir la compañía de origen (alemana o inglesa, generalmente) establecía una sucursal en el puerto grancanario (o tinerfeño, pues casi todas tenían sucursal en el otro gran puerto canario) que atendía las necesidades de los navíos de su propiedad. Por poner algunos ejemplos, no es extraño que, de seis líneas de nacionalidad alemana que hacían escala en el Puerto de La Luz con destino a África o América, cinco (entre ellas la *Woermann Linie A.G.*), fueran consignados por los *Sres. Woermann Linie Ltda.* Por su parte, el mayoritario tráfico de origen inglés era consignado de la siguiente manera: *Miller y Cía.*, tenía a su cargo la atención de dos compañías; *Richard Yeoward* consignaba a los barcos de *Yeoward Line*; mientras que *Elder Dempster* hacía lo mismo con seis, entre ellas la propia *Elder*

Dempster Lines Ltd. Otras compañías que utilizaban el puerto grancanario como puerto de escala, estuvieron también consignadas por empresas inglesas o, en algunos casos, por agencias de su propia nacionalidad, como la sueca *Rederiaktiebolaget Bur* atendida por la *Cía. Escandinava de las Islas Canarias*. Por su lado, las locales consignaban básicamente compañías españolas: a nombre de los *Sres. Bautista y Martinón* estaban los barcos de *Transmediterránea* y *Trasatlántica*, aunque también algunas extranjeras, como la norteamericana *American West African Line*, de Nueva York, amén de algunas más de otras nacionalidades; *Juan Bordes Claverie, S.L.*, en fin, servía a los barcos de las compañías *Ibarra y Cía.* y *Sota y Aznar*⁽⁷⁾.

Quedó dicho que la estrategia de las empresas en esta etapa se fundamentó en la diversificación de actividades, cuestión que queda bien reflejada en el Cuadro I. Controlaban los servicios esenciales de todo gran puerto de escala, es decir, aprovisionamiento a los buques en tránsito (carboneo, aguada y víveres); reparaban las averías ocasionales, e incluso llegaron a construir embarcaciones para el servicio interior para lo que precisaban la instalación de astilleros y varaderos. A partir del carboneo y las consignaciones como funciones básicas, las compañías extendieron sus actividades en la fase expansiva de la economía canaria, entre 1890 y 1910, ramificaron sus intereses insertándose en la casi totalidad de los sectores económicos locales, a la vez que pusieron los mecanismos para facilitar las transacciones comerciales a larga distancia a través de sucursales de bancos (el fundamental fue el *Bank of British West Africa*, gerenciado por la compañía *Elder Dempster*), o actuando como banqueros autónomos o casas bancarias; se convirtieron en comisionistas, agentes o delegados de prestigiosas compañías de seguros internacionales como la *Lloyd's*; etc.

(6) Estas empresas fueron las de nacionalidad inglesa *Elder Dempster* (1884), *Blandy Brothers* (1885), *Wilson Sons* (1889), *Cory Brothers* (1904), *Carbonera de Las Palmas* (1909), *Miller y Cía* y la alemana *Woermann Linie*, (desde 1906). (Ver el artículo "Las Casas carboneras en el Puerto de La Luz", publicado en *La España Nueva*, abril de 1934, y también *Quintana Navarro* (1985, págs. 51-68).

CUADRO I
ACTIVIDADES DE LAS EMPRESAS CONSIGNATARIAS HASTA LA GUERRA CIVIL

	NACIONALIDAD	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
BLANDY BROTHERS & CO. SHIPPING (S.L.)	BRITÁNICA	X	X	X		X	X	X	X	X	X	MAQUINARIA AGRÍCOLA, EFECTOS NAVALES.
BOSCH Y SINTES (S.L.)	ESPAÑOLA	X				X			X	X		
CÍA. NACIONAL DE CARBONES MINERALES (S.L.)	BRITÁNICA	X	X									
CÍA. CARBONERA DE LAS PALMAS, LTDA.	BRITÁNICA	X	X				X					
CORY BROTHERS & CO., S.A.	BRITÁNICA	X	X									
DE LA TORRE HERMANOS, LTDA.	ESPAÑOLA	X							X	X	X	
ELDER DEMPSTER (G.C.), LTD.	BRITÁNICA	X				X		X	X	X	X	PESCA, MATERIAL CONSTRUCCIÓN, NAVIERA y COMESTIBLES.
GRAND CANARY COALING COMPANY LTD.	BRITÁNICA	X	X	X		X	X			X		EFFECTOS NAVALES
JUAN BORDES CLAVERÍE, S.L.	ESPAÑOLA	X										
KHUNER HENDERSSEN & CO.	BRITÁNICA	X							X	X		FÁBRICA DE ABONOS
MIGUEL CURBELO Y CÍA, S.L.	ESPAÑOLA	X							X	X	X	
MILLER & CO., S.L.	BRITÁNICA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	NAVIERO, COMESTIBLES Y EFECTOS NAVALES
OTTO THORESEN	NORUEGA	X										
RAFAEL GUTIÉRREZ BRITO, S.L.	ESPAÑOLA	X										
TIMOTEO CAHZAL, S.L.		X										COMISIONISTA
WILSON, SONS & CO., LTD.	BRITÁNICA	X	X				X		X	X		
WOERMANN LINNIE	ALEMANA	X	X									
YEOWARD BROTHERS, S.L.	BRITÁNICA	X							X	X		ABONOS

FUENTE: Quintana Navarro (1985) Pérez y Enríquez Padrón (1914) y Ramonel y Obrador (1917).

COLUMNAS: I, consignatarios; II, carbón; III, aguada; IV, víveres; V, armadores; VI, astilleros; VII, banca; VIII, importación/exportación; IX, almacenista y comerciante; X, seguros; XI, otros. Elaboración propia.

Paralelamente, procuran expandirse a otros sectores punta de la economía insular en busca de rentas extras: así se aseguraban el control de las exportaciones agrícolas; eran grandes almacenistas; realizaban el transporte marítimo entre islas o tenían empresas de captura y elaboración de conservas de pescado. Elder Dempster es el caso paradigmático de estas empresas. Quedó constituida en Las Palmas como sucursal de la casa matriz de Liverpool, para servir a la escala de las líneas *British and African Steam Navigation Co. Ltd.* y a la de la *Union-Castle Mail Steamship Co. Ltd.* La concesión obtenida para establecer una estación carbonera la cubre con su filial denominada *Gran Canary Coaling Co.*, que empieza a funcionar dos años después y realizaba labores de varadero y astillero. A partir de estos dos eslabones vienen los negocios vinculados a las actividades de la casa matriz: la exportación de plátanos al mercado británico la ejercía a través de *Elder and Fyffes, Ltd.* y de *Fyffes Limited*, desde de 1908; fundó la *Compañía de Correos Interinsulares Canarios* (1889), para atender el tráfico interinsular en régimen de concesión; mientras que la *Compañía de Embarcaciones Canarias* (1908) cubría los servicios flotantes en el interior del puerto⁽⁸⁾. También ejercía de almacenista y distribuidora de materiales para la construcción (cementos, maderas, ladrillos, etc.) o administraba hoteles, incluso regentaba un establecimiento del tipo de “aceite y vinagre” en la populosa calle Triana, amén de otras actividades.

Estas empresas extranjeras no dudaron en concertarse cuando les fue preciso y establecer

(8) Para la *Cía. de Correos Interinsulares*, ver Díaz Lorenzo (1989). Para el resto Quintana Navarro (1985), págs. 67-68) y Rodríguez Díaz de Quintana (1989, pág. 105). En la escritura de constitución de alguna de las empresas en las que Elder entró a formar parte, se refleja esta variedad de actividades. (Ver la documentación correspondiente a esta y otras empresas en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (AAPLP). Para Elder Dempster los legajos 1 y 4. Asimismo, en los Anuarios Comerciales citados en la bibliografía queda reflejada la actividad de las diferentes empresas.

acuerdos para repartirse el mercado: por ello acordaron unas condiciones comunes para el negocio de abastecimiento de carbón, mediante el arreglo conocido como “*Atlantic Islands Depot Arrangement*”⁽⁹⁾, que fijaba un precio único para el carbón servido en el Puerto de La Luz. Cada compañía tenía un porcentaje del beneficio del total del negocio, y habían de ingresar 3 chelines en un fondo común cuando se sobrepasaba este cupo. Este depósito se distribuía luego entre las casas que no llegasen a cubrir la meta asignada.

En esta etapa impera la libertad de mercado en la contratación, lo que permite a las empresas, singularmente a las extranjeras, maniobrar prácticamente sin restricciones en el mercado de trabajo; no obstante, es cierto que tuvieron que hacer frente a algunas huelgas portuarias, como la de 1911, centrada en las labores de carga y descarga de carbón, de notable dureza, en demanda de aumentos salariales⁽¹⁰⁾. Pero la fuerza y el perfecto entendimiento de las empresas en el mercado antes aludido, les permitía hacer frente a estas demandas sin mayor perjuicio para sus intereses.

Al asumir las compañías extranjeras la principal función de atender los servicios del Puerto, las empresas canarias (Salvador Cuyás, Miguel Curbelo y Cía., o Juan Bordes Claverí) quedaron relegadas a desempeñar un papel de segundo orden en el conjunto de las actividades portuarias. No obstante, el Puerto sirvió de palanca para el surgimiento de un importante conjunto de empresas canarias, pues alguno de los más destacados comerciantes de la ciudad tenían la actividad portuaria como predominante o como complementaria. La empresa más significativa fue *Miguel Curbelo y Cía.* (el “rey del puerto”, como se le apodó), un *self made*

(9) El acuerdo se rompió entre 1910 y 1912. Ver Quintana Navarro (1984, p. 57) y Rodríguez y Díaz de Quintana (1989, págs. 110-114).

(10) Véase Suárez Bosa (1995, págs. 275-287 y 1997).

man, que, con un capital ahorrado en la emigración, montó una poderosa empresa portuaria destinada a jugar un importante papel en la economía canaria⁽¹¹⁾. Llegó a cuestionar, desde sus cargos en la Cámara de Comercio y la Junta de Obras del Puerto de la que fue presidente, la hegemonía de las empresas foráneas. Es así, a través de la consignación, como los comerciantes u otros modestos capitales isleños “entraron en contacto con el mundo portuario, se relacionaron con las firmas extranjeras, incidieron en los servicios marítimos”.

El interés de esta etapa para estas empresas estriba en que fue un período de aprendizaje para la posterior configuración de las empresas consignatarias, que seguirán a lo largo de su trayectoria estos métodos aprendidos. Sin embargo, los consignatarios canarios no podían equipararse a las compañías extranjeras, pues “tenían cerrado el camino a la consignación de las grandes líneas británicas, francesas o alemanas, que aportaban el mayor volumen de tráfico en un puerto de escala como el de La Luz”, por lo tanto, su campo de actuación quedaba prácticamente reducido a la consignación de las líneas de vapores nacionales, como se vio antes.

III. LA CONSOLIDACIÓN DE LAS EMPRESAS CONSIGNATARIAS Y LA ASOCIACIÓN DE INTERESES

El período de entreguerras, considerado globalmente, es de crecimiento y modernización de la economía canaria, con notable incremento de la exportación y del tráfico portuario, si bien en la década de 1930 el comercio exterior se vio afectado por la crisis económica⁽¹²⁾; comienza la sustitución del carbón por el fuel como combustible, lo cual obliga a una reorga-

nización en las actividades empresariales y a una reubicación de la mano de obra, cuestión que ocasionó notables conflictos laborales⁽¹³⁾. Las empresas extranjeras mantienen la iniciativa en la actividad portuaria, se consolida alguna de las bien acompañadas por una constelación de pequeñas entidades de corta vida, fenómeno que será habitual en años posteriores. Los prósperos años veinte ven aparecer nuevas empresas hasta ser 23 las registradas en la *Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas* (APCBLP) en 1929, de los cuales 14 eran extranjeras; en la década siguiente ascendían a 34, con 1.612 obreros empleados⁽¹⁴⁾.

En estos años de febril actividad, la creación de una organización patronal que acogió a la mayoría de las empresas del sector — sólo alguna poco importante quedó fuera— fue un hecho trascendente; es en su seno donde se diseña la estrategia de las poderosas empresas consignatarias. La constitución de la APCLBP⁽¹⁵⁾ supuso un elemento clave para el desenvolvimiento de los negocios portuarios, responde a la tendencia, observada en la mayoría de las sociedades europeas desde finales del siglo pasado, a configurar organizaciones de intereses, que en el período de entreguerras alcanzan “un elevado nivel de integración organizativa, con tendencias a consolidar posiciones de monopolio”⁽¹⁶⁾. Se constata que la vitali-

(13) Suárez Bosa (1995, págs. 279-287).

(14) Los datos de asociados en 1929 en Memoria de la APCBLP (1929); las empresas de 1933 en *Libro de registro de la APCBLP*; los de obreros en *Ministerio de Trabajo y Seguridad Social* (1933).

(15) El acta fundacional es del 25 de enero de 1925, *Libro de Actas de Junta General de Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas* (LAJG, en adelante), Tomo I. (Archivo de la APCLBLP).

(16) Se ha señalado por Cabrera y del Rey (1996, pág. 441) que el sistema político de la Restauración estableció las bases legales a través de las que se favoreció la expansión del corporativismo. Hay diferencias semánticas entre términos como “grupos de interés”, “grupos de presión” o, en fin, “lobbies”, pero aquí se utiliza el primero para expresar tanto la agrupación de intereses como su acción colectiva; asimismo, puede haber confusión conceptual entre “organización patronal” y “organización empresarial”, según los autores señalados (1988, págs. 141-164). Para

(11) Además de la consignación, tuvo intereses como almacenista, armador de buques, importación y exportación y agente de seguros. (Quintana Navarro, 1985, págs. 119-126).

(12) Este proceso ha sido analizado en Suárez Bosa (1996).

dad asociativa en el Puerto de La Luz es propia de una progresiva instauración de un marco corporatista, y la constitución de una asociación patronal responde al deseo de las empresas de coordinar sus estrategias, en aspectos relacionados tanto con el control de la demanda de mano de obra como con la fijación de tarifas de los servicios prestados, por ejemplo, a los comerciantes locales o a los exportadores⁽¹⁷⁾.

La APCBLP nació bajo el control de las empresas extranjeras, impulsoras iniciales del proceso organizativo; sus directivos o personal de confianza, de nacionalidad española o foránea, controlaron los puestos clave de la Junta Directiva⁽¹⁸⁾. Sólo a partir de los años treinta, cuando la legislación sobre asociaciones impedía a los no nacionales ostentar cargos en las juntas directivas de las asociaciones profesionales, la dirección pasó a manos de empresarios locales⁽¹⁹⁾.

Es en el seno de la Asociación donde se negocia el precio de los servicios prestados a las empresas de comerciantes o exportadores,

éstos las organizaciones patronales son aquellas que han de relacionarse, como elemento de su razón de ser, con los obreros; mientras que las organizaciones empresariales acogen y se definen por aquellos hombres de negocios que las integran, tengan o no asalariados a su cargo. No obstante, señalan los autores citados, las organizaciones no marcaban tan nítidamente los papeles, sino que los mezclaban, e incluían en su práctica tanto la defensa de los intereses laborales como la de los puramente económicos. Este repertorio lo podemos aplicar a la APCBLP.

- (17) Los acuerdos conllevaban la fijación de tarifas por los servicios prestados, fundamental, pueden documentarse en las Actas de la Junta Directiva y de la Junta General de la APCBLP (LAGD Tomo II y LAJG Tomo, II).
- (18) El 29 de enero de 1925 fue elegida la primera Junta Directiva definitiva (antes hubo una provisional) compuesta de la siguiente manera (entre paréntesis la casa a la que representa): Presidente, Emilio Ley Arata (Elder Dempster Grand Canary Ltd.); Vice-presidente, Carlos F. Shoop (Woermann Linie Ltd.); Tesorero, Arturo Henderson Davies (Cía. General Canaria de Combustibles, S.A.); Vocal 1º, Eduardo Fisher (Cía. Yeoward Bros); Vocal 2º, Gerardo Miller (Miller y Cía.). Todos elegidos por unanimidad, excepto el último que exigió votación. El resultado nos puede dar idea de la correlación de fuerzas en el interior de la APCBLP: el elegido, de nacionalidad inglesa, obtuvo 14 votos frente a 3(!) que fueron para el canario Camilo Martínón Navarro (de la empresa Bautista y Martínón). (Acta del 20-1-1925, LAJG, Tomo I).
- (19) El artículo 27 de **Ley de Asociaciones Profesionales**, de 8 de abril de 1932, exigía ser español para poder formar parte de las juntas directivas.

los acuerdos con los trabajadores o, incluso, aspectos burocráticos, como la gestión de la cuota del retiro obrero. La estrategia de los consignatarios era repercutir los aumentos de costes en los precios que cobraban a comerciantes, agricultores o industriales locales, lo cual se veía facilitado por su situación de monopolio de abastecimiento de la isla, al no haber, en aquellos años, sustituto para el transporte marítimo. Téngase en cuenta que la entrada y salida de todo tipo de mercancías había de hacerse por el Puerto hasta la implantación de la navegación aérea en los años treinta, y aún en la actualidad la casi totalidad de la importación y exportación se efectúa a través del Puerto.

De ahí también su estrategia de integrar a todas las empresas en el seno de la APCBLP, declarando la hostilidad a aquellas que permanecían fuera o no respetaban los acuerdos y decisiones de la Asociación⁽²⁰⁾. La actividad de la Patronal de Consignatarios se orientó a controlar las labores portuarias, principalmente en dos aspectos: carga y descarga de mercancías y abastecimiento de combustible. Por eso, para su funcionamiento, define una cláusula de “interés común”, con la finalidad de clarificar la actuación en las dos actividades básicas de sus asociados (“consignatarios del carbón” y “de carga blanca”, es decir carga y descarga de mercancías), “con el fin de (*puvieran*) desenvolverse separadamente mientras los conflictos de unos no invadan la esfera de acción propia de los otros, y evitar dudas de lo que se (*entendiera*) por interés común”⁽²¹⁾. De hecho constituyeron un pool de empresas que monopolizaron el negocio, y ponían barreras de entrada a las que no formaran parte de la Asociación, táctica no alejada de otros ámbitos empresaria-

(20) LAJG, Tomo I y Libro de Actas de la Junta Directiva de la APCBLP (LAJD, en adelante), T.I.

(21) Lo precisan acordando que no podían tener tal consideración y, por tanto, no podían ser objeto de acuerdos o resoluciones que obliguen a todos los asociados aquellos conflictos que afecten a una sola de dichas clases de consignatarios. (Acta 25-1-1925, LAJG, Tomo I).

les⁽²²⁾. Por ejemplo, cuando los exportadores de plátanos quisieron crear su propia compañía estibadora, desde la asociación se lanzó la consigna de que, o bien entraban en la Asociación y por tanto aceptando las reglas que ésta impusiera, o bien se les declaraba el boicot⁽²³⁾. Ahora bien, cuando el Gobierno de la Dictadura de Primo de Rivera, alarmado por la carestía de los servicios portuarios, muy en su línea política, quiso crear un monopolio estatal en manos de la Junta de Obras del Puerto⁽²⁴⁾, los consignatarios reaccionaron en defensa de la “libertad de empresa” (sic).

Hemos de referirnos a otras prácticas llevadas a cabo por las empresas en estos años. Por ejemplo, es del mayor interés la unión de empresas para utilizar menos trabajadores, propiciar prácticas monopolísticas⁽²⁵⁾ y hacer frente a la crisis sobrevenida en los años treinta, en la que el descenso del tráfico marítimo se unió a la progresiva sustitución del carbón por combustible líquido, aspecto que tuvo honda repercusión en la estrategia empresarial y del mercado de trabajo, no exenta de conflictividad; o, en fin, su predisposición a coludir para lograr con-

cesiones portuarias⁽²⁶⁾.

Varias empresas se transformaron en sociedades anónimas (compárese los Cuadros I y II), signo de modernización en la estructura de las entidades; sin embargo, la fácil constitución y rápida desaparición de pequeñas sociedades, nos muestra la fugacidad y debilidad del tejido empresarial⁽²⁷⁾. Hay que tener en cuenta que una empresa consignataria necesita de escasa infraestructura para su funcionamiento, por eso predomina la pequeña empresa familiar entre las locales, aunque no se puede ser rotundo en afirmaciones en este sentido dada la ausencia de datos, si bien el Cuadro II nos demuestra la mayor dimensión y cuota de mercado de las empresas foráneas⁽²⁸⁾.

Sí es cierto que progresivamente se impone la condición de Sociedades Anónimas, frente a las regulares colectivas o familiares. En el aspecto organizativo, también las extranjeras son aventajadas frente a las canarias: el organigrama organizativo de una empresa portuaria, preferentemente extranjera, solía tener una mayor complejidad y modernidad, lo cual derivaba tanto de su tamaño como de su predominante carácter de Sociedad Anónima⁽²⁹⁾.

(22) Véase Comín y Martín Aceña (1966b).

(23) Los exportadores de frutas, nucleados en torno al *Sindicato Agrícola del Norte de Gran Canaria*, crearon su propia consignataria, la *Agencia Consignataria y de Exportación*. Inicialmente ingresó en la Asociación pero se dio de baja el 10-8-1929. (Acta del 10-08-1929. LAJG, Tomo II). En 1934, los exportadores manifestaron su deseo de prescindir de los consignatarios en las labores de llevar la carga hasta el costado de los buques, en lo que encontraron el apoyo de algunos consignatarios (Branko Siroła) que estaban en tratos con aquéllos. Ello les costó la separación de la Asociación (Acta del 14-12-1934, LAJG, Tomo II). También los comerciantes intentaron romper el monopolio mediante acuerdos directos con los trabajadores. En ambos casos los consignatarios pudieron controlar la situación.

(24) Lo impuso en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, cediendo a las presiones de los exportadores. Para este asunto ver el Acta de la Junta General del 20-2-1928, LAJG, T. II.

(25) En 1930 las empresas extranjeras se unieron en el conocido como “*Trust de La Unión*”. Formaban parte de él Miller y Cía., Grand Canary Coaling Cía. de Carbones Minerales (Wilson, S.A.), Cía. Carbonera de Las Palmas, Cía. General de Canarias de Combustibles, S.A., Cía. de Combustibles Oceánica, Blandy Bros Coaling & Shipping, S.A. (Ver el artículo “Las Carboneras establecidas en el Puerto de La Luz”, en *España Nueva*, abril de 1934, págs. 14-15; el acuerdo en Miguel Rodríguez Díaz De Quintana (1989, pág. 131).

(26) Pautas, por otro lado, frecuentes entre las empresas españolas en esos años (Ver Comín y Martín Aceña, 1996a y 1996b).

(27) Entre 1914 y 1935 se crearon 17 empresas, pero desaparecieron 10, de las cuales 6 eran empresas constituidas en esos años con lo que se demuestra que muchas de las que venían funcionando antes de la primera fecha dejaron de hacerlo; la incidencia de la crisis en la década de 1930 afectó a 7 empresas que causaron baja en los negocios portuarios. (Ver Cuadro IV).

(28) Disponemos del capital social y algunos datos indirectos como los votos asignados a cada empresa, que estaban en función de las mercancías movidas según una escala elaborada a tal fin que nos puede acercar a la cuota de mercado de cada una aunque no sea con datos de buena calidad. (Ver Acta del 20-1-1925, en LAJG, T. I).

(29) Es significativo que de 15 empresas extranjeras radicadas en el Puerto de La Luz, 7 fueran Sociedades Anónimas; mientras que el total de las 11 canarias eran Sociedades individuales, limitadas o regulares colectivas. El organigrama puede resumirse de la siguiente manera: Si es extranjera, generalmente Sociedad Anónima, tiene en la cúpula al Presidente; luego un Director Gerente, en muchos casos de la misma nacionalidad que el empresario; a continuación venían los directores de los diversos departamentos (Contabilidad, Departamento de Carga, Visitadores de barcos, etc); y terminaba en el Encargado de Muelle, que dirigía el trabajo; mientras que las autóctonas, con un gran componente familiar, se limitaban al Director (generalmente el propietario) y los encargados.

CUADRO II
DATOS DE LAS EMPRESAS FUNDADORAS DE APCBLP. 1925

	VOTOS EN LA APCBLP		CAPITAL SOCIAL	REPRESENTANTE
	1925	1930		
ÁLVARO RODRÍGUEZ LÓPEZ, S.L.	4	3		G.C. Staib
BAUTISTA Y MARTINÓN CONSIGNATARIOS, S.L.	3	4	1.087.975	Camilo Martinón y Dionisio Bautista Martín
BERNARDO DE LA TORRE COMINGES, S.L.		1		
BLANDY BROTHERS & CO. (GRAND CANARY) COAL & SHIPPING, S.A.	3	2	1.300.000	Gerardo Miller y Parry y Ernesto Wootton Summerlin
CÍA. GENERAL CANARIA DE COMBUSTIBLES, S.A.		1	5.000.000	Gerardo Miller y Parry y Ernesto Wootton Summerlin
CÍA. CARBONERA DE LAS PALMAS, LTDA.	4	1	1.004.500	Gerardo Miller y Parry y Ernesto Wootton Summerlin
CÍA. NACIONAL DE CARBONES MINERALES, S.A.		2	1.725.000	Gerardo Miller y Parry y Ernesto Wootton Summerlin
CÍA. DE COMBUSTIBLES "OCEÁNICA", LTDA.	4	2	100.000	J.V. Bevad
CORY HERMANOS & CO.	4	2		N.L.R. Willys
ELDER DEMPSTER (G.C.), LTD.	4	3	& 75.000	D. Víctor E. Pavillard
FERNANDO CAMBRELENG		1		Fernando Cambreleng
FRANCISCO CABALLERO RODRÍGUEZ	1			
GRAND CANARY COALING COMPANY, S.A.	4	1	2.240.000	Ernesto Wootton Summerlin y Gerardo Miller y Parry
JOSÉ CURBELO SANTOS	1			
JOSÉ HERNÁNDEZ SÁNCHEZ		1		José Hernández Sánchez
JUAN BORDES CLAVERÍE	1	1		
JUAN KRUZIC TURINA	1	2		
JUAN RODRÍGUEZ TORRES	1			
MIGUEL CURBELO Y CÍA.	2	1	1.397.629	Miguel Curbelo Espino y Miguel Curbelo Grondona
MILLER & CO., S.A.	4	3	2.000.000	Gerardo Miller y Parry y Ernesto Wootton Summerlin
RICHARD J. YEOWARD	4	3		R.W. Humphreys
RAFAEL ALZOLA APOLINARIO	1			
WÖERMANN LINNIE LTDA.	4	3	75.000	Walter Vogel

FUENTE: Acta nº 4, LAJG, Tomo I; y Libro de Registro de Socios de la Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas, (Archivo de APCBLP).
Elaboración propia

CUADRO III
CUOTA DE MERCADO DE LAS ESTIBADORAS EN EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS. MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA GENERAL, 1992-1995 EN TM.

	1992		1993		1994		1995		1996	
	TOTALES	%	TOTALES	%	TOTALES	%	TOTALES	%	TOTALES	%
OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A. (OPCSA)	867.534	23,87	873.329	24,06	962.375	28,75	1.107.355	27,35	1.124.814	26,45
A. ARMAS CURBELO	826.417	22,74	869.861	23,98	746.079	22,29	678.285	16,75	731.101	17,19
TERMINAL DE CARGA RODADA	422.624	11,63					747.934	18,47	734.747	17,28
LÍNEAS MARÍTIMAS CANARIAS, S.L. (CONTENEMAR)	532.466	14,65	602.620	16,60			649.391	16,04	670.462	15,76
ÍA. TRANSMEDITERRÁNEA			431.256	11,89	708.367	21,16				
LA LUZ, S.A.	407.689	11,22	408.331	11,25	476.616	14,24	476.865	11,77	540.050	12,70
GUILLERMO SINTES REYES	24.493	00,67	2.548	00,07	12.557	00,37			2.062	00,04
ÍA. CANARIA DE CARGA Y DESCARGA	201.793	05,55	73.520	02,02						
ASOCIACIÓN DE ESTIBADORES CANARIOS, S.A. (ASESCA)	154.887	04,26	224.235	06,17	269.272	08,04	253.465	06,60	264.373	06,21
CELPASA	94.007	02,58								
SERVICIOS Y MEDIOS PORTUARIOS, S.A. (SEMPSA)	79.312	02,18	121.762	03,35	171.403	05,12	135.242	03,34	184.161	04,33
IBÉRICA CANARIAS	22.085	00,60	21.237	00,58						
TOTAL	3.633.307		3.628.699		3.346.669		4.048.537		4.251.770	

FUENTE: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Elaboración propia.

Observamos la continuidad en su estrategia, la rutina se constata una vez más: siguen apostando por diversificar sus actividades (consignatarias, armadores, tenían negocios de pesca, varaderos para reparar pequeñas averías, efectos navales, comercio, etc.), aunque las canarias tienden a especializarse en las actividades de consignación, estiba y desestiba o carga y descarga de mercancías.

En las décadas de 1920 y 1930 asistimos en el Puerto de La Luz a una lucha cerrada entre empresarios y obreros por controlar el mercado de trabajo y la propia organización del trabajo. Mientras los primeros intentan mantener la libertad de contratación, para lo que crearon una Central de Trabajo gestionada por los propios empresarios⁽³⁰⁾, donde los obreros

(30) Su creación se efectuó a raíz de la huelga de 1925 y el control lo mantuvo la Asociación Patronal hasta 1929, año en que pasó a ser gestionada por el Comité Paritario de Transportes Marítimos. (Ver las Actas del 12 de marzo y del 12 de mayo de 1925 para la creación; y 5 de noviembre de 1929 para la desaparición. En LAJG, Tomo I).

debían apuntarse individualmente, los segundos pretendían controlar el proceso a través de los Comités Paritarios primero y, luego, en la Segunda República, de los Jurados Mixtos. Asimismo, los empresarios pretendían ostentar la exclusiva responsabilidad en la organización del trabajo, mientras que los trabajadores luchan por intervenir en la formación de las cuadrillas, horarios, misión de los capataces, etc.

Podemos hablar del Puerto de La Luz y de Las Palmas como un puerto sindicado a lo largo de varias etapas de la historia; con ello nos referimos a que los sindicatos tenían el control en la oferta de mano de obra, especialmente en los años treinta⁽³¹⁾. Los empresarios,

(31) Desde el punto de vista empresarial, la perspectiva de un sindicalismo bien estructurado y fuerte en el Puerto no tenía por qué ser, en teoría, inaceptable, pero siempre y cuando fuera un sindicalismo "sensible" o "razonable" (a los "intereses generales" y/o "empresariales", quiere decirse) y no pretendiera elevar de forma incontrolada los costes de la mano de obra. Es en esa perspectiva donde habría que interpretar que, después de combatirlo bajo la Dictadura de Primo de Rivera, termine por acep-

se mostraron inicialmente reticentes ante la creación de unos entes que canalizaran la negociación colectiva, por temor y desconfianza en unos organismos que venían a perturbar la ancestral libertad absoluta de que disfrutaban en el mercado laboral canario y que tan buenos resultados les dio⁽³²⁾, más tarde, una vez que el régimen republicano impone un marco regulado de negociación colectiva con los Jurados Mixtos, la participación en ellos de los empresarios portuarios será plena.

IV. LA MODERNIZACIÓN TÉCNICA Y LA CONCENTRACIÓN EMPRESARIAL

Con el inicio de la Guerra Civil (Canarias queda desde el primer momento del lado del llamado Bando Nacional) y en la posguerra que se une a la Guerra Mundial, la actividad de las empresas portuarias entra en una etapa de recesión, puesto que se colapsa el tráfico del que se nutría el Puerto de La Luz: el de los buques extranjeros de líneas intercontinentales. Efectivamente, la atonía del comercio mundial fue un duro golpe para la actividad portuaria. Algunas empresas extranjeras cesan sus actividades y liquidan sus propiedades, hasta el punto de que en 1952 sólo eran 19 las empresas del sector⁽³³⁾. La Patronal de Consignatarios se hizo cargo del control de la lista de trabajado-

res desde 1937, aunque acepta la intermediación del Sindicato Nacional de Transportes Marítimos, si bien, y al contrario que otras patronales, no se integró en la CNS⁽³⁴⁾. En los años del Mando Económico (peculiar forma de intervención que el Régimen de Franco ideó para Canarias), los empresarios consignatarios se esforzaron por restaurar las tradicionales libertades económicas de que habían disfrutados desde mediados del siglo y que, acertadamente, consideraban el origen del crecimiento de la economía canaria. Ese régimen conllevaba la liberalización en la adquisición de divisas, fomento de la escala de los barcos que acercaban el Atlántico y dotar al Puerto de los medios mecánicos necesarios⁽³⁵⁾.

Dos hechos vienen a alterar la estrategia de las empresas portuarias y la configuración empresarial en el sector: la progresiva introducción de medios mecánicos y la definitiva sustitución del carbón por combustible líquido, que hace a muchas compañías tradicionales reconvertir su actividad y finalmente desaparecer. Parece ser cierto que el Puerto de La Luz se retrasó en introducir medios mecánicos, y sólo en la década de 1940 se inicia un tímido intento, por medio de la Junta de Obras del Puerto de adquirir grúas (tipo cabriola flotante), remolcadores y básculas⁽³⁶⁾. Será en la siguiente cuando se imponga la mecanización con la introducción de carretillas mecánicas, ahora con la intervención de la iniciativa privada⁽³⁷⁾.

tar su presencia en la Segunda República, aunque no sin reticencia. Y es que un sindicalismo fuerte bien podía simplificar y unificar el complejo mundo laboral portuario; por eso, las relaciones entre sindicatos y empresarios fueron en el Puerto una historia de encuentros y desencuentros, en los que se alternaban fases de presión y de negociación. (Para el concepto de monopolio en la oferta de trabajo ver Williamson, 1989, págs. 211-276).

- (32) Y así lo dejan patente: "Las relaciones pacíficas mantenidas con los obreros durante cinco años, (...) se vieron de pronto interrumpidas al siguiente día de la creación de dicho organismo" (en 1925). El párrafo procede de las *Memorias de la Patronal de Consignatarios* (1929, pág. 259).
- (33) El censo de empresas en los años del conflicto era el siguiente (entre paréntesis el número de trabajadores empleados a lo largo de un mes febrero de 1937): Camilo Martín (904), Juan Bordes (66), Álvaro Rodríguez López (2,855), Elder Dempster (1,525), Bruno Meyer (118), Wöermann Linie (1.551), R. Yeoward (1.896), Miller y Cía. (908), Treansmediterránea (1.164), Antonio Acosta (213), Guillermo Sintés (188) y Vacuunn Oil (2). Acta del 24-3-1937, Libro de Actas de la Junta General, Tomo IV).

- (34) La evasiva fue la actitud de los escritos de contestación a estos requerimientos. Puede verse la correspondencia en torno a este asunto en el Archivo de la APCBLP, carpeta "Personal laboral 1936-1939".
- (35) Así lo hará saber a las autoridades locales en un documento que les envía en octubre de 1934. (Archivo de APCBLP. Papeles sueltos).
- (36) Los problemas del concurso ocasionó retrasos de casi una década. (Ver Martín del Castillo 1984, pág. 226).
- (37) Interesa referirse a los medios que antes se venían utilizando y que son signo de esa evolución. En los años treinta se había introducido la carretilla a mano, primero con rueda de hierro (empresa Fred Olsen) que la hacía muy incómoda y luego con rueda de goma, más manejable. El siguiente paso fue la utilización de la carretilla mecánica y un sistema modernizado de grúas a raíz de la creación de MACBSA (entrevista personal a Armando Bordes).

Efectivamente, los consignatarios constituyeron una empresa, impulsada por la mayoría de los socios de la APCBLP, que responde al acrónimo *MACBSA (Material Auxiliar de Consignatarios de Buques)*, registrada en 1952 y participada por un total de 31 empresas que se repartían sus acciones ⁽³⁸⁾. MACBSA dedicó gran parte de su patrimonio y función a dotar a los consignatarios de un parque móvil de grúas y material de carga y descarga. Fue un elemento de control y presión hacia el conjunto de las empresas estibadoras, pues si cortaba el suministro de material éstas se veían imposibilitadas de realizar sus trabajos ⁽³⁹⁾; por esta vía, la APCBLP logró e impuso una barrera tecnológica a la entrada de empresas en el negocio de carga y descarga.

Paralelamente, para entender la estrategia de las empresas en este largo período, hay que referirse a que en el puerto se había creado un peculiar marco de relaciones laborales en el que los trabajadores se asociaban a través de la corporativista **Organización de Trabajos Portuarios (OTP)**, que, gracias a la monopolización de la oferta de trabajadores, imponía unas condiciones laborales que conllevaban altos salarios pero bajos rendimientos ⁽⁴⁰⁾. Asimismo, la recuperación económica iniciada en los años sesenta, unida a algunos acontecimientos internacionales como el cierre del

Canal de Suez (1956 y 1970) o los conflictos en Oriente Medio (guerra del Yon-Kippur, 1973), supuso un aumento espectacular del tráfico en el Puerto de La Luz y con ello los negocios de consignación. En esta fase el número de empresas crece de manera notable, hasta un total de 30 en 1965 y sumar 41 en 1977 ⁽⁴¹⁾.

En los años setenta y ochenta, dos elementos vienen a incidir directamente en la estrategia de las empresas: la mayor rapidez de las modernas embarcaciones y la *containerización* de las mercancías: en 1973, 1.000.854 Tm., fueron movidas por otros medios en el puerto y sólo 101.000 por contenedores (el 5,48%); en 1982 la proporción se acerca, aunque las movidas por contenedores siguen siendo menos: 937.000 Tm., en contenedores (un 36, 94%) frente a 2.538.966); en 1992 las *containerizadas* suponen ya más de la mitad del total: 1.996.811 frente a 3.500.428.(57,04) ⁽⁴²⁾. Al mismo tiempo, la Administración se hace eco de la baja productividad de la mano de obra y, al calor de la nueva situación política que camina en contra del poder de los grupos corporativistas, presiona para acabar con el monopolio que ejercía la OTP en la provisión de mano de obra.

Se tomarán un conjunto de medidas para ordenar las actividades portuarias, que van a redundar espectacularmente en la actividad empresarial ⁽⁴³⁾. Comienza con un intento de

(38) Estos datos se han recabados de dos entrevistas efectuadas a dirigentes empresariales del Puerto de La Luz, Armando Bordes Martín, presidente de la APCBLP, desde 1971 a 1992; y a Manuel Toledo (empresario y Director Gerente de MABCSA, también vocal de la APCBLP, y, como representante de ésta, participe de la organización de la patronal española de consignatarios ANESCO (Asociación Nacional Estibadores y Consignataras). Asimismo, el accionariado, la constitución y el material y el valor MACBSA puede comprobarse en la escritura de constitución de esta empresa en Registro Mercantil de Las Palmas, Tomo 58 de "Sociedades", escritura pública n° 4.071 (14-7-1966). Sobre la empresa hay documentación en la AAPLP, carpeta n° 10 (bajas).

(39) Así lo expresa, por ejemplo, el empresario Guillermo Sintés Reyes en entrevista personal y los hechos parecen confirmarlo.

(40) La puesta en funcionamiento del Servicio de Trabajadores Portuarios (1939), el Reglamento Nacional de Trabajos Portuarios y la creación de la Organización de Trabajadores Portuarios (1968) son los hitos fundamentales de la reglamentación de las relaciones laborales en el sector.

(41) Según la relación de empresas procedente del Archivo de APCBLP. (Papeles sueltos).

(42) Los datos han sido tomados de De Rus et alii (1994, pág. 62).

(43) La legislación básica reciente que regula la actividad en el Puerto de La Luz es la siguiente: Real Decreto 2302/1980, de 24 de octubre, "sobre Estructura administrativa de actividades laborales y empresariales en los puertos de interés general" (BOE de 29 de octubre de 1980), que regula la actividad de las empresas **consignatarias**; las personas físicas y jurídicas que venían realizando actividades en el Puerto debían solicitar inscribirse en un censo. Las empresas **prestatarias de servicios** (no consignatarias) debían acogerse a las "Normas para el ejercicio de actividades en el Puerto de La Luz y Las Palmas. Prestatarias de Servicios, excepto Estibadoras", publicado en el Boletín Oficial de la Provincia, el 29 de noviembre de 1983. Para las empresas **estibadoras** la normativa se recoge en el "Pliego de cláusulas de explotación del Servicio Público de Estiba y Desestiba de Buque", publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 2 de

establecer una normas para el ejercicio de las actividades portuarias en 1980 y culmina con la ordenación en la oferta de la mano de obra con la constitución de SESTIBA, sociedad estatal participada por los empresarios.

El sector de estibadoras, muy atomizado hasta ese momento, sufría de una crónica falta de organizaciones empresariales con la dimensión y capacidad financiera e inversora necesaria, lo que ocasiona notables distorsiones: excesiva pequeñez empresarial con las consecuencias de fugacidad de las empresas, muchas de corta vida⁽⁴⁴⁾; la imposibilidad de disponer de sólidas estructuras que permitiesen la inversión en bienes de equipo y consecuente atomización; un exceso de estibadoras —cualquiera con un equipamiento mínimo podía serlo—, que se traducía en una desordenada competencia que incidía negativamente en la eficacia del trabajo portuario⁽⁴⁵⁾.

Como consecuencia de lo expuesto y a raíz de la promulgación del mencionado Decreto da

marzo de 1988, de acuerdo con la Real Orden de 30 de julio de 1987 “para la Autorización de Constitución de sociedades de Estiba y Desestiba en los Puertos de Interés General” (BOE de 31 de julio de 1987). Un compendio de las leyes que regula la actividad portuaria puede verse en Puertos del Estados (1996).

- (44) Entre 1981 y 1997 causan baja 83 empresas consignatarias (Datos del Censo de Empresas de la Autoridad Portuaria de Las Palmas), si bien es cierto que muchas reaparecían en años posteriores a su deceso.
- (45) Amedidos de la década de los ochenta el Gobierno de la Nación decide la reordenación del sector de Estibadoras con los siguientes objetivos de: 1). Responsabilizar a las empresas de su propia gestión por la vía de hacerles soportar el coste de inactividad de los trabajadores portuarios no utilizados, que hasta ese momento recaía en el Estado a través de la OTP. Para ello se crean las Sociedades de Estiba y Desestiba (SESTIBA), en las que las empresas privadas participan con el 49% del capital (el restante 51% le corresponde al Estado); por tanto se le puede catalogar como una forma de empresa de trabajo temporal; 2). Disponer de un tejido empresarial denso y con la solvencia financiera que permitiese la necesaria inversión de bienes de equipo, al objeto de automatizar y modernizar las operaciones portuarias; 3). Instaurar un control sobre la vida de estas empresas por la vía de exigirles adhesión a un contrato modelo (Pliego de Condiciones) que, entre otros requisitos, exige para poder ejercer la actividad de Estibadoras disponer de medios materiales adecuados y la manipulación de un mínimo de toneladas de carga anual, en función de los totales manipulados en cada Puerto. (Ver el Real Decreto Ley 2/1986 que regula y ordena la actividad del sector).

comienzo un proceso de concentración empresarial en las labores de carga y descarga, de tal manera que en el Puerto de La Luz y de Las Palmas de treinta y tres empresas estibadoras, que existían a finales de los años ochenta, se reducen a las 8 actuales. La respuesta de las empresas fue unirse para poder acceder al mercado de carga y descarga, mientras permanecen separadas en lo tocante a consignación propiamente dicha.

Las razones de esta concentración son fáciles de comprender: la cuantía de las inversiones realizadas, la obligatoriedad de la inclusión de personal portuario en régimen laboral común que cubra, al menos, el 25% del total del trabajo realizado por la empresa; el costoso mantenimiento del total de gastos de la SESTIBA, incluido el de la relación laboral especial (con una inactividad estructural que fluctúa entre el 15 y 20 por ciento de los turnos al año); las especiales características que rodean a dicha sociedad estatal, cuyo 51% del capital público no participa, por estatutos, en sus costes de mantenimiento, y que no puede tener ni beneficios ni pérdidas, mientras el 49% del capital privado está obligado a absorber sus pérdidas o desfases; y, sobre todo, la necesidad de manipular cantidades de carga por encima de un tope mínimo anual, obligaron y obligan a la concentración a la que se alude. Estas medidas benefician especialmente a las entidades más poderosas: *Operaciones Portuarias Canarias, S.A.* (OPCSA)⁽⁴⁶⁾, *Líneas Marítimas Canarias* (en la que otra empresa, *Canaria Marítima de Consignaciones, S.A.*, *CONTENEMAR S.A.*, es mayoritaria)⁽⁴⁷⁾ y *La Luz Terminal de Contenedores, S.A.*⁽⁴⁸⁾. Estas empresas, con

(46) Empresa participada por Naviera Pinillos y Odiel Canarias, S.A. (AALP, Carpeta 16, en vigor). En los archivos de la Autoridad Portuaria se guardan las escrituras de constitución y otra documentación relativa a las empresas portuarias.

(47) *Idem.*, Carpetas números 12 y 13.

(48) En ésta participa a su vez, *CONTENEMAR* y otras como *TRAESA* y *Líneas Marítimas Hespérides, S.A.* (*Idem.*, carpeta nº 16).

conexiones entre sí, mueven en la actualidad cada vez más del 50% de las mercancías que pasan por el Puerto, y con tendencia a acaparar cada vez más cuota de mercado. La respuesta de las pequeñas y medianas empresas consignatarias ha sido unirse para poder participar en el negocio y competir con las mayores: así se formaron Asociación de Estibadores Canarios, S.A. (ASESCA) ⁽⁴⁹⁾, Compañía Estibadora de Las Palmas, S.A. (CELPASA) ⁽⁵⁰⁾ y Compañía Canaria de Carga y Descarga, S.A. (CONCARGA) ⁽⁵¹⁾, las dos últimos hoy desaparecidas; muchas de las integradas son empresas con gran resonancia histórica en el Puerto (Miller, Hamilton). El resultado es el que se observa en Cuadro III, con un sector de estibadoras muy concentrado (sólo la empresa Guillermo Sintés, S.A. desafía este proceso de concentración)⁵², con una cuota de mercado que oscila alrededor del 4 y el 30%. Estas empresas pueden consignar unidades propias (caso de *Antonio Armas Curbelo*, *Transmediterránea* o *Líneas Marítimas Canarias*) y no propias simultáneamente. Mientras, en el sector de consignación propiamente dicho se mantiene la atomización, según vemos en el Cuadro IV, con un número mucho mayor de entidades.

(49) Participada por las siguientes empresas: Olsen y Cía., S.A., Hamilton y Cía. Las Palmas, S.A., Consignaciones Cuyás, S.A., NAVIMPORT, S.A., Miller y Cía., S.A., Compañía Mercantil Hispano Noruega, S.A. y Agencia Marítima Agmar Ltda.

(50) En cuya constitución participan las siguientes empresas: A. Paukner, G. Brito Almeida, S.L., Manuel Toledo, S.L., Andrés Perdomo, S.L. y Polameryka Vasuardiaz.

(51) Que absorbe a ECOPESA, S.A., Pérez y Cía. (Canarias), S.A. y Juan Bordes Claverfó, S.L.

(52) Fue suspendida por la Autoridad Portuaria porque incumplía el Pliego de Condiciones. Enablado el proceso fue ganado por la empresa, por lo cual ha tenido que ser readmitida e indemnizada. (Ver AAPLP, carpetas 4, 5 y 6 de empresas en vigor).

CUADRO IV
CREACIÓN DE EMPRESAS CONSIGNATARIAS
EN EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS,
POR PERÍODOS

	EXISTENTES EN EL ÚLTIMO AÑO DEL PERÍODO	CREADAS EN EL PERÍODO	EMPRESAS DESAPARECIDAS	
			SOBRE EL TOTAL	DE LAS CREADAS EN EL PERÍODO
1092-1914	16	9	6	2
1914-1936	24	17	10	6
1936-1945	22	7	8	15
1945-1952	19	13	12	11
1952-1960	38	19	23	5
1960-1977	45	23	22	12
1977-1986	33	12	15	8
1986-1997	67	42		

FUENTE: Anuarios comerciales de los años: 1902, 1905, 1908, 1911, 1914, 1927, 1935 y 1952; Matrícula de Contribución Industrial (Archivo de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas); Censo de Empresas del Puerto de Las Palmas (Archivo de la AAPLP).

Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

- ANÓNIMO (1972): *Guía comercial y profesional de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas.
- ANÓNIMO (1930): *Guía Industrial y Artística de Canarias. Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria*. Editorial Rivadeneyra, Madrid.
- Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas (APCBLP) (1929): *Memoria sobre la actuación y desenvolvimiento de la ...durante el año 1929*. Tip. "Diario", Las Palmas. 1930.
- CABRERA, M. y F. DEL REY: "Entre la condena y el olvido. Los empresarios y sus organizaciones en la historiografía española", Juan Hernández Andreu y José L. García Ruíz. *Lecturas de Historia Empresarial*, Civitas, Madrid.
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE LAS PALMAS (1931): *Memoria Comercial correspondiente al año 1931*. Tip. "Diario", Las Palmas.
- CARRERAS, A. Y C. YAÑES (1992): "El Puerto en la era industrial: una síntesis histórica", en Joan CLAVERA (comp.), *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*. Civitas, Madrid, págs. 82-157.
- COMÍN, F. y P. MARTÍN ACEÑA (1996): *Los rasgos históricos de las empresas en España: Un Panorama*. Fundación Empresa Pública (documento de trabajo), Madrid.

- DAVIS, P.: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa: 1852-1972*. Alle and Unwin Ltd., London.
- (1990): *Fyffes and the Banana: Musa Sapientum. A Centenary History 1888-1988*. The Atholone Press Ltd., London.
- DE RUS, G. et alii (1994): *Actividad económica y estructura de costes del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Civitas, Madrid.
- GARCÍA FALCÓN, J.M. (1995): *Dirección y Estratégica. Fundamentos*. CIES de La Caja de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ LEBRERO, R. (1989): *El agente consignatario de buques en España*. Librería Bosch, Barcelona.
- MARTÍN DEL CASTILLO, J.F. (1994): *Grúas en el Puerto de La Luz y Las Palmas (1883-1983)*. Tesis Doctoral inédita.
- MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, (1993): *Censo electoral social*. Sucesores de M. Minuesa de los Ríos, Madrid.
- NADAL RODÓ, I. (1957): *Anuario de Canarias, África Occidental y Guinea Española*.
- NELSON, R. y WINTER, S. (1902): *An Evolutionary Theory of Economic Change*. The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.
- PEÑARANDA, F. (1902): *Anuario-Guía de la Isla de Gran Canaria*. Imprenta Martínez y Franchy, Las Palmas.
- PÉREZ, S. y ENRÍQUEZ PADRÓN, R. (1910): *Anuario Comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura*. Tip. "Diario" Las Palmas.
- (1911): *Anuario Comercial de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura*. Tip. "Diario", Las Palmas.
- (1914): *Anuario Comercial de Canarias Orientales*. Tip. "Diario", Las Palmas.
- PUERTOS DEL ESTADO (1996): *Recopilación normativa del sector de estiba y desestiba*. V.A. Impresores, Madrid.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1983): "La Luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913", en número monográfico "Primer centenario del Puerto de La Luz", *Aguayro*, nº 146, págs. 10-20.
- (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz. 1883-1913*. CIES de La Caja de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- RAMONELL Y OBRADOR, J. (1917): *Proyecto de ampliación del Puerto de La Luz en Las Palmas*. Rip. "Diario", Las Palmas, 1917.
- ROBERT, J. (1927): *Anuario General de las Islas Canarias*. Tip. "Diario", Las Palmas.
- RODRÍGUEZ DÍAZ DE QUINTANA, M. (1989): *Miller y compañía: Cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas de Gran Canaria.
- SAPELLI, G. (1996): "La construcción social e histórica de la empresa: para un nuevo modelo teórico", en Comín y Martín Aceña (ed.), págs. 476-487.
- SUÁREZ BOSA, M. (1990): *El movimiento obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*. CIES de La Caja de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- (1995): *Economía, sociedad y relaciones laborales en Canarias en el período de entreguerras*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Consejería de Empleo y Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- TORRES JUAN, A. y ENRÍQUEZ PADRÓN, R. (1908): *Anuario comercial de Gran Canaria*. Imprenta y Litografía de J. Martínez, Las Palmas.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1996): "Funciones empresariales, grupos de interés y política económica en la Restauración: el empresario vasco Ramón de la Sota", en F. Comín y Pablo Martín Aceña (ed.) (1996a), págs. 423-440.
- VALDALISO GACO, J. (1991): *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao.
- WILLIAMSON, O. (1989): *Las instituciones económicas del capitalismo*. Fondo de Cultura Económica, México.
- ZUMBADO, C. (1905): *Anuario de la Provincia de Canarias*. Henrich y Cía., Barcelona.

