

## Conflictividad y concertación en el Puerto de Las Palmas durante la transición (1976-1986)

---

Miguel Suárez Bosa

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España  
Correo electrónico: msuarez@dch.ulpgc.es

### RESUMEN

La naturaleza de la actividad portuaria en España ha sido determinante en la instrumentación, desde el sector empresarial, de cambios sustanciales en el proceso de trabajo dirigidos a incrementar la productividad con altos grados de independencia ante la fuerza de trabajo. En consecuencia, la inserción de nuevas tecnologías ha desplazado a un número significativo de trabajadores fuera de los esquemas de acción productiva. Adicionalmente, la implantación de un marco democrático de relaciones laborales, posterior a la época franquista, exigió a los agentes sociales adaptar sus estrategias en relación al trabajo, accionando procesos de alta conflictividad. Atendiendo a lo anterior, se evaluó el impacto de las tecnologías en la organización del trabajo y en las relaciones laborales en el Puerto de las Palmas en la etapa de transición política (1970-1990), lo cual permitió caracterizar la situación sobre una perspectiva histórica, acercando conclusiones cuyo centro está en la conflictividad fluctuante y en los delicados consensos entre los actores.

**Palabras clave:** Relaciones laborales, tecnología, movimiento sindical, reforma portuaria.

## Conflictivity and concertation in the port of Las Palmas during transition (1976-1986)

---

Miguel Suárez Bosa

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España  
Correo electrónico: msuarez@dch.ulpgc.es

### ABSTRACT

The nature of portuary activity in Spain has been determinant for the instrumentation of substantial changes in the work process of the entrepreneurship sector. These changes have been aimed at increasing productivity with high degrees of independence from the work force. Accordingly, the insertion of new technologies has shifted a significant number of workers outside the schemes of productive action. Additionally, the introduction of a new democratic frame of labor relations, post Franco era, demanded from the social partners to adapt their strategies in relation to work, operating high conflict processes. Based on the foregoing, technology impact on work organization and labor relations in the Port of Las Palmas, in the process of political transition (1970-1990), was assessed. This permitted to characterize the situation under a historical perspective, approaching conclusions, the center of which is in the unrest conflict and in the fragile consensus among the actors.

**Key words:** Labor relations, technology, trade union movement, portuary reform.

## Introducción

La década de los años ochenta tiene un puesto destacado en la historia de los puertos españoles debido a que en este periodo se produce lo que se ha venido denominando “reforma portuaria”. Ésta afectó profundamente al sistema portuario español, pero, pese a su indudable trascendencia, los estudios sobre la misma han sido relativamente escasos<sup>1</sup>. Existe consenso en torno a su necesidad la realización de esta reforma, pues las transformaciones que se venían produciendo en la manipulación de mercancías la demandaban. Otra cuestión a valorar es si dicha reforma se realizó dentro de los parámetros más convenientes: parece haber coincidencia en que la política de entendimiento entre los agentes portuarios ha tenido resultados positivos<sup>2</sup>.

Como parte del sistema de puertos españoles, el Puerto de Las Palmas también se vio inmerso en la reforma; además, los agentes que en él operan fueron protagonistas, por diversos motivos, de los acontecimientos que se registraron en esos años. En efecto, las transformaciones en el transporte de mercancías se aceleraron desde 1940 hasta la actualidad, y en el puerto de Las Palmas, como en la mayoría, habiendo sido la etapa iniciada en la década de los años setenta de cambios significativos en la forma y en los medios de manipulación de carga: se

ha pasado de un sistema intensivo en trabajo, con un desarrollo tecnológico relativamente bajo, a otro intensivo en el uso de capital, con un nivel de desarrollo tecnológico alto, lo que ha conllevado una drástica reducción del factor trabajo.

Indudablemente, en la base de esta reforma están las transformaciones en la tecnología introducida desde los años sesenta: *contenedorización*, aumento del tamaño y la rapidez de los buques, generalización del tráfico *ro-ro* o la *paletización* de mercancías; estas transformaciones fueron particularmente decisivas en las tareas de carga y descarga<sup>3</sup>. En este estudio partimos de la hipótesis de que la introducción de nuevas tecnologías tuvo un papel primordial en la reforma, exigiendo cambios profundos en la organización del trabajo, en el comportamiento de los agentes portuarios y en sus organizaciones, tanto empresariales como de trabajadores. Así, a la par que se han obtenido aumentos cuantitativos y cambios cualitativos en la mercancía manipulada, debido fundamentalmente al desarrollo del transporte en contenedores y al aumento en el tamaño de los buques, el número de trabajadores empleados como consecuencia de dichas modificaciones se ha visto reducido, produciéndose una honda modificación en la estructura empresarial, y configurándose un oligopolio de hecho en la actividad de

manipulación de la carga, mientras que en el subsector de la consignación, la estructura empresarial se mantiene atomizada, ya que esta actividad no necesita de grandes inversiones.

Para adaptarse a esta nueva situación, se genera un aparato legislativo que afecta al sistema portuario y que viene a certificar el llamado “modelo portuario español” (Trujillo y Nombela, 1998: 4), cuyo esquema básico está basado en la regulación de los puertos por una agencia pública (Puertos del Estado), gestionada por autoridades portuarias que determinan los precios, al menos dentro de unos límites, y las bases de participación de la iniciativa privada en los servicios de titularidad estatal sometidos a régimen de concesión y licencia. Con esta reforma legislativa se trató de adaptar los puertos españoles a las nuevas necesidades y hacerlos más competitivos, de forma que los precios de los servicios portuarios estuvieran ajustados a los costes reales de producción, de tal modo que se vieron afectados los parámetros sobre los que se asentaba la tradicional estructura empresarial y la organización del trabajo.

Por otro lado, la implantación en la década de 1970 de un marco democrático de relaciones laborales, en sustitución de la Organización Sindical franquista, exigió a los agentes sociales adaptar sus estrategias de

organización del trabajo, de forma semejante a lo sucedido en otros puertos del mundo. Fue un proceso complejo, acompañado de una fuerte conflictividad laboral: los trabajadores intentaron hacer frente a la que fue, en la práctica, una “reconversión portuaria”, en unos momentos en los que la crisis económica golpeó a todos los sectores económicos en Canarias, uniéndose a ello los efectos de la dramática descolonización del Sahara<sup>4</sup>.

Para el público de la calle, el término relaciones laborales se asemeja más a la idea de conflicto, reflejo del reconocimiento de que las relaciones laborales en el capitalismo suponen un inevitable origen de conflicto, pues los intereses de los empleados son en gran medida opuestos a los de los empleadores, de ahí que ambas partes pretendan movilizar recursos y utilizar la fuerza para lograr sus intereses, la consecuencia es el conflicto<sup>5</sup>.

Ahora bien, en las relaciones entre empresarios y trabajadores no se abordan sólo los conflictos, sino también los mecanismos legales o institucionales que utilizan quienes intervienen en las relaciones laborales; precisemos también que los elementos básicos que intervienen en las relaciones laborales son los obreros, los patronos y el Estado. La diferente posición de los dos primeros frente a los medios de producción, desde

la consideración de antagonismos de intereses, condiciona su actitud ante la negociación. Los patronos prefieren, porque les da ventaja, la negociación individual; por el contrario, los obreros se ven favorecidos en la negociación colectiva, la cual es una conquista de las organizaciones sindicales pues facilita la presión obrera.

Para analizar este proceso apostamos por la perspectiva histórica, ya que nos proporciona una mejor comprensión de la configuración de las relaciones laborales en este sector. Es lógico que así sea porque, a lo largo del tiempo, se han desarrollado en los puertos unas formas específicas de sindicatos, unas organizaciones empresariales características y una normativa legal diferenciada. Aunque los cambios producidos hayan sido profundos, no se puede obviar el peso de la tradición en la nueva configuración de estos factores.

Partiendo de la hipótesis de que en los puertos se genera un sistema específico de organización del trabajo y de relaciones laborales, el objetivo de este artículo es evaluar la incidencia de los cambios tecnológicos en la organización del trabajo y en las relaciones laborales en el Puerto de Las Palmas en la etapa en que se lleva a cabo en España la reforma portuaria que coincide con la transición política y años posteriores, es decir entre la década de 1970 y la de 1990.

En resumen, después de esta introducción, en este artículo se analizan las características del trabajo portuario, aspecto necesario para comprender el comportamiento de los agentes implicados en las relaciones laborales; se hace una breve descripción de las características del puerto de Las Palmas de Gran Canaria, uno de los más importantes de España y clave en el desenvolvimiento económico de las islas, y de los agentes económico y sociales, es decir trabajadores y empresarios en él asentados; en tercer lugar, se estudian las reformas legislativas y la conflictividad durante el período de la reforma portuaria. Finalmente, el trabajo se completa con unas conclusiones generales.

### **Las características del trabajo portuario**

Entre los elementos del trabajo portuario, uno de los más significativos es la irregularidad en la ocupación, consecuencia directa de la discontinuidad del tráfico marítimo. Es un lugar común que, además de estar determinado por la evolución de los ciclos económicos, el tráfico marítimo puede resultar afectado por períodos de mal tiempo, huelgas en los puertos de origen, cambios en las políticas arancelarias y muchos otros factores accidentales, alternándose

los períodos de inactividad con otros de gran demanda de mano de obra a la llegada de los buques.

Este esquema implica la irregularidad en las retribuciones de los trabajadores, vinculada a la presencia de una estructura empresarial heterogénea y atomizada, pues muy pocas empresas estaban en condiciones de garantizar un mínimo constante de trabajo para mantener en ocupación permanente a un número considerable de trabajadores. Sin embargo, esto no explica por sí solo la persistencia del sistema de contratación eventual<sup>6</sup>, hecho que debe vincularse a factores como, por ejemplo, las características del tráfico marítimo. En realidad, los intereses contradictorios de patronos y obreros coincidieron, paradójicamente, en mantener este aspecto durante mucho tiempo<sup>7</sup>, pues a los empresarios les convino disponer de un mercado de trabajo sobredimensionado, formado por trabajadores sin vinculación estable con sus empresas. El sobredimensionamiento del mercado de trabajo resultaba útil para conseguir una rápida ejecución de las tareas de carga y descarga de los barcos, a la vez que constituía un importante mecanismo de control sobre la mano de obra. Además, con la contratación eventual no era necesario asumir la remuneración de los obreros durante los períodos de inactividad. Este sis-

tema se concreta históricamente en la conformación de un *pool* de trabajadores, que monopoliza la oferta de mano de obra, lo cual era muy frecuente en los puertos de todo el mundo<sup>8</sup>; por otra parte, esto es congruente con los valores y normas de la cultura del trabajo existente en los muelles. El “estado de ánimo eventual” ha sido considerado uno de los principios comunes y más persistentes entre los trabajadores portuarios (Miller, 1969). En este sentido, se ha demostrado que en el caso de los puertos británicos uno de los obstáculos principales a la desaparición de la contratación eventual provenía fundamentalmente de los propios obreros de los puertos (Philips and Whiteside, 1985).

En la etapa más reciente, los factores externos que con más fuerza influyen en los grandes cambios posteriores en los puertos son la *unitarización* y *contenedorización* de la carga, pues su manipulación ha experimentado un profundo proceso de mecanización. Los cambios experimentados en la mayoría de los puertos del mundo son de carácter estructural y han conllevado la drástica reducción de la mano de obra en casi todos, de tal manera que existen pocos puertos importantes en los que no haya disminuido el número de trabajadores a partir de 1970<sup>9</sup>. En el puerto de Las Palmas, la plantilla media anual pasó

de más de 2000 trabajadores a principios de la década de los setenta a sólo unos 390 en 1999; si en 1972 el puerto de Rotterdam tenía 12.443 trabajadores registrados, dicha cantidad se redujo a 9.598 en 1981. Singapur, pasó de tener 3.140 trabajadores a 1.070 entre 1972 y 1980; el puerto de Liverpool, por su parte, aumentó de 1.062 trabajadores en 1970 a 2.333 en 1982. Esta dinámica ocasionó que a medida que crecía el número de contenedores, y debido a las limitaciones organizativas, los problemas del puerto tradicional aumentaron correlativamente, amenazando los trabajadores con adoptar medidas de carácter defensivo, insistiendo, por ejemplo, en que se siguiera utilizando para las nuevas tareas con contenedores el mismo número de trabajadores por cuadrilla que en las actividades con carga fraccionada.

Del lado del buque, los cambios tecnológicos más importantes fueron sucesivamente la utilización de contenedores, el empleo de *palets*, la aparición de los barcos *ro-ro* y el aumento de tamaño de las unidades, dotándose a la vez la mayoría de los cargueros de grúas mayores y más versátiles. Del lado del puerto se introdujeron las carretillas elevadoras, las grúas móviles, remolques y tractores, junto con nuevos equipos y métodos. Estas innovaciones fueron adoptadas con bastante rapidez a partir de los años sesenta, comenzando los carga-

mentos a ser *paletizados* a fin de que pudieran usarse con más facilidad las carretillas elevadoras; aparecen también los buques *portacontenedores* y los buques *ro-ro*.<sup>10</sup>

Los cambios tecnológicos señalados tuvieron una importante repercusión, tanto sobre la calidad como sobre la cantidad de la mano de obra empleada en los puertos, lo cual supuso no sólo la reducción del esfuerzo físico a realizar por los trabajadores, sino también de la cantidad de mano de obra necesaria para las tareas de manipulación. De tal manera que, en términos de destrezas humanas requeridas en los puertos, las antiguas técnicas de “buena estiba” de la carga general en las bodegas o la manipulación de cargas difíciles, han caído en desuso, y con ellas muchas de las tareas duras y repetitivas del sistema de carga fraccionada. Las destrezas necesarias en la nueva etapa son distintas: los trabajadores portuarios, que antiguamente podían considerarse no cualificados o semicualificados, se encuentran en la actualidad claramente divididos en altamente cualificados y no cualificados.

Junto a las tareas repetitivas en el sistema de contenedores (enganche y desenganche, amarre y desamarre, etc.), que pueden aprenderse con relativa facilidad, existen otras, como el manejo de grúas pórtico, carretillas mecánicas, tractores *tugmaster* y otros

equipos que requieren cierto nivel de destreza, criterio e iniciativa. Parte de ellas depende de la rapidez y seguridad de operaciones muy costosas, así como de una compleja cadena de transporte directo. Asimismo, en la actualidad está disminuyendo el número de los puestos de trabajo de apuntadores y personal de vigilancia, pues las tareas de verificación y seguridad se realizan mediante ordenadores, con ayuda de medios electrónicos y son dirigidas desde centros de control.

En resumen, la introducción de nuevas tecnologías ha ocasionado hondas transformaciones en la organización del trabajo portuario, provocando diferentes efectos sobre la composición de la mano de obra y por consiguiente de las relaciones laborales, e indudablemente de las organizaciones obreras del sector, en la dirección de las empresas y sus organizaciones<sup>11</sup>. Por ello, antes de abordar la conflictividad del período, conviene realizar un breve análisis de estas últimas, cuestión que acometemos en la siguiente sección.

### **Impacto tecnológico en el Puerto de Las Palmas y cambios en la actividad portuaria**

#### **Las Palmas un puerto *hub* en el Atlántico**

Históricamente el puerto de Las Palmas se ha configurado como un

puerto de escala, tránsito e intercambio de mercancías, teniendo como función principal el suministro de servicios. En la actualidad cobra cada vez más importancia su función de plataforma internacional de distribución de contenedores, lo que se ha venido denominando un puerto *hub*.

Parece haber consenso en que el Puerto de La Luz debe su éxito histórico a un conjunto de factores que permitieron a esta bahía convertirse en referencia obligada en el Atlántico Medio, de las rutas que se dirigían desde Europa hacia América Latina y África del Sur<sup>12</sup>. Las condiciones naturales le han brindado históricamente al puerto la posibilidad de levantar las infraestructuras adecuadas y necesarias para atender a los barcos que surcaban las aguas de este lado del Atlántico, convirtiéndose gracias a su localización primero en estación de tránsito y luego en plataforma de distribución (puerto *hub*), gozando prácticamente de un monopolio en determinadas actividades que desde mediados del siglo XIX requirió la navegación por estas latitudes, principalmente abastecimiento de combustible, aguada o reparaciones y, en la última etapa del tráfico de contenedores con mercancías dirigidas al próximo continente africano.

Desde la década de 1970, las causas de la inestabilidad en casi todos los puertos del Mundo están asociadas



a la crisis económica, a la introducción de las nuevas tecnologías antes citadas y, también, a la competencia de otros medios de transporte, tanto terrestres como aéreos. Asimismo, el excesivo precio de la mano de obra en los servicios portuarios impulsó a los empresarios a introducir medios tecnológicos en sustitución de fuerza de trabajo, ya que las presiones de unos sindicatos muy poderosos lograron elevar las rentas reales de los trabajadores a un nivel muy superior a otros sectores, propiciando la implantación de nuevas tecnologías en los servicios portuarios. Las consecuencias de este proceso para el puerto de La Luz fueron decisivas: de una plantilla que rondaba los 1.500/2.000 estibadores a principios de la década de 1970, se pasó a otra de 400-500 en los años noventa. Un proceso similar fue experimentado por los restantes puertos españoles, en los cuales el descenso de mano de obra fue vertiginoso, especialmente entre los estibadores: su número descendió desde los 12.500 efectivos censados por la Organización de Trabajadores Portuarios en 1980 a los 3.974 en 1994 (Canalejos, 1995: 78).

### **Los trabajadores y la actividad portuaria**

En torno al Puerto de la Luz y de Las Palmas se formó la más importante concentración obrera de

Gran Canaria desde finales del siglo XIX. Muchos trabajadores de estas islas y del resto del Archipiélago encontraban trabajo en las labores portuarias, las cuales aumentaban al calor del gran crecimiento de la actividad económica. La mayoría se empleaba en las labores de carga y descarga, pero el número de profesiones es más complejo como se verá más adelante.

Los trabajadores portuarios tienen una reconocida tradición de sindicación, de la cual participa el Puerto de Las Palmas y no por casualidad en el Puerto surgen los primeros sindicatos de la isla de Gran Canaria, donde éstos cuentan con el índice más alto de afiliación y tengan la más fuerte capacidad de movilización, seguramente porque en su entorno se localizó un importante núcleo de obreros asalariados y con conciencia de clase.

A raíz de la Guerra Civil y después de un breve encuadramiento en los sindicatos falangistas, los trabajadores portuarios se adscribieron primero en la *Sección de Sindical Portuarios* (1939) y después en los *Servicios de Trabajadores Portuarios* (1944) sección autónoma dentro de la vertical Organización Sindical Española, según un esquema territorial centralista propio del régimen franquista. Tras sucesivos cambios, el sindicato vertical portuario pasó a denominarse

**Cuadro I**  
**Número de trabajadores en el Puerto de Las Palmas**  
**(por oficios y actividades)**

	1948	1977	1984	1991	1994	2005
<b>Carga general/SESTIBA</b>	1.111	422	449	139		530
<b>Pesca</b>	80	236	260	96		
<b>Guardería</b>	39	64	21	10		
<b>Fijos de empresa</b>		251	151			
<b>Atraque y otros</b>					129	134
<b>Servicios administrativos</b>					450	
<b>Servicios auxiliares</b>					110	
<b>Infraestructura portuaria</b>					299	
<b>Almacenamiento</b>					122	110
<b>Suministros y avituallamiento</b>					350	267
<b>Reparaciones</b>					850	1.450
<b>Manipulación de mercancías</b>					611	293
<b>Consignación</b>					500	450
<b>Autoridad Portuaria</b>						292

Fuente: Suárez Bosa (2003).

*Organización de Trabajadores Portuarios* (1968) conocido por sus siglas “OTP”. La OTP tenía encomendada la política de regulación y gestión del empleo portuario, con delegaciones en cada puerto, entre ellos en el de Las Palmas. En principio se configuró como una lista especial de empleo, pero paulatinamente fue asumiendo una mayor intervención en las rela-

ciones laborales de los trabajadores portuarios: pasó de tener una naturaleza inicial de organismo rector a asumir funciones de administración, a tenor de lo previsto en las sucesivas ordenanzas que regularon el sector. Desde 1980 se constituyó como una *Oficina Especial de Empleo*, continuando así hasta 1986, año en que se concretó la reforma del sector a través

de la creación de las *Sociedades de Estiba y Desestiba* (SESTIBA).

Llegada la Transición, la opción elegida por los trabajadores de carga y descarga fue el sindicalismo autónomo, sin vinculación organizativa con las centrales sindicales de tal manera que el se constituyó en el Puerto de Las Palmas uno de los núcleos neurálgicos donde nació la *Coordinadora Estatal de Trabajadores Portuarios* (“La Coordinadora”): los trabajadores de Las Palmas se coordinan primero con los de los puertos insulares y luego con los de La Península, Barcelona, Valencia y Bilbao fundamentalmente.

Entre las organizaciones sindicales portuarias contemporáneas tiene especial relevancia la *Asociación Sindical de Trabajadores Portuarios*. Aunque vinculada a la Coordinadora Estatal, la ASTP es una organización autónoma, autogestionaria y asamblearia. Este sindicato recoge la tradición y la experiencia de lucha sindical desarrollada en una de las más importantes huelgas llevadas a cabo durante la Dictadura franquista, donde se mezclaban elementos tanto políticos como socioeconómicos. Encontramos, pues, influencias del sindicalismo autogestionario de raigambre católica y anarquista y, también, del movimientista de las primeras comisiones obreras, aunque estas influencias ideológicas aparezcan siempre difusas.

Para completar el panorama sindical hay que contemplar otros sectores además de la carga y descarga de mercancía, donde la afiliación se reparte entre las centrales sindicales de ámbito estatal (Comisiones Obreras, CC.OO; Unión General de Trabajadores, UGT) y los sindicatos canario-nacionalistas (Sindicato Obrero Canario, SOC/Inter-sindical), tal y como se expresa en el siguiente cuadro II.

### **Los portuarios, paradigma de empresarios emprendedores**

La amplia composición de la comunidad portuaria, compuesta por una compleja red de actividades, quizá una de las más tradicionales en el Puerto de Las Palmas, es la de consignación de barcos casi siempre unida a la de estibadores. En Canarias y en Las Palmas concretamente, gracias a la expansión del comercio atlántico y al apoyo de la legislación puertofranquista, los *consignatarios* tuvieron un papel central en los negocios portuarios y mantuvieron fuertes vinculaciones con los principales usuarios del mismo, bien fueran ingleses, alemanes, franceses o de otras nacionalidades. A estas figuras básicas hay que añadir los *agentes de aduanas*; los *transitarios* del Puerto, que componen un colectivo de unos 40 agremiados de la *Asociación de Transitarios y Expedidores*, fundada en 1973 y el sector de reparaciones navales.

**Cuadro II**  
**Representación sindical en el Puerto de Las Palmas (1995-1999)**

Actividades	1995-1999					
	Volantes	Empresas	UGT	CCOO	Intersindical	Otros
Agencias de aduanas y transitarios	441	18	1	20	1	
Corporación de prácticos	26	11	1			
Estibadores portuarios de Las Palmas	350	2			15	
Explotación de puertos/Servicios portuarios Manipulación y depósito de mercancías	157	7	5	4	2	2
Empresas de transportes marítimos	250	13	8	19	1	3
Empresas consignatarias de buques y contratistas de operaciones	294	24	6	17	2	1
Junta de Puertos, Puertos Autónomos, administración (+13 de Lanzarote)	275	1	6		7	1
Depósitos y almacenamientos frigoríficos						
Pesca, acuicultura y actividades afines						
Construcción/repaparación de embarcaciones de recreo						
<b>Total</b>	<b>1.804</b>	<b>76</b>	<b>27</b>	<b>60</b>	<b>28</b>	<b>7</b>

Fuente: Elaboración propia con datos del SEMAC.

**Cuadro II (Continuación)**  
**Representación sindical en el Puerto de Las Palmas (2000-2008)**

Actividades	2000-2008					
	Votantes (1)	Empresas	UGT	CCOO	Intersindical	Otros
Agencias de aduanas y transitarios	332	28	2	20		
Corporación de prácticos	18	1				1
Estibadores portuarios de Las Palmas	526	1		1	18	
Explotación de puertos/Servicios portuarios Manipulación y depósito de mercancías	307	8	1	4	14	
Empresas de transportes marítimos	805	36	18	26	9	
Empresas consignatarias de buques y contratistas de operaciones	114	6		8	1	
Junta de Puertos, Puertos Autónomos, administración (+13 de Lanzarote)	289	1	1	4		8
Depósitos y almacenamientos frigoríficos	150	7	8	1		
Pesca, acuicultura y actividades afines	95	7		3		
Construcción/repelación de embarcaciones de recreo	161	5	5	7		
<b>Total</b>	<b>2.291</b>	<b>109</b>	<b>35</b>	<b>74</b>	<b>42</b>	<b>9</b>

Fuente: Elaboración propia con datos del SEMAC.  
Nota 1. El número de votantes se refiere al año de la firma del convenio

La *Asociación Patronal de Empresas Consignatarias de Las Palmas* (1925) aparece cuando los empresarios consideraron necesario unirse para hacer frente al empuje asociativo de los trabajadores, formando una potente asociación patronal. La creación de una organización patronal, integrada por la mayoría de las empresas fue un hecho importante para la actividad empresarial del sector y responde a la tendencia, observada en la mayoría de las sociedades europeas desde finales del ochocientos, a configurar organizaciones de intereses. Aunque inicialmente mantuvieron una actitud hostil a la negociación colectiva, conforme avanza el siglo optarán por la concertación. Después de la Transición se integrarán en la Asociación Nacional de Consignatarios de Buques, *ANESCO*.

Los empresarios de otros sectores portuarios también constituyeron su patronal, hasta el punto de que a lo largo de los años se ha ido conformando en el Puerto de Las Palmas un entramado asociativo patronal que posibilita una fluida interrelación entre los agentes económicos y facilita el desenvolvimiento económico. En el cuadro siguiente se muestra un resumen de su actividad y el número de sus componentes.

Dos rasgos sobresalen de la cultura empresarial en el panorama empresarial portuario, observable por ejemplo

en la trayectoria de la *APCBPL*: el establecimiento de un código ético que las empresas implícitamente acatan, aunque hay algunos casos de guerra de precios o intentos de captar clientes con prácticas oportunistas, que también las hubo, incluso se firmó un convenio (27-3-1958) para crear unas normas que regularan la actuación de los consignatarios y evitar las prácticas desleales. En estas “*normas que han de regir entre los miembros de esta asociación para el desarrollo de actividad profesional y que han de considerarse como de obligatoria observancia por los mismos*” se establece que “*Los suscritos, Consignatarios de Buques, incorporados a la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas se comprometen, de modo solemne, a mantener por todos los medios, y en su conducta, los siguientes principios declarados de interés común de la profesión, y a los que han de sujetarse los intereses particulares de todos los asociados*” (aprobadas en 1958).

En segundo lugar, es frecuente en el puerto la figura del *self made man*, el hombre hecho asimismo, el típico empresario portuario que triunfa después de trabajo duro y arriesgando entra en la tipología allí encontrada. *El know how*, el aprendizaje de los conocimientos adquiridos generación tras generación es algo que destaca en el Puerto desde sus inicios. Ya las

**Cuadro III**  
**Empresas y patronal en el Puerto de Las Palmas**

	Fecha constitución	1994	1999	2000
Amaradores del Puerto de La Luz y de Las Palmas, Sociedad Cooperativa Limitada	1985			
Asociación de Consignatarios y Estibadoras de Buques de Las Palmas		87		
Asociación de Empresarios del Frío				
Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos-Organización de productores Pesqueros (ANACEF-OPP)				
Asociación de Navieros de Cabotaje de Canarias (ANACA)	1977			
Asociación de Provisionistas de buques (APROBUQUES)		47		
Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (ATEIA)		30	40	
Colegio de Agentes y Comisionistas de Aduanas		74		
Corporación de Prácticos del Puerto de La Luz y Las Palmas		40		
Federación de Cofradías de Pescadores de Las Palmas				
Asociación de Reparaciones Navales (miembro de FEMEPA)	1976	57		46
Suministradores de Combustible		12		

Fuente: Suárez Bosa (2003)

empresas de origen extranjero, en muchos casos recién llegados, podían aprovechar la experiencia de algún conciudadano que llevara tiempo establecido en la isla.

### **Transición, reforma portuaria y negociación colectiva en el Puerto de Las Palmas**

Ya desde finales de la década de 1970 los gobiernos de la UCD intentaron la privatización de los puertos y la consiguiente modificación de las condiciones laborales de los estibadores portuarios, iniciativa que se puede considerar el primer paso serio hacia la reforma aludida<sup>13</sup>.

Sin embargo, no fue sencillo llevar el proceso de reforma adelante. El Puerto de La Luz, como el resto de puertos españoles, conoció importantes momentos de conflictividad en la década de los años ochenta. A esta altura, los estibadores portuarios canarios habían aprendido a utilizar estrategias y métodos de lucha diversos, tales como imponer rendimientos mínimos, huelgas en días alternos, huelgas en horas alternas, huelgas selectivas en un número restringido de empresas, recursos legales, búsqueda de solidaridad internacional, conseguida en puertos como Rotterdam o Liverpool. Todos estos métodos son ensayados en este período en los puertos españoles<sup>14</sup>.

El análisis, a tenor de las estrategias observadas, ha de incidir en la estructura y en la práctica sindical. En este caso, se confirma la tendencia de los colectivos con gran poder de presión, por el carácter estratégico de su actividad, como los de carga y descarga de mercancías, a organizarse de manera autónoma en sindicatos locales, convergiendo sin embargo en la Coordinadora *Estatal de Trabajadores Portuarios (La Coordinadora)*<sup>15</sup>; mientras, las centrales sindicales estatales quedaron en minoría en la representación sindical. Ello propicia la articulación de una negociación colectiva gremialista y descentralizada, aunque predominara el sindicalismo de movilización y fuertemente reivindicativo, si bien es verdad que, desde mediados de los ochenta, *La Coordinadora* ha modificado su estrategia y ha optado por la defensa del “modelo portuario español” centrada en la “unitariedad, rotación y formación”<sup>16</sup>.

La fuerte reacción sindical produjo un período de enorme inestabilidad en el sector durante toda la década, desencadenando la convocatoria de sucesivas huelgas en todos los puertos españoles, con notables brotes de violencia. Éstos fueron particularmente agudos en el Puerto de La Luz, donde hubo importantes movilizaciones, no dudando los portuarios en colapsar la economía insular en defensa de intereses, si bien la mayoría de las huelgas se hicieran



secundando convocatorias de carácter estatal, concretamente para oponerse al desmantelamiento de la OTP y contrarrestar los efectos de la reconversión portuaria. La primera movilización en Las Palmas (que afecta a toda Canarias) se efectúa en 1978 en demanda de un convenio colectivo, resolviéndose con un laudo. (Esta huelga se puede seguir en el periódico *La Provincia* entre abril y junio de 1978). En las décadas siguientes constatamos huelgas en 1980, secundando la convocatoria estatal, para oponerse al decreto antes mencionado. Huelga de 1986 para oponerse el decreto de creación se SESTIBA; como estrategia se exige que los fijos de empresa pasen al censo; especialmente importante en Las Palmas es la huelga selectiva contra la empresa CONTENEMAR; entre febrero de 1978 y febrero de 1988 continúan las huelgas hasta la firma del I Convenio Marco<sup>17</sup>.

Será la subida y consolidación del PSOE al poder en la década de 1980, lo que permita dar un impulso definitivo al proceso de reforma portuaria en España. Comenzó con la publicación de un Real Decreto (1986) regulando el servicio público de estiba y desestiba de buques, el cual, aunque contestado por los agentes sociales, fue aceptado finalmente por todas las partes. El texto es la pieza base de las actuales relaciones laborales en los puertos, junto con los Acuerdos

Marcos Sindicales de 1981 y 1993<sup>18</sup>. Con él se certificaba la desaparición de la OTP y se crearon las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SESTIBA), con una participación mayoritaria de las Autoridades Portuarias (49 por ciento de las empresas estibadoras y 51 por ciento de las Autoridades Portuarias). Esta normativa propició la internalización de costes por las empresas del sector, al crearse en cada Autoridad Portuaria las Sociedades de Estiba y Desestiba con capital mixto. A partir de esta fecha serán las Sociedades de Estiba y Desestiba las que proporcionen, de forma diaria y rotatoria, el personal que, junto con el propio de la empresa estibadora, en régimen laboral común, han de realizar las operaciones del servicio público de estiba. Pero lo más trascendental es que, con las nuevas leyes, se introdujeron al fin los conceptos de polivalencia y movilidad funcional en los puertos y se abrieron los censos al personal eventual, aunque de forma controlada; por ello no parece perturbar las recomendaciones de la OIT de protección del trabajador asegurándole trabajo e ingresos regulares.

A pesar de esta alta conflictividad, desde la Transición Democrática (1976) y el desmantelamiento de la organización sindical vertical franquista, se produce un cambio en la negociación colectiva, siendo el paso decisivo el marco establecido por el

Estatuto de los Trabajadores (1980) y su reforma en 1994. Sin embargo, en el Puerto la trascendencia de los acuerdos confederales estatales firmados por las confederaciones de Empresarios y las Centrales Sindicales CC. OO. y UGT como el *Acuerdo Marco Interconfederal* (AMI, 1980-81), el *Acuerdo Nacional de Empleo* (1982) y el *Acuerdo Interconfederal* (1983), tuvo más trascendencia en los sectores administrativos y otros tales como los astilleros y varaderos, que en los de carga y descarga. Pero el predominio de la Coordinadora, que se oponía, en este último subsector, invalidó su aplicación en la carga y descarga. Ahora bien, fueron importantes los convenios firmados por los trabajadores de carga y descarga

recogiendo el marco establecido por el I Acuerdo Marco (1988). La negociación en este sector no fue fácil, por cuanto conllevaba la reestructuración del empleo, en todo caso la Coordinadora, optó por centralizar la negociación en sus aspectos básicos y recomendó que los convenios locales se ajustaran a los estatales.

Finalmente, y a pesar de que 1987 fue un año de duros conflictos huelguísticos como respuesta a la puesta en marcha de las Sociedades de Estiba, la firma del I Acuerdo Marco para la carga y descarga de mercancía (febrero de 1988) introdujo una nueva dinámica en las relaciones laborales en el Puerto. Desde esa fecha, aunque se registraran algunos conflictos pun-

**Cuadro IV**  
**Convenios de empresas y sectoriales en el Puerto de Las Palmas**

Período	De empresas					Sectoriales		Total
	Consignatarias	Agentes Aduanas	Prácticos	Navieras	Otras	Consignatarias	Portuarios	
Hasta la Guerra Civil (1936)						4	4	8
Dictadura (1936-1975)	1			1	2	5	3	10
Desde la Transición	2	9	15	40	20	22	8	116

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de los convenios publicados en el BOPLP y de la Consejería de Empleo y Asuntos Sociales. Dirección General de Trabajo. SEMAC. Elaboración propia.

tuales, se asiste a un período caracterizado por la paz laboral y generalización la negociación colectiva como se percibe en el cuadro.

### **Conclusiones**

Del análisis realizado se puede concluir que la introducción de la tecnología en el proceso de manipulación de las mercancías y la reorganización de los sistemas de transporte ha supuesto una disminución notable del número de trabajadores encargados de las operaciones portuarias, tendencia de ámbito internacional que tuvo similitud en los puertos españoles en general y en el de Las Palmas en particular. El empleo de medios técnicos propició la disminución del número de trabajadores, creando graves problemas de exceso de mano de obra en las décadas de 1970 y 1980. Este proceso ha traído consigo una importante conflictividad en los puertos españoles y, particularmente, en el puerto de Las Palmas.

Tras la etapa conflictiva de la Transición política española, iniciada en la década de los años setenta, en 1986 se ha configurado el servicio público de estiba y desestiba de buques, que ha sido aceptado finalmente por todas las partes. El texto es la pieza base de las actuales relaciones laborales en los puertos, junto con los Acuerdos Marcos Sindicales de 1981 y 1993. Con él se

certificaba la desaparición de la OTP y se crearon las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SESTIBA). Esta normativa propició la internalización de costes por las empresas del sector, al crearse en cada Autoridad Portuaria las Sociedades de Estiba y Desestiba (SESTIBA) con capital mixto: 49 por ciento de las empresas estibadoras y 51 por ciento del Estado. A partir de esta fecha serán las Sociedades de Estiba y Desestiba las que proporcionen, de forma diaria y rotatoria, el personal que, junto con el propio de la empresa estibadora, en régimen laboral común, ha de realizar las operaciones del servicio público de estiba. Pero lo más trascendental es que, con las nuevas leyes, se introdujeron al fin los conceptos de polivalencia y movilidad funcional en los puertos y se abrieron los censos al personal eventual, aunque de forma controlada.

### **Reconocimiento**

Este trabajo ha sido posible gracias a las investigaciones del Proyecto I+D+i, financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia, HUM2006-05963/HIST, el cual contó con la colaboración de la Fundación Puertos de Las Palmas. Quiero agradecer la colaboración de Marcos Antonio Pérez Delgado en la elaboración de los cuadros estadísticos.

## Notas

- <sup>1</sup> Algunas aproximaciones la podemos encontrar en Canalejos (1995 y 1998) y Saundry and Turnbull (1999).
- <sup>2</sup> El caso español ha sido estudiado por Saundry y Turnbull (1999) confrontándolo con el inglés. Estos autores concluyen que las políticas de cooperación entre agentes han sido económicamente rentables en España, frente a la política de desregulación que conllevó la abolición del tradicional “scheme” portuario inglés, medidas que, según los autores citados, no han resultado positivas para este país.
- <sup>3</sup> Basta comprobar algunos de los estudios realizados como el de Davies y Marrimer (1989), Williams (1993) o Broeze (1991), para apreciar la importancia de estos cambios en la actividad marítima y portuaria. Para el aspecto concreto de incidencia de las nuevas tecnologías en la organización del trabajo, también se ha ido generando una abundante bibliografía. Por ejemplo; para la incidencia del transporte de contenedores y la concentración empresarial en todo el mundo Broeze (1998).
- <sup>4</sup> Para la situación económica de Canarias en el período de la llamada transición, véase Suárez Bosa (1995).
- <sup>5</sup> Según el criterio de Hyman (1981: 205-223).
- <sup>6</sup> La eventualidad en el trabajo portuario ha sido analizada por Philips and Whitside (1985).
- <sup>7</sup> Se reconoce que con una infraestructura mínima (“un local y una máquina de escribir”), un empresario podría poner en marcha una empresa de consignación de buques.
- <sup>8</sup> Para los puertos de España ver Canalejos (1995); para otros puertos ver Couper (1987).
- <sup>9</sup> Couper (1987) ofrece diversas estadísticas al respecto. Véase especialmente las páginas 63-66.
- <sup>10</sup> Sobre la introducción de nuevas tecnologías y sus efectos en el empleo véase el trabajo de Couper antes citado; la introducción de medios mecánicos en el puerto de Las Palmas ha sido estudiada, inicialmente por Castillo (1998).
- <sup>11</sup> Sobre todo ello, véase Couper (1987: 18 y siguientes). Para el estudio de la incidencia de los cambios tecnológicos en los puertos británicos, ver Turnbull y Wass (1994).
- <sup>12</sup> Entre otros, se deben citar los trabajos de Burriel (1980) y Delgado Aguiar (1992).
- <sup>13</sup> La pacificación provisional se restableció mediante acuerdos particulares alcanzados entre los estibadores portuarios y las empresas, que hizo inviable la aplicación del Decreto mencionado. Su aplicación fue anulada por el Tribunal Supremo en sentencia de 23 de septiembre de 1985
- <sup>14</sup> Así lo señala Jordi Ibarz en su estudio de la Coordinadora (Ibarz Gelabert, 1988: 67). Véase el capítulo “Experiencia de Solidaridad Internacional” en Coll Botella (1988: 39-41).

- <sup>15</sup> La *Asociación Sindical de Trabajadores Portuarios de Las Palmas* (ASTP) formaba parte de La Coordinadora. Ésta tiene una estructura es de corte confederal, con amplia autonomía de sus integrantes. Un primer y valioso estudio sobre La Coordinadora se debe a J. Ibarz Gelabert (1998). En el trabajo de Coll Botella y otros, se señala que el origen de La Coordinadora está en los de Canarias y Barcelona (Coll y otros, p.9).
- <sup>16</sup> Tal es la valoración que hace Jordi Ibarz Gelabert (1998: 105-110).
- <sup>17</sup> Véase Ibarz Jelabert (1998) y Coll Botella (1988) para el marco estatal. La huelga de 1980 en el puerto de Las Palmas puede documentarse en el Archivo de la APCBLP, carpeta “Papeles relacionados con la organización del trabajo portuario. 1978-1980”, sin clasificarla; la campaña periodística acusando a la OTP de gremialista y penetrada por el sindicalismo verticalista puede seguirse en *Cambio-14*, varios números de agosto de 1980); para la huelga y los acontecimientos en el Puerto de La Luz la prensa local es un instrumento imprescindible. Una valoración a favor de los intereses de los portuarios puede verse en un artículo del historiador y sindicalista O. Brito “Sinfonía confusa e inacabada: puertos y estibadores”, *El Puntal*, 14-21 de noviembre de 1980.
- <sup>18</sup> Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, desarrollado por el Real Decreto ley 371/1987, de 13 de mayo.

## Referencias Bibliográficas

- BROEZE, FRANK. 1991. **Maritime labour 1870-1914: an International perspective**, *International Review of social History*, v. XXXVI-1, pp. 165-200.
- \_\_\_\_\_. 1998. **Containerization: the ultimate internationalization of liner shipping**, en C. Eugenia Nuñez (Editor). *Global markets: the internationalization of the sea transport industries since 1850*. Proceedings Twelfth international Economic History Congress, Madrid.
- BURRIEL DE ORUETA, EUGENIA. 1980. *El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Centro de Investigación Económica y Social de la Caja de Ahorros de Gran Canaria. Las Palmas.
- CANALEJOS, IRENE. 1995. **El sector portuario de estiba en España**, en *Boletín Económico ICE*, nº 2460/61, pp. 75-80.
- \_\_\_\_\_. 1998. **La organización de la estiba en España**, en *Puertos del Estado, I Congreso Internacional de estiba. Ponencia, T. I.* (mecanografiado), s/p.
- CASTILLO MARTÍN, JUAN F. 1998. *La Luz, 1883-1983. Evolución tecnológica y desarrollo portuario*. Real Sociedad de Amigos del País de Las Palmas, Las Palmas.
- COLL BOTELLA, LUIS, y otros. 1988. *Coordinadora estatal de estibadores portuarios. Historia de una década*. Gráficas Canigó, Barcelona.
- COUPER, ARNOLD. D. 1987. *Nuevas*

- técnicas de manipulación de la carga. Repercusiones sobre el empleo y las destrezas del trabajo en los puertos.* Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- DAVIES, PAUL. y SHEILA MARRINER. 1988. **Recent publications and development in the study of maritime economic history.** *Journal Transport History*, V. 9, 1, pp. 93-1908.
- DELGADO AGUIAR, GERARDO. 1992. *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria.* CIES de la Caja de Canarias, Las Palmas.
- HYMAN RICHARD. 1981. *Relaciones Industriales. Una introducción marxista.* H. Blume Ediciones, Madrid.
- IBARZ GELABERT, JORDI 1998. *Historia general de la Coordinadora (1978-1998). La construcción de un espacio sindical portuario.* Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, Barcelona.
- LAVALETTE, MICHAEL y JANE KENNEDY. 1996. *Solidarity on the Waterfront. The Liverpool Lock Out of 1995/96.* Liver Press, Merseuside.
- MILLER, RAYMOND CHARLES. 1969. **The dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalizations"** . *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 11, 1969.
- PHILIPS, GORDON. and NOEL. WHITESIDE. 1985. *Casual Labour. The unemployment question in the port transport industry 1880-1870.* Clarendon Press, Oxford.
- RODRÍGUEZ RAMOS, TERESA. 1997. *La relación laboral especial de los estibadores portuarios.* Editorial Trota, Madrid.
- SAUNDRY, RICHARD. S. and PETER. TURNBULL. 1999. **Contractual (In)Security, Labour Regulation and Competitive performance in the Port Transport Industry: A Contextualized Comparison of Britain and Spain.** *British Journal of Industrial Relations*. v. 37, nº 2, pp. 271-294.
- SUÁREZ BOSA, MIGUEL. 1995. *Economía, Sociedad y Relaciones Laborales en Canarias en el período de entreguerras.* Universidad de Las Palmas/Consejería de Empleo y Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias, Las Palmas.
- \_\_\_\_\_. 2003. *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990,* Caja Rural de Canarias, Las Palmas.
- TRUJILLO CASTELLANO, LOURDES. y NOMBELA, GUSTAVO. (1998): **El sistema portuario español,** en *Economistas.*
- TURNBULL, PETER and VICTORIA WASS.1994. **The Greatest Game no More-Redundant Dockers and the Demise of "Dock Work.** *Work, Employment & Society*, 8 (4), 487-506.
- WILLIAMS, DAVID M. 1993. **The Progress of Maritime History, 1953-1993.** *Journal of Transport History*, XIX, pp. 126-141.