

X Congreso de la Asociación Española de Historia Económica
Sesión nº 20: “La “Comunidad Portuaria” y la economía de los puertos

EMPRESAS E INSTITUCIONES PORTUARIAS EN ESPAÑA Y SU IMPLANTACIÓN EN EL PUERTO DE LAS PALMAS

Miguel Suárez Bosa.
Profesor Titular de Universidad (ULPGC).
C/ Saulo Torón, 4.
Edificio Antiguo de Empresariales (Área de Historia Económica).
Campus de Tafira.
35017 Las Palmas
Teléfono: 928 458246/928 354622.
Fax: 928 451829.
E-mail: msuarez@dch.ulpgc.es

I. Introducción

Los puertos han sido definidos como un nudo intercambiador de transporte, si bien en la actualidad se tiende a considerarlos no sólo como un factor del transporte intermodal, puesto que un puerto es mundo complejo donde se desarrollan diversas actividades económicas, lo que da lugar a un intrincado entramado de actividades. Por eso, para tener una visión completa de la actividad portuaria, es necesario contemplar el conjunto de tareas en ellos desarrolladas, por lo que un estudio los puertos ha de abarcar a lo que se ha venido a llamar “**comunidad portuaria**”, es decir el conjunto de los agentes que operan en el recinto portuario.

En esta comunicación se intenta realizar una caracterización de las instituciones y las empresas portuarias en España. Puesto que son escasos o insuficientes los estudios para realizar un panorama sobre estas instituciones y los que existen adolecen de gran dispersión (se ha dicho que los puertos son los “gran olvidados” de la historia económica), se ha optado por estudiar un puerto, el de Las Palmas, lo cual permite concretar la teoría (la teoría institucional, de la que partimos) en un caso específico y en buena medida representativo, dada sus dimensiones; no obstante, somos conscientes de las limitaciones que ello supone dada la complejidad del sistema portuario español.

Existen varios trabajos sobre la influencia económica de los puertos en su entorno y como nudos de intercambio de factores, pero no disponemos de un cuadro completo de la importancia y el papel de los puertos en España¹. En el campo de la historia de la empresa, las investigaciones han profundizado en determinadas facetas relacionadas con las compañías navieras, especialmente

¹ Se puede encontrar información sobre el sistema portuario español en Guimerá Ravina y Romero (Ed.) (1996); Alemany Lloveras(1991); para el puerto de Barcelona, Alemany Lloveras (1984) Y Clavera, Carreras, Delgado y Yáñez (1992); para Santa Cruz de Tenerife, Cabrera Armas (s/f); para Bilbao De la Puerta Rueda (1994); para el tráfico de cabotaje, Frax rosales (1981 y 1987).

Otros trabajos, principalmente desde el campo de la economía, han caracterizado la empresa portuaria. Mencionemos por ejemplo los casos de De Rus, Román y Trujillo (1994), para Las Palmas, y Lebón Fernández, Castillo Manzano y López Valpuesta para Sevilla; González Laxe (dr.) (1999), para A Coruña. Estas obras ofrecen modelos de empresas portuarias, aspecto que también se puede encontrar en VV. AA (1995).

sobre empresas y empresarios navieros²; son mejor conocidas, tal vez, las instituciones portuarias si bien desde el campo del derecho y la administración³. Para otra ocasión queda analizar la otra parte del concepto de “comunidad portuaria”, los trabajadores, dado que nos ocuparía demasiado espacio, en todo caso remitimos a algunos trabajos sobre tema⁴.

En cuanto al Puerto de Las Palmas, se trata de un puerto de notable importancia por ser escala en las rutas que cruzan el Atlántico Medio-Sur, donde los barcos se abastecían de combustible (carbón o petróleo) y más recientemente se constituye como un puerto *hub* que sirve de intercambiador para los barcos que trasladan los contenedores de África o América hacia Europa o viceversa. Pero también hay que tener en cuenta que es un puerto insular y por consiguiente constituye hasta la fecha un monopolio natural, no obstante, creemos que esta especificidad no distorsiona en gran medida la taxonomía que más adelante se especifica⁵.

Así, pues, en el apartado II se analizan las características de los puertos españoles y las instituciones asentadas en ellos; en el III se profundiza en las especificidades de las instituciones y empresas portuarias tomando como modelo el puerto de Las Palmas; en el IV las empresas portuarias con el mismo puerto como modelo; y en V se hace una breve referencia a la cultura empresarial propia del puerto grancanario, centrándonos en la organización cúpula fomentada por las empresas asentadas allí.

II. Puerto, instituciones y empresa portuarias en España.

²Quintana Navarro Palmas (1985) ha analizado los consignatarios y su relación con la burguesía canaria en los comienzos del Puerto de Las Palmas; Guimerá Ravina (1989), ha investigado sobre la casa Hamilton, inicialmente asentada en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife; también sobre los empresarios de Santa Cruz de Tenerife puede verse Ledesma Alonso (1997).

³ Ver Cosculluela Montaner (1975) o la recopilación legislativa en Puertos del Estado (1996).

⁴ Aunque es también un aspecto que necesita mayor atención de los investigadores, se ha avanzado solidamente en este aspecto. Ver, por ejemplo, para el puerto de Barcelona los trabajos de J. Ibar Gelabert citados en la bibliografía y la tesis doctoral del mismo autor (inédita); sobre la manipulación de mercancías y la organización del trabajo en este puerto también se leíó una tesis en la Universidad de Barcelona a cargo de A. Luchetti (también inédita); para el puerto de Las Palmas, los de M. Suárez Bosa también citados en la bibliografía y Cabrera Armas y León Díaz (2001).

Cada país ha respondido a la necesidad de coordinar las actividades portuarias con organizaciones adaptadas a sus circunstancias particulares, pero en todos existe, en mayor o menor medida, un organismo responsable de la gestión del puerto, que se conoce como Autoridad Portuaria (AP) bien sea⁶ como **Puerto propietario (Landlord Port)**, en el que las responsabilidades inmediatas de la Autoridad Portuaria se limita a la provisión de infraestructura básica, los servicios generales y algunos otros de interés común o especial, como en el caso de Rotterdam; bien sea como **Puerto instrumento (Tool Port)**, donde la AP es proveedora no sólo de la infraestructura sino también de toda o de la mayor parte de la superestructura e instalaciones (puertos franceses y españoles); o, en fin, como **Puerto Operativo (Operating Port)**, en el que todas las instalaciones y servicios para los modos y medios de transporte están a cargo de la Autoridad Portuaria, dentro de este tipo se da la diferencia entre los puertos que realizan todas las operaciones de manipulación del cargamento y los que sólo realizan las que tienen lugar en el área terrestre.

El llamado “modelo portuario español” (Trujillo y Nombela, 1998: 4) está basado en la regulación de los puertos por una agencia pública (Puertos del Estado), gestionada por autoridades portuarias locales 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. Las Autoridades Portuarias funcionan, también, como una empresa pues son entidades públicas con autonomía presupuestaria y de gestión; están encargadas del establecimiento de la política de tarifas y recursos humanos⁷. La actividad portuaria se ha rigido desde el siglo XIX por la Ley de Puertos de 1880, aunque se han producido, lógicamente, sucesivas modificaciones⁸. La doctrina considera que la institución dominante en el conjunto de actividades portuarias es la de servicio público, pues todo el “conjunto de

⁵ Los condicionantes que impone la insularidad en González Laxe (dr.) (1999) y De Rus, Román y Trujillo (1994).

⁶ Según la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA).

⁷ Tomamos esta definición, aunque sus características y competencias hayan evolucionado históricamente (tomado de Ley 27/1992, de 24 de noviembre, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre).

actividades tiende a considerarse como un todo global presidido por la finalidad esencial de transporte marítimo que informa la explotación del puerto” (Coscolluela Montanes, 1975: 131). El régimen de servicio público preside así las actividades esenciales del puerto: tráfico marítimo, servicios de practicaaje, utilización de utillaje portuario, concesiones para actividades de carga y descarga y, en general, de actividades propias de la manipulación de mercancías en puerto, etc. Pero, aunque la competencia en materia de puertos corresponde al Estado y las Corporaciones locales, se constata un sistema administrativo descentralizado basado en las Juntas de Puerto (en la actualidad Autoridades Portuarias) y otras entidades como las Comisiones Administrativas, etc, con lo cual cada puerto tiene un registro propio de empresas que operan en él. Por ello no se conserva un registro general de empresas portuarias, con lo cual es difícil cuantificarlas si no es haciendo en recuento puerto por puerto. Sólo desde las recientes reformas portuarias se dispone de un registro de empresas centralizado o bien se puede acudir, para su cuantificación, a otras fuentes alternativas como la Secretaría General para la Seguridad Social, de donde se toman los datos expresados en el cuadro siguiente:

Cuadro I
Empresas y trabajadores

	Total: Marítimas y portuarias (marina mercante, pesca y estibadoras)	Total trabajadores	Sólo estibadoras	Trabajadores estibadoras
1985		72.331		
1986	3.099	73.709		
1987	3.122	75.359		8.689
1988	3.289	77.805		6.929
1989	3.430	75.127		7.255
1990	3.489	71.169	183	7.222
1991	3.336	67.719	239	6.685
1992	3.183	58.999	225	5.889
1993	3.594	53.432	211	4.536
1994	2.572	51.842	224	4.945
1995	4.026	37.208		5.849
1996	3.950	35.924		6.103
1997	3.969	35.189		6.077

Fuente: *Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Secretaría General para la Seguridad Social. Informe de Gestión 1997 y 1998*; para las empresas estibadoras, los informes de los años respectivos.

⁸ En el texto de Coscolluela Montaner (1975) podemos encontrar un recorrido histórico sobre la legislación portuaria española hasta esa década; para la Ley de Puertos ver la página 64 y siguientes.

Se debe tener en cuenta, pues, que los puertos están sometidos, en España, a una regulación estrecha de las condiciones básicas en las que los agentes económicos desempeñan la prestación de servicios dentro del área portuaria: el tipo de regulación del sistema portuario español está basado en un esquema en el que la propiedad pública de la infraestructura portuaria (muelles, atraques, etc) se combina en muchos casos con la propiedad privada de la superestructura (oficinas, almacenes, grúas, etc). Pero la autoridad pública determina las condiciones en las que la iniciativa privada se desenvuelve fijando los precios, condiciones de explotación, duración y características de las concesiones, etc.

En resumen, que cuando nos referimos a empresas portuarios, estas se pueden subdividir, de manera esquemática, entre a) las que ejercen actividades relacionadas o al servicio del buque en sí; y b) empresas portuarias al servicio de la mercancía, las cuales se pueden clasificar de la siguiente manera:

PUERTO, EMPRESA INTEGRADA DE SERVICIOS	
AUTORIDAD PORTUARIA PÚBLICA	
Empresas portuarias privadas al servicio de la mercancía	Empresas privadas al servicio del buque
Estibadoras	Prácticos
Consignatarios	Remolcadores
Agentes de Aduanas	Amarradotes
Depósito Comercial	Provisionistas
Aseguradoras	Reparaciones (varaderos)
Transitarios	Servicio de clasificación

III. Marco institucional y las organizaciones de los empresarios portuarios en el Puerto de Las Palmas.

Desde las últimas décadas del siglo XIX la articulación corporativa de las aspiraciones sociales encuentra un marco legal y da los primeros pasos en su desarrollo en España. Efectivamente, con la ley de asociaciones de 1890 y con

las "cámaras corporativas" previstas en la ley electoral de 1890 las asociaciones encontraron el camino abierto para posteriores avances⁹, un camino que poco a poco vendrían a redondear otras disposiciones legales, entre las cuales la que más nos interesa para este estudio es la relacionada con las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación y las referentes a la Junta de Obras del Puerto, aunque en este caso la clave está en una norma algo anterior como se indica más adelante.

Durante el siglo XIX comenzó a gestarse, pues, un entramado legislativo que acabó por configurar la gestión de los puertos y fijó los cauces de actuación de los agentes portuarios; en este proceso se pasó de un marco de actuación donde predomina el capitalismo liberal a otro donde este adquiere un carácter corporatista. Para la vida portuaria fue fundamental que el 15 de julio de 1866 (Revolución Liberal) se declararan libres las operaciones portuarias de carga y descarga, dejando el precio a convenir entre demandantes y oferentes del servicio, al punto de que las operaciones de carga y descarga en los puertos "en tanto que las mercancías y efectos se hallen a flote, serán propias de la tripulación del buque respectivo o de los matriculados de mar, sin distinción de departamentos marítimos ni privativa de agremiaciones. Las mismas operaciones sobre los muelles o embarcaderos son enteramente libres", según cita Coscolluela Muntaner (1973: 58). Posteriormente, el espíritu de la revolución liberal generará una serie de normas por las que se regulará la actividad portuaria, que culminaran en la Ley de Puertos de 1880, aunque antes se habían dictado una serie de normativas de suma importancia (como la Ley de aguas, de 3-8-1866), que aunque no tenían por objeto la regulación de la Administración portuaria, se ocupó de fijar las operaciones de carga y descarga en los puertos¹⁰. Paralelamente, surgen las instituciones que serán fundamentales para entender la regulación de la actividad portuaria, en las que confluirán los intereses de la sociedad, de los empresarios y de los trabajadores: las más importantes son las Juntas de Obras del Puerto (JOP).

⁹ Del Rey Reguillo (1992: 20).

¹⁰ La evolución de la legislación portuaria se puede seguir en Coscolluela Montaner (1975) concretamente, la ley de Agua en p. 58 y siguientes.

En el caso del Puerto de Las Palmas la gestión del puerto corresponde a la JOP (desde 1993, Autoridad Portuaria), pero esta gestión unitaria no impide la aparición de empresas privadas mediante el sistema de concesiones, autorizaciones o contratos. Esta actuación responde a la necesidad de la existencia de un organismo que realice funciones de coordinación, y determine y señale las cuestiones relativas a los derechos de propiedad que poseen los propios puertos, a la necesidad de planificación y a las acciones que redunden en la promoción y mantenimiento de la competencia interportuaria.

A la JOP le correspondía establecer las Tarifas que debía pagar los empresarios por la utilización de las instalaciones y los servicios portuarios; conceder o denegar la admisión de las empresas en el negocio; regular, a través del Director u otros técnicos las condiciones de trabajo; intervenir en la determinación de la plantilla, etc. Asimismo, la propia JOP tiene componentes de empresa, en este caso de empresa pública.

La citada Ley de 1880 sanciona el principio de gestión descentralizada de los puertos a través de las JOP, aunque su dependencia respecto al Estado era muy estricta. El control de las Juntas de obras no era exclusivamente externo, sino que para su mejor ejercicio se ampliaba a la designación del funcionario clave de estos entes, el Ingeniero Director y, sobre todo, el nombramiento de un Delegado del Gobierno en las mismas. Sucesivas disposiciones regularon su régimen, entre las que sobresalen la Ley de 1911 que marca el procedimiento de creación de nuevas Juntas y la dependencia de éstas del Ministerio de Fomento en los aspectos de la administración financiera; también sanciona el criterio de uniformidad en el régimen de explotación de los puertos administrados por Juntas; por último en su artículo 8º disponía que “El Ministerio de Fomento procederá con la mayor urgencia posible a una revisión de las tarifas de cada puerto para los arbitrios y servicios establecidos, a fin de

evitar las desigualdades que resulten en beneficio de alguno, con perjuicio de los demás”¹¹.

El crecimiento y la complejidad creciente del Puerto de La Luz demandó la creación de la Junta de Obras de Puerto, de tal manera que se pudiera rentabilizar al máximo las instalaciones portuarias, conservar sus instalaciones, ampliar los servicios portuarios y la proyección y realización de nuevas obras¹². La iniciativa para su constitución correspondió al Ayuntamiento de la ciudad de Las Palmas¹³, que asumió la iniciativa y en 1904 instruyó el expediente solicitando oficialmente su creación. Al fin, fue creada por Real Decreto de 16 de junio de 1905 y cinco meses después se constituyó de forma definitiva.

En la composición de las Juntas de Obras¹⁴ se conjuga la representación de las autoridades gubernamentales y locales, aunque también del de la sociedad, tanto de empresarios como de trabajadores, aunque particularmente los primeros tienen un peso decisivo, especialmente canalizada a través de la Cámara de Comercio, que se integró con derecho a designar cinco vocales en 1907, dos de los cuales debían ser consignatarios, de ahí su peso específico¹⁵. La presencia de trabajadores y empresarios reforzaban el carácter corporatista de esta institución. Los trabajadores tenían derecho a una representación ejercida a través de sus organizaciones legalmente constituidas, de tal manera que desde 1927 disponen de representación institucional; por su parte, los

¹¹Entre ellas sobresalen las RR. OO de 11 de enero de 1901 y el R. D de 17 de julio de 1903 que organiza el régimen de las Juntas, así como la Ley de 1911 que regula el procedimiento de creación de nuevas Juntas y la dependencia de éstas del Ministerio de Fomento en los aspectos administrativos y financieros. Para este aspecto Ver Cosculluela Montaner (1975: 69).

¹² Antes se había creado por R. O. (de 10-5-1880) una Junta de Obras encargada de impulsar la construcción del Puerto de La Luz. Citado por Ferrera Jiménez (1988: 76); ver Martín Galán (1984: 163 y 188).

¹³ Según Quintana Navarro (1985: 163).

¹⁴ Por ejemplo para 1928, formaban parte de la JOP entre otros el Presidente, Francisco Caballero Rodríguez, consignatario, representante de la Cámara de Comercio; Vicepresidente: D. Francisco Sánchez Torres, empleado de la Casa T. Miller, representante de la Liga Marítima; Vocal Interventor: D. Juan Bordes Claverie, consignatario, Vicepresidente de la Cámara de Comercio; Vocal interventor suplente: D. Salvador Pérez Miranda, representante de la Cámara de Comercio. Manuel Suárez, empleado de la Sociedad de Electricidad de Las Palmas, representante de los obreros del Puerto. El Secretario era José Miranda Guerra, Catedrático de la Escuela de Comercio, Secretario de la Cámara de Comercio y de la Patronal de Consignatarios. Tomado de las *Memorias de la JOP*, 1928: 123-124)

¹⁵ *Libro de Actas de la Junta de Obras del Puerto*, Tomo I, p. 47, vuelta.

empresarios que operaban en el Puerto tenían la suya, generalmente canalizada a través de la Cámara de Comercio, con lo cual disponían de un canal para defender sus intereses, colaborar con la JOP o demandar una correcta actuación de esta en los casos que le concernía.

No es extraño que en sus primeros pasos la JOP fuera objeto de intentos de instrumentalización por parte de las fuerzas vivas locales, tal y como se denunció en su momento, por la Cámara de Comercio en escrito al Ministerio de Fomento¹⁶. Entre las funciones de la JOP, tal vez las que tenían más relación con las empresas que ejercían su actividad en el Puerto fuera la concerniente al establecimiento de tarifas para utilización del Puerto y la de otorgar concesiones para ejercer actividades en sus dominios, lo cual le confería una relevancia indudable, por tanto las empresas estaban muy interesadas en la representación que les correspondía a través de la Cámara de Comercio.

Sucesivamente se dictaron otras importantes disposiciones, tales como el R. D. De 18-9-1922 que establecía tres sistemas de construir, dirigir y administrar los servicios de los puertos, directamente por gestión del Estado, o por medio de Juntas de Obras, o por Comisiones Administrativas, el R.D.L de 19-1-1928 y su Reglamento. En materia organizativa, en la línea tradicional, se reconducía al rango de reglamentario, por lo que el de fecha de 19 de enero de 1928 ha constituido el régimen jurídico vigente desde la fecha hasta la ley 27/68 de 10 junio. Por aquel se modifica la composición de la Junta de Obras: elección de sus componentes, atribución de cada uno de los órganos de Gobierno, función y responsabilidades de sus miembros; también otorga amplias atribuciones al Director del Puerto, prácticamente coincidentes con las del Reglamento de 1903, considerándose por la generalidad el auténtico centro directivo de la explotación del puerto.

¹⁶Tal es la valoración por ejemplo de Coscolluela Montaner (1973) o F. Quintana Navarro (1983, pp. 163-165). La composición de la primera Junta se puede ver en Libro de Actas de la JOP, Tomo I, p.2; con fecha de 9 de diciembre de 1908 ("Telegrama dirigido al Excmo Sr. Ministro de Fomento", Expediente de designación de representantes de esta Cámara en la JOP de La Luz y de Las Palmas", Archivo de CCINLP, Caja 53)

Aunque con la proclamación del régimen republicano en 1931 la administración portuaria, como reflejo de la reorganización constitucional del Estado, va a sufrir una importante variación, dando más competencias a las Regiones Autónomas, ésta no afectó a los puertos canarios. Las modificaciones más importantes después de la Guerra Civil fueron el intento de unificar la administración de los puertos, según el decreto de 26-4-1939 que aplica el Reglamento de 1928 a todos los organismos portuarios y contemplaba la creación de una Comisión Administrativa de Puertos para la administración de éstos: posteriormente las más decisivas serán la Orden (12-4-1960) que adapta las Juntas de Obras y las Comisiones a la Ley de Entidades Estatales Autónomas (1958) y el Decreto de 14 de junio de 1962 por el que se clasifica como Organismos Autónomos las distintas Juntas de Obras y Servicios de Puertos así como las Comisiones administrativas; el cuadro organizativo básico de la Administración portuaria española se completa según Cosculluela Muntaner (1973: 77-78) con la creación de la Junta Central de Puertos según la Ley 27/1963, de 2 de marzo, organismo que en 1968 tomó, el caso del Puerto grancanario, el nombre de Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas, según mandato de la Ley de Puertos de ese año.

Para concluir este apartado, digamos que la pieza básica de la legislación portuaria actual es la “Ley de Puerto del Estado y de la Marina Mercante” (Ley 27/1992, de 24 de noviembre, BOE de 25-11-992), que, como matiza en su Preámbulo, viene a corregir la “dispersión legislativa vigente en los ámbitos de gestión portuaria y el tráfico marítimo” y, recogiendo lo preceptuado en la Constitución en sus artículos 148.1.6º y 149.1.20º atribuye a las Comunidades Autónomas determinadas competencias en materias de puertos. La Ley de Puertos de 1992 establecieron un modelo de gestión portuaria basado en Entidades Públicas, denominadas Autoridades Portuarias y en el Ente Público Puertos del Estado. Esta ley vino a derogar las leyes básicas anteriores como la Ley de Puertos de 7-5-1880, El Real Decreto-Ley de 19-1-1928 sobre puertos y otras entre las que la más importante es la Ley de 1/1966, de 28 de

enero sobre régimen financiero y la Ley 2711968, de 20 de junio sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.

El marco legislativo se redondea con la Ley 62/1997, de 26 de diciembre (BOE nº. 312, 30-12-1997), ley que permitía “dotar al sistema portuario de un soporte legal adecuado para el desarrollo de una política que sustente la coordinación del sistema portuario estatal a través del establecimiento de unas normas comunes de funcionamiento y gestión, para ello “resulta recomendable profundizar en la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias”, con ello se logra reforzar a las Autoridades Portuarias, regular la participación de la Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general y establecer el escenario en el que se perfilan los papeles que han de jugar los sectores privados y públicos Fernández Lage (1999: 32)¹⁷.

+++

Otra institución fundamental que canaliza la actividad de los empresarios portuarios es la **Cámara de Comercio, Industria y Navegación**. Su relación con el Puerto es trascendental dado que a ella perteneció el llamado “tercer colectivo” o de “Navegación”, es decir el compuesto por “consignatarios, estibadores y navieros”. Su análisis interesa también porque desde esta institución o en su seno se establecen conexiones con los empresarios de otros sectores, comerciantes, principalmente, industriales e incluso agricultores; también sirvió de intermediación con los trabajadores. La Cámara de Comercio de Las Palmas se fundó en 1901 y fue su primer presidente el llamado “rey del Puerto”, Miguel Curbelo Espino, quien ejerció el cargo durante muchos años y fue personaje clave, repárese en ello, en la génesis de los negocios portuarios, ejerciendo a su vez de presidente de la JOP.

Un aspecto de gran importancia para la entidad canaria es que a las Juntas podían pertenecer ciudadanos extranjeros, bajo determinados requisitos, pues se contempla que “los comerciantes e industriales extranjeros, siempre que

¹⁷ González Lage [(director) (1999: 32)].

lleven diez años de residencia en España pagando contribución, y sin que su número exceda nunca de la décima parte de la totalidad de los asociados de cada una de la clase de Corporaciones”, pueden formar parte de ellas, lo cual tiene vital interés para el caso de la de Las Palmas por la importancia de los consignatarios de origen extranjero radicados en el Puerto¹⁸.

La Cámara se convirtió en el marco donde se limaban las diferencias o se establecía la coordinación entre los diferentes grupos de los agentes económicos (comerciantes, consignatarios), así como intermediaria entre empresarios y obreros. Los miembros (directivos) debían ser “comerciantes, industriales y nautas” y debían satisfacer al Tesoro un mínimo de 40 pesetas anuales (25 pesetas en la Ley de 1929) y elegidos por sufragio universal entre sus componentes; La Cámara podía percibir hasta un 2% de la contribución que los electores satisficieran por el ejercicio del comercio o de la industria (Ley de 29 de junio de 1911). No estuvo exenta de disputas la composición del órgano rector de la Cámara, por cuanto ello suponía una palanca para dominar los resortes del poder.

Había, pues, en este entramado institucional propio de la Restauración, había grupos de poder intermedios, y ese es el caso de las Cámaras, instituciones a medio camino entre la organización oficial y las organizaciones libres. Son las circunstancias concretas las que hacen que las Cámaras se comporten como organizaciones libres, cosa que sucedió en el primer tercio del presente siglo o como meros organismos de gestión de intereses privados ante el Estado, como sucedió desde la Guerra Civil o el franquismo. Más que la ley, es la práctica social específica de cada contexto temporal y espacial la que ayuda a definir el carácter de estas organizaciones.

¹⁸ Las Cámaras fueron creadas por Real Decreto de 2 de abril de 1886. Por Real Orden de 29 de enero de 1887 concede los derechos a extranjeros, confirmado por Real decreto de 21 de junio de 1901 (Gaceta de Madrid de 23 de junio, Art. 3. 4). La Cámara de Las Palmas se constituye por Real Orden de 21 de junio de 1901. La Ley de 1911 (de 29 de junio) establece el número de miembros según las actividad que se desarrolle, siendo modificada por el

En el caso de Las Palmas, la entidad también actuó como intermediaria entre los diferentes grupos económicos, estuvieran o no relacionados con la Cámara. Ya desde fecha temprana comienza esta labor con un intento de armonizar las tarifas que las compañías consignatarias cobraban en el Puerto por las tareas de carga y descarga. Ha de tenerse en cuenta que, a diferencia de las tarifas por uso de las instalaciones fijadas por la administración, las tarifas por carga y descarga eran determinadas libremente por los agentes económicos en virtud de la libertad de mercado que el Estado liberal había propiciado. Aunque muchas compañías se mostraron contrarias a la unificación, finalmente se fijaron por la Cámara unas "Tarifas para gastos de descarga de mercancías que se alijen en este puerto", tras el estudio realizado por una Comisión nombrada al efecto¹⁹. Esa labor fue continuada en años posteriores, siendo especialmente significativo el acuerdo firmado, con el aval de la Cámara, en junio de 1928 por la Asociación Patronal de Comerciantes, la Asociación Patronal de Consignatarios²⁰.

De no menor significación fueron las gestiones de la Cámara para lograr acuerdos entre consignatarios y trabajadores del Puerto, especialmente en el período donde se establece un marco específico de relaciones laborales, es decir la Dictadura de Primo de Rivera y Segunda República; así sucedió, por ejemplo, en los conflictos de 1925 ó 1933.

Con el régimen franquista, las Cámaras se enfrentaron a una nueva situación, atravesando diversas crisis. Estas crisis vienen provocadas por diversas causas, entre ellas afán monopolizador de la Organización Sindical Española; la desaparición del carácter representativo, como consecuencia de la suspensión indefinida de las elecciones para renovar los cargos directivos de acuerdo con la normativa del reglamento general de Cámaras; y, por último, la actitud de la propia Administración pública, en particular del Ministerio de Comercio, que

Reglamento de 1918 en su base 4ª y el Reglamento de Régimen interior de 28 de noviembre de 1918 y el de 17 de mayo de 1930.

¹⁹ El texto con tal título se conserva en el Archivo de Cámara, en la Caja 183, "Normativas fiscal, laboral y mercantil", así como el escrito con el acuerdo de la formación de la Comisión para el estudio de las tarifas con fecha de 24 de enero de 1902.

²⁰"Tarifas de descarga y entrega de mercancías...", junio de 1928.

recortó las atribuciones de las Cámaras y las privó de la representatividad de que siempre habían gozado ante las instancias gubernamentales y sus órganos dependientes.

Tras la instauración de una democracia parlamentaria, las Cámaras pasaron a jugar otro papel. Así pues, como institución que ejerce la representación empresarial, por su constante preocupación para velar por los intereses corporativos y sociales, la Cámara de Comercio es una institución clave para entender el desenvolvimiento de la actividad del Puerto.

IV. “ 'Comunidad portuaria' y empresa” en el Puerto de Las Palmas.

La literatura sobre empresas portuarias es escasa, como antes se apuntó, frente a otros sectores que sí disponen de una relativamente abundante la bibliografía, como el de las navieras, por citar el más afín. Si analizamos el caso concreto de las empresas radicadas en el Puerto de Las Palmas, una de sus características es la diversificación de actividades: las empresas tienden a diversificar sus actividades para ahorrarse coste de tracción (de información y agencia), de tal manera que, por ejemplo, una empresa carbonera, que tenía el objetivo básico de suministrar carbón, a la vez consignaban sus propios barcos, los reparaban en varaderos de su propiedad, etc.; era frecuente la integración vertical: podía ser propietaria de minas de carbón, propietaria (naviera) de los barcos en los que transportaba el combustible y dueña de los almacenes y el dique donde lo distribuía; también se integraban horizontalmente: en el puerto de Las Palmas, por ejemplo, por volver al caso estudiado, era frecuente que una misma empresa realizaba las tareas de carboneo, aguada o suministradora de víveres.

Cuando nos referimos a empresas portuarios, estas se pueden subdividir, de manera esquemática, entre a) las que ejercen actividades relacionadas con el buque en sí; y b) las encargadas de ofertar los servicios para que el puerto funcione. Las Autoridades Portuarias utilizan la siguiente clasificación en sus censos de empresas: Consignatarias, estibadoras y prestatarias de servicios, pero en los puertos encontramos, acorde con la multiplicidad de tareas que en ellos se desarrollan, una variedad de tipo de empresas que van desde los que

desempeñan labores burocráticas y administrativas para la Administración, a los empleados de oficinas, la corporación de prácticos, los amarradores, etc, y también, y especialmente, las encargadas de los trabajos de carga y descarga (estibadoras y consignatarias), quizá el grupo de mayor entidad y el más conocido.

Cuadro II
Actividades de las empresas consignatarias hasta la Guerra Civil (1936)

	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, S.L.	ESPAÑOLA	x							x	x	x	
ELDER DEMPSTER (G. C.) LTD.	BRITÁNICA	x				x		x	x	x	x	PESCA, MATERIAL CONSTRUCCIÓN, NAVIERA, COMESTIBLES
GRAND CANARY COALING COMPANY LTD.	BRITÁNICA	x	x	x		x	x			x		EFECTOS NAVALES
J. BORDES CLAVERÍE, S.L.	ESPAÑOLA	x										
KHUNER HENDENSEN & 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, EFECTOS NAVALES
OTTO THORESEN	NORUEGA	x										
R. GUTIÉRREZ BRITO, S.L.	ESPAÑOLA	x										
TIMOTEO CHAZAL, S.L.		x										COMISIONISTA
WILSON, SONS & CO. LTD.	BRITÁNICA	x	x				x		x	x		
WOERMANN LINNIE, S.L.	ALEMANA	x	x									
YEOWARD BROTHERS, S.L.	BRITÁNICA	x							x	x		ABONOS

Fuente: Quintana Navarro (1985) y Suárez Bosa 2000).

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.

De lo dicho anteriormente, se deduce que conviene realizar un análisis puerto a puerto, pero como ese trabajo queda fuera del marco de una comunicación, aquí nos limitamos al caso concreto del Puerto de Las Palmas.

3.1. Empresas que ejercen actividades al servicio de la mercancía.

3.1.1. Empresas consignatarias.

Las características del tráfico marítimo dan lugar a una figura empresarial específica propia de la actividad portuaria, los consignatarios de buques. 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 operaciones de recepción, carga, descarga y entrega de las mercancías..."²¹. La ejecución del contrato de fletamento o de transporte marítimo, alrededor del cual gira la explotación del buque, necesita del auxilio de múltiples personas a las que se confía la realización de operaciones de diversa índole, relacionadas con la concreta escala del buque y la carga o descarga, recepción o entrega de mercancías y el pago del flete. Simultáneamente, la entrada y salida del buque en un determinado puerto obliga a una serie de trámites administrativos relativos tanto al buque como a la

²¹Definición de González Lebrero (1989: 12).

mercancía objeto de transporte. Aunque históricamente no siempre fue así, estas operaciones terrestres son ejecutadas en la actualidad, en la mayoría de los casos, por los consignatarios. Efectivamente, con el desplazamiento del velero por buque de vapor, la necesidad de mayor rapidez en el despacho de los negocios comerciales, para hacer la escala de los buques en el puerto lo más breve posible y para liberar al capitán de las atenciones que exigen el conocimiento de lugares y personas, que él no puede tener, ha propiciado que la figura del consignatario de buques haya adquirido una importancia decisiva. Surge ésta, pues, para ayudar a los capitanes, especialmente en los puertos en los que eran extranjeros, para facilitar los trámites y despachos ante autoridades y comerciantes.

Asimismo, al ser más rápida la navegación y poder tocar un barco varias veces en un mismo puerto, estableciendo líneas regulares de navegación, por contraposición a la navegación *tramp*, la frecuente escala del buque dio lugar a la simultánea de la intervención del consignatario del buque, a su carácter permanente, sin depender de la escala concreta. Por otra parte, surgieron compañías navieras propietarias de más de un barco, e incluso algunas, sin ser propietarias, asumían la titularidad de la explotación comercial de más de un buque, dedicados todos ellos a la misma línea regular; de esta manera, la relación del consignatario de buques pasa a ser habitual y se iba identificando con el naviero.

En la actualidad, habría que añadir una característica más al consignatario de buques moderno, la captación de clientela, pues el exceso de oferta de tonelaje desde el final de la II guerra Mundial ha hecho que muchos barcos queden en paro, por lo que hoy en día el consignatario es el que de forma continua está promoviendo el tráfico marítimo, el que, conocedor del mercado, negocia y contrata en nombre y por cuenta del naviero²².

Como para esta labor no se necesita disponer de un gran capital fijo (se dice que sólo es necesario “una máquina de escribir u un teléfono”), las empresas consignatarias tendían a atomizarse. El número que ejercen su actividad en el

Puerto de La Luz ha variado, lógicamente, a lo largo del tiempo, siendo una actividad muy sensible a los ritmos de la actividad portuaria: 1ntes de 1914 se contabilizan 16 empresas consignatarias; su número sube a 24 en 1936; desciende con la Guerra Civil y la posguerra a 22 en 1945 y 19 en 1952; la reactivación económica de la década posterior hace que suban a 38 en 1960, a 45 en 1977, para sufrir un reajuste paralelo a la reforma legislativa que conocen los puertos españoles den la década de 1980 y situarse el número de 33 empresas en1987 y volver a recuperar el número con 67 empresas en 1967²³.

En Canarias, gracias a la expansión del comercio atlántico y al apoyo de la legislación puertofranquista, los consginatarios 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. Pero, además de agentes de las navieras europeas, desempeñaron otras funciones como en el comercio, control de la importación y exportación, el establecimiento de instalaciones carboneras, suministros, servicios bancarios, etc. Una de sus características más importantes, que les diferencia a las de otros puertos españoles como antes se mencionó, es que unen la función de consignatarias y estibadoras, como antes se ha dicho, aunque en la actualidad ejercen su actividad de forma separada. Se convirtieron en empresas con un importante capital fijo (depósitos de carbón, barcazas, aljibes flotantes, estaciones suministradores de combustibles líquidos, frigoríficos, remolcadores, etc.) y capital circulantes para hacer frente a los salarios de la fuerza de trabajo que operaba en las labores de carboneo y carga y descarga.

3.1. 2. Empresas estibadoras

Desde la llamada Transición Democrática (década de 1970), se tomarán una serie de medidas para modernizar el sector empresarial portuario en España en general y en el Puerto de Las Palmas en particular, ente otras causas porque el sector de carga y descarga adolecía de una gran atomización, mala organización

²²Función estudiada por Silvestre Martí (1993).

²³ Las fuentes utilizadas son: Anuario comerciales de los años 1902, 1905, 1908, 1911, 1914, 1927, 1935, 1952; Matrícula de contribución Industrial; Censo de Empresas, Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

e incapacidad financiera e inversora, lo cual imposibilitaba disponer de sólidas estructuras que permitiesen inversiones en bienes de equipo. Había un exceso de empresas dedicadas a la carga y descarga de buques (en muchos casos unidas a consignatarias), lo cual se traducía en una desordenada competencia que incidía negativamente en la eficacia del trabajo. Por ello el gobierno español decidió intervenir publicando unas normas que regulan y ordenan la actividad en el sector (Real Decreto Ley 2/1.986 y Ley 27/1992), como veremos más adelante en el apartado nº 3.

Como se ha dicho, el modelo portuario español basado en un esquema en el que la propiedad pública de la infraestructura portuaria (muelles, atraques, etc) se combina en muchos casos con la propiedad privada de la superestructura (oficinas, almacenes, grúas, etc), pero todo ello fundamentado en una estrecha regulación donde la autoridad pública determina las condiciones en las que la iniciativa privada se desenvuelve fijando los precios, condiciones de explotación, duración y características de las concesiones, etc. Como el espacio portuario es limitado, las prestaciones de los servicios, como el de carga y descarga, cuando se realiza mediante cesión al sector privado se realiza por medio de contratos de concesión. Si el contrato de concesión de la terminal es otorgado a una empresa estibadora está podrá realizar directamente las operaciones de manipulación de mercancía, pero si es otorgada a una empresa que no lo es, tendrá que contratar los servicios de una empresa estibadora para poder realizar las operaciones de manipulación de mercancías.

Desde este momento, las empresas que ejercen esta actividad de carga y descarga debían de disponer de los medios y capacidad financiera adecuada. Ello se traduce en una importante concentración empresarial, pasando de una treintena, que además simultaneaban las tareas propias de estibadoras con las de consignación, a finales de la década de 1980 a tan sólo 6 en la actualidad, de las cuales sólo 3 son terminales para la manipulación de contenedores: *Líneas Marítimas Canarias, SA*, *Operaciones Portuarias Canarias*, y *La Luz, SA*.

3.1.3. Agentes de Aduanas.

Si no con la importancia de los consignatarios, sí que tiene interés tratar otro tipo de empresarios que ejercen su función en el Puerto. Una de las figuras que conforman la fisonomía portuaria es el **agente de aduanas**. Estos profesionales tienen como función no sólo las de despacho de mercancías propiamente, sino también la de recuperar toda la documentación que acompaña a la misma (facturas, instancias, certificados, etc.); la gestión de los reconocimientos físicos en los Servicios Oficiales que proceda; representación del propietario en el acto de la inspección física, así como la asunción de responsabilidad a los requerimientos de estos servicios y los de aduana. Su número varió desde los 16 contabilizados en 1953-54 a los 75-80 en etapas más recientes²⁴.

También corresponde a los agentes de aduanas abonar las tasas de mercancías en nombre del propietario y las tasas de los gastos en concepto de ocupación de los muelles, tramitación de documentación complementaria y abonos para el levantamiento de la mercancía. En definitiva, es un agente primordial en el proceso de manipulación portuaria al servicio de los agentes operadores.

3.1.4. Transitarios.

Los transitarios del Puerto componen un colectivo de unos 40 agremiados de la Asociación de Transitarios y Expedidores, fundada en 1973, pieza importante de las actividades portuarias, pues llevan a cabo todo el trámite necesario para que la mercancía pueda ser despachada ante la Aduana, para lo cual necesita la colaboración del agente de aduana; se preocupan de saber dónde está ubicada la mercancía y de hacer las revisiones pertinentes por parte de Sanidad, veterinario, fitosanitario, etc., así como de visitar al consignatario y pagar, por cuenta del cliente, todos los gastos para el levantamiento de la mercancía.

3.1.5. Depósitos comerciales.

Por su parte, los depósitos comerciales son entidades que tienen la misión de almacenar mercancía, bien sea la logística de almacenamiento y transporte para posicionar la mercancía en el lugar donde el cliente la solicita, labor entre las que destaca la empresa Depósitos Comerciales de Las Palmas, S. A., empresa

²⁴ Los datos de 1946 en Memoria Comercial (1953-54: 77); de las etapas más recientes en las memorias de la Autoridad Portuaria del Puerto de Las Palmas.

centenaria (fundada en 1900), la Cía de Almacenes Generales de Las Palmas (1980), bien sea para almacenar pescado, es decir los importantes frigoríficos, entre los que destaca Frigoríficos Hispano Suizos, SA “FRISU” (autorización de 1963 y 1965), SA; Dock Frigoríficos de Las Palmas, SA (con autorización de 1958 y 1963; Beiramar (autorización de 1964): Ángel Ojeda (1971); Fernando Rodríguez, SA (1988; Andrés Perdomo, SA (1992)

3.2. Empresas privadas al servicio del buque.

3.2.1. Amarradotes y prácticos.

Otras actividades portuarias son, por ejemplo, la que ejercen los amarradores, constituidos en cooperativas desde enero de 1985 en el Puerto de La Luz. Son los encargados de realizar la compleja maniobra de atados de cabo de todos los buques que visitan el recinto portuario. Por su parte, colectivo singular, es el de los encargados de dirigir las maniobras –es decir, entrar, atracar, desatracar y sacar de la bahía a todo buque que llegue en demanda de servicio- y el tráfico en el puerto, los prácticos, fijan su plantilla para el Puerto de La Luz en 1882, figurando reseñados ese 2 prácticos²⁵. Claro que este número evoluciona, pues si eran tres a principios de siglo hoy la Corporación de Prácticos, definida como Asociación Profesional, está formada por 10 titulares, que son los socios y participan de los beneficios, y unos 30 empleados directos de esta empresa. Se trata, pues, de una pequeña empresa de carácter familiar aunque en los últimos años ha evolucionado hacia la profesionalización²⁶.

3.2.2. Reparaciones navales.

El sector de reparaciones navales comenzó en el Puerto de Las Palmas como una estrategia de integración de las compañías que suministraban carbón, como se verá en el apartado siguiente: excepto alguna las empresas carboneras disponían de varadero donde reparar sus buques. Peor andando el tiempo, capital extranjero se nacionaliza y pasa a capital autóctono privado (REPNAVAL) o público ASVASA y Astilleros Canarios fundada en 1972, aunque actualmente están privatizadas en manos del grupo de capital griego. REPNAVAL surge de la

²⁵ Lo fue por orden de 16 de septiembre de 1882 (Medina Sanabria, 1996: 84).

²⁶ Datos tomados de “El Puerto'97” (1997: 38). Sus actividades se reglamentan en 1923 por el *Reglamento y tarifas de practicajes de los Puertos de La Luz y de Las Palmas*.

unión (en 1969) de *Depósitos de Carbones de Tenerife, S.A.*, adjudicataria que fue en su día de los negocios de *Woermann Linie*, que operaban con un varadero, y el grupo Miller que operaba con dos. Esta fusión fue provocada por la necesidad y el buen juicio, al verse ambas empresas obligadas a desalojar sus antiguos varaderos y trasladarse a los nuevos del muelle Santa Catalina, con motivo de las obras de relleno de la Avenida Marítima. De la misma nace una empresa con las dimensiones adecuadas para hacer frente al cumplimiento con éxito de la función para la que fue creada: reparación a flote y servicios a la industria pesquera, habiendo varado más de 5.500 buques pesqueros entre 1969 y 1987, ocupando a unos 100 trabajadores²⁷.

También se mantienen un buen número de pequeñas empresas, auxiliares y dependientes de las anteriores, aunque ha disminuido el número (pasó de 70 a 57 entre 1996 y 1997), si bien mantienen un importante número de empleados (entre 600 y 700); en este subsector, la modernización no está reñida con la tradición según observamos en las empresas metalúrgicas de reparación naval, particularmente las pequeñas, muchos de cuyos propietarios aprendieron el oficio en los antiguos talleres del Puerto²⁸.

3.2.3. Provisionistas (Suministro de combustible).

Los puertos de los archipiélagos atlánticos, especialmente los de Canarias, se constituyeron en plataformas para el abastecimiento de los barcos que surcaban las rutas del Atlántico Medio, lo cual propició el establecimiento de un conjunto de empresas, la mayoría de nacionalidad extranjera, que fueron las encargadas de suministrar carbón a los barcos que transitaban esta ruta, las cuales dominaban el negocio con estrategias y políticas monopolísticas.

Estas empresas, en la mayoría de los casos, eran propietarias de minas y barcos; disponían de almacenes de carbón en los puertos insulares o bien llegaron a acuerdos con las locales. Y, si el carbón servido en los puertos de las islas del Atlántico Ibérico era de procedencia inglesa (de Gales y Durham), nada tiene de extraño que, de la misma manera, lo fueran la mayoría de las empresas

²⁷ Miller (1887-1987, s/p).

²⁸ Datos tomados de "El puerto en 1996" y "El Puerto en 1997".

encargadas de su suministro. En general, realizaban funciones derivadas de todo puerto de escala: aprovisionamiento de los buques en tránsito, para lo que necesitaban rápidos y eficaces servicios de “carboneo, aguada y víveres”; y otras faenas relacionadas con la reparación, e incluso construcción, de embarcaciones para el servicio interior, tales como astilleros y varaderos. En el caso de Canarias (como en el conjunto de puertos españoles) la fórmula para establecerse y disponer de un almacén de suministro de carbón se basó en las concesiones, fórmula regulada por la ley española de Puertos de 1880, de tal manera que sin la autorización del Ministerio de Fomento era imposible llevar adelante el negocio, si bien esta normativa dio lugar a políticas de colusión y búsqueda de rentas con lo cual se produjeron muchas irregularidades, como por ejemplo, comenzar obras sin la correspondiente autorización oficial para gestionar, posteriormente, de los poderes públicos solución a las anomalías²⁹.

Las casas carboneras procuraban disponer de una red de depósitos alternativos en los Archipiélagos del Atlántico Ibérico para el suministro de sus navieras que hacían la ruta del África Occidental y América del Sur³⁰. A principios de siglo, había en los puertos canarios nueve depósitos carboneros de origen británico y dos alemanes.

El capital foráneo fue determinante en instalación de estaciones de suministro de combustible, constatándose la tendencia de las antiguas carboneras a reorientar progresivamente sus negocios hacia el suministro de combustible líquido aliándose con los grandes grupo petroleros mundiales, como sucede con Cory o Miller. La primera en construir depósitos de petróleo fue Shell (1920) y

²⁹ Según Rodríguez y Díaz de Quintana (1989: 101), la autorización de las obras de una concesión ocasionó, a Fernando León y Castillo, ministro de origen canario, la destitución de su cartera ministerial, aunque esta versión no la hemos podido confirmar.

El artículo 44 de dicha Ley especifica que “corresponde al Ministerio de fomento otorgar la autorización, oyendo a la Autoridad de marina, para construir dentro de la mar o en las playas y terrenos contiguos, y en los puertos y con destino al servicio particular o público, muelles, embarcaderos, astilleros, diques flotantes, varaderos, y demás obras análogas complementarias o auxiliares de las que existan para el servicio de un puerto. Estas autorizaciones no constituirán monopolio, y podrán por lo tanto otorgarse varias para otras de la misma especie en un mismo puerto, playa o trozo de costa, siempre que con ellas no sufra menoscabo el servicio público”

³⁰ Para el estudio de estas empresas se dispone, en formato microfilms, de la documentación que se guarda en la *Companies House* de Cardiff; en el Archivo del Banco del España se

posteriormente se le unieron otras como Cory Bross (1929), Mobil Oil (1935) y Texaco (1938) empresas hasta completar el grupo de las 12 actuales.

V. La Cultura empresarial en los puertos: el asociacionismo empresarial.

La estrategia cooperativa ha sido destacada en los últimos años como alternativa en muchos casos más eficiente que la propia lucha por el mercado o que el recurso a integraciones verticales o concentraciones horizontales. La existencia de una “cultura de la cooperación”, forjada en espacios locales y regionales a través de lazos familiares y de amistades y de sistemas de valores comunes fue una alternativa a la competencia³¹. No es extraño, pues, que las consignatarias del Puerto de Las Palmas constituyeran en 1924 la Asociación Patronal de Empresas Consignatarias de Las Palmas (APCBLP), cuando los empresarios consideraron necesario unirse para hacer frente al empuje asociativo de los trabajadores, formando una potente asociación patronal. Dentro de ese marco se plantea pronto ingresar en la *Federación Nacional de Consignatarios de Buques* (1927), pero esta entidad no tuvo continuidad.

Las vacilaciones de la APCBLP respecto al régimen franquista se ponen de manifiesto con respecto a su ingreso en la organización corporativista del régimen. Aún en 1961 los consignatarios se resistían a integrarse en el entramado sindical vertical del franquismo, proponiendo, cuando la Federación Nacional de Consignatarios se plantea vincularse a aquella, que “ha de mantenerse la subsistencia de nuestra Federación con la mayor independencia”. Esta vinculación lleva a su ingreso en la Asesoría de Consignatarios de Buques, aunque se designa a Mr. K. Park como representante en la *Federación Nacional de Consignatarios*³².

En 1963 los empresarios portuarios se integraron en el Sindicato de la Marina Mercante, del que es nombrado presidente de la sección local el que lo era de la

custodia documentación referida a escrituras de constitución y otorgamiento de poderes a los gerentes de las sucursales.

³¹ Para la estrategia cooperativa ver Salas (1989) y para su aplicación al tráfico de cabotaje español Valdalisó (1997).

³² La relación de la APCBLP con el régimen franquista puede seguirse en el Libro de Actas de la Junta General Tomo I, p. 64; tomo IV, p. 128; Tomo V, p. 339; Tomo VI, p. 26.

APCBL, Ezequiel Hernández Blanco³³. La modificación del contexto político tras la Transición (1977) y el establecimiento de un nuevo marco de relaciones laborales le llevan a integrarse en la Confederación Canaria de Empresarios y en la patronal nacional de consignatarios, ANESCO, como se verá en el siguiente apartado.

Otras patronales: Agentes de aduanas, metal y reparaciones navales. 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:

**Cuadro
Empresas y patronal en el puerto de las palmas**

ORGANISMO	CONSTITUCIÓN	NÚMERO DE ASOCIADOS				
		1994			1999	
		E	S	T	E	S
Amarradores 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		57 (1)		600		
Federación de Empresarios del Metal de Las Palmas (FEMEPA)	1976					
Suministradores de Combustible		12				

Fuente: Memorias de la Autoridad Portuaria del Puerto de Las Palmas, varios años

³³ La primera comisión Delegada la componía el Sr. Marrero (MAVACASA), Sr. Saens (Guillermo Olsen, S.A.), J. Rodríguez Doreste (agencia marítima Italiana y Herederos de Camilo Martínón), Sr. Blachkhaus (Paukner) y el Sr. Brito (de Guillermo Brito, S.L). Ver Acta del 23-10-1964, *Libro de Actas de Junta General de la APCB*, T. VI.

Bibliografía

ALEMANY LLOVERA, J. (1984): *El puerto de Barcelona. Historia y actualidad*, L'Avenç, S.A., Barcelona.

----- (1986): *Puerto de Tarragona. Historia y actualidad*, L'Avenç, S.A., Barcelona.

----- (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Centros de publicaciones del MOPU, Madrid.

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN (1953-54): *Memoria comercial de 1953-1954*, Las Palmas.

COSCULLUELA MONTANER, L. (1975): *Administración portuaria*. Tecnos, Madrid.

DE RUS, G., C. ROMÁN y L. TRUJILLO (1994): *Actividad económica y estructura de costes del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Cívitas, Madrid.

DEL REY REGUILLO, F. (1992): *Propietarios y patronos. La política de las organizaciones económicas en la España de la Restauración (1914-1923)*. Ministerio de Trabajo y seguridad Social, Madrid.

FERRERAS JIMÉNEZ, J. (1988): *Historia del Puerto de La Luz y Las Palmas*. Gráficas Marcelo, Las Palmas.

FRAX ROSALES, E. (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Banco de España, Madrid.

----- (1987): *El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920*, Banco d España, Madrid.

GONZÁLEZ LAXE, F. (Dr.) (1999): *Análisis económico del sistema portuario gallero*. Instituto de Estudios Económicos/Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña

GONZÁLEZ LEBRERO, R. A. (1989): *El agente consignatario de buques en España*. Librería Bosch, Barcelona.

GUIMERÁ RAVINA, A. (1989): *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias, 1837-1987*. Litografía Romero, Santa Cruz.

IBARZ GELABERT, J. (1993): "Disciplina, rendimiento, resistencia y acomodación. Los estibadores portuarios de Barcelona en la II República y el primer Franquismo (1930-1947)", *Cuadernos de Relaciones Laborales*, nº 3, Madrid, pp, 51-63.

JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS (1928): *Memoria correspondiente al año 1928*. Imprenta Vicente Rico, Madrid.

LEBÓN HERNÁNDEZ, C., J. I. CASTILLO MANZANO Y L. LÓPEZ VALPUESTA (1998): *El impacto económico del Puerto de Sevilla sobre la economía andaluza*. Cívitas, Madrid.

PUERTOS DEL ESTADO (1996): *Recopilación normativa del sector de estiba y desestiba*. V. A. Impresores, Madrid.

LEDESMA ALONSO, J. M. (1997). *El puerto de Santa Cruz de Tenerife. Recurso pedagógico para los Centros Educativos de Canarias*. Puertos de Tenerife/Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

MARTÍN GALÁN, F. (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Junta de Puertos de Las Palmas, Las Palmas.

MILLER, Basil (1988): *Canary Saga. The Miller family in las Palmas*. Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria

QUINTANA NAVARRO, F. (1985.): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz. 1883-1913*. CIES de la Caja de Canarias, Las Palmas.

PÉREZ YRUELA, M. y S. GINER (1988): "Sobre el origen, naturaleza y modalidades del corporatismo", en Pérez Yruela y S. Giner *El corporatismo en España*, Ariel, Barcelona, pp. 16-64.

RODRÍGUEZ Y DÍAZ DE QUINTANA, M (1989): *Miller y compañía: Cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas.

SALAS, V. (1989): "Acuerdos de cooperación entre empresas: bases teóricas", *Economía Industrial*, 266, pp. 47-67.

SILVESTRE MARTÍ, E. (1993): *Manual del consignatario marítimo. Obligaciones y responsabilidades*. Colegio Oficial de la marina Mercante Española, Madrid.

SCHMITTER, P, (1985): "Corporatismo y Estado", *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, nº 13, pp. 47-78.

SUÁREZ BOSA, M. (1987). "Empresas consignatarias y estibadoras en el Puerto de La Luz y de Las Palmas: Estrategia y organización", *Actas del VI congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona, 15-17 de septiembre de 1997, pp. 255-268.

----- (1996): "La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y Las Palmas (1891-1980)", en C. Arenas, F. Puntas y J. I Martínez Ruiz (eds.) en *Mercado y organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*, Grupo Editorial Atril, Sevilla, pp. 303-314.

----- (2000): "Empresas consignatarias y estibadoras en el Puerto de La Luz y de Las Palmas: estrategia y organización", en VV. AA., *Iniciación al estudio de la*

empresa en España y Canarias. Sus archivos y su historia, Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, Las Palmas, pp. 156-184.

VALDALISO GAGO, J. M. (1995): "The Progress of maritime History in Spain since 1975", en Frank Broeze (ed.) *Maritime History at the Crossroads: A critical review of recent historiography*, *Research in Maritime History*, nº 9, St. John's, Newfoundland, pp. 229-277.

----- (1997): *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerra de Fletes, conferencias y consorcios Navieros*. Eusko Jauriaritza/Gobierno Vasco, Bilbao.

VILLAVERDE CASTRO, J. y P. COTO MILLÁN (1995): *El impacto del Puerto de Santander sobre la economía Cántabra*. Puerto de Santander, Santander.