

**INNOVACIÓN TECNOLÓGICA, REFORMA PORTUARIA Y  
CAMBIO EN LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL EN EL  
PUERTO DE LAS PALMAS**

**MIGUEL SUÁREZ BOSA  
PROFESOR TITULAR DE LA ULPGC  
e-mail: [msuarez@empresariales.ulpgc.es](mailto:msuarez@empresariales.ulpgc.es)**

## I. INTRODUCCIÓN.

La década de los años ochenta tiene un puesto destacado en la historia de los puertos españoles, debido a que en estos años se produce lo que se ha venido denominando “reforma portuaria”. Ésta afectó profundamente al sistema portuario español, pero, pese a su indudable trascendencia, no ha sido suficientemente estudiada<sup>1</sup>. Ciertamente, a la hora de valorarla hay consenso en que fue necesaria pues las transformaciones que se venían produciendo en la manipulación de mercancías, debido a la introducción de nuevas tecnologías, así lo demandaban. Otra cuestión a tener en cuenta es si 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>.

En este estudio partimos de la hipótesis de que la introducción de nuevas tecnologías tuvo un papel decisivo en dicha reforma, la cuál exigió cambios profundos en la organización del trabajo, en el comportamiento de los agentes portuarios y en sus organizaciones, tanto empresariales como de trabajadores: a la vez 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, ha disminuido el número de trabajadores empleados como consecuencia de dichas modificaciones; paralelamente, se ha producido una honda modificación en la estructura empresarial, configurándose en el Puerto de Las Palmas un oligopolio de hecho en la actividad de la estiba, mientras que en el subsector de la consignación de las empresas se mantienen atomizadas, pues las que se dedican a esta actividad no necesitan grandes inversiones. Indudablemente, en la base de esta reforma están las transformaciones en la tecnología introducida desde los años sesenta: *containerización*, aumento del tamaño y la rapidez de los buques, generaliza del tráfico *ro-ro* o la *paletización* de mercancías.

---

<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 ha sido económicamente rentable en España, frente a la política de desregulación que conllevó la abolición del tradicional “scheme” portuario inglés, medidas que, según los atores citados, no han resultado positivas para este país.

Paralelamente, para adaptarse a esta nueva situación se genera en el sistema portuario español 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), gestionado 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 al régimen de concesión y licencia”. Con esta reforma legislativa se trató de adaptar los puertos españoles a las nuevas necesidades y hacerlos competitivos, de forma que los precios de los servicios portuarios estuvieran ajustados a los costes reales de producción. Como parte del sistema de puertos españoles, el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria también se vio inmerso en la reforma.

Para analizar este proceso apostamos por la perspectiva histórica, ya que nos proporciona una mejor comprensión de la influencia de los cambios tecnológicos en la actividad portuaria. El objetivo de este artículo es, pues, evaluar la incidencia de los cambios tecnológicos en la manipulación de la carga y descarga y en la estructura empresarial en el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria (uno de los más importantes de España y factor esencial de la economía de las Islas Canarias), en las décadas de 1970 y 1990. En resumen, después de una introducción, se analiza el proceso de cambio e introducción de nuevas tecnología en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, su relación con los indicadores básicos del tráfico portuario, el empleo y el protagonismo de la iniciativa privada(II), los cambios en la estructura empresarial (III) para terminar con unas breves conclusiones (IV).

## **II. MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y ACTIVIDAD PORTUARIA.**

### **2.1. Impacto del cambio tecnológico en la actividad portuaria.**

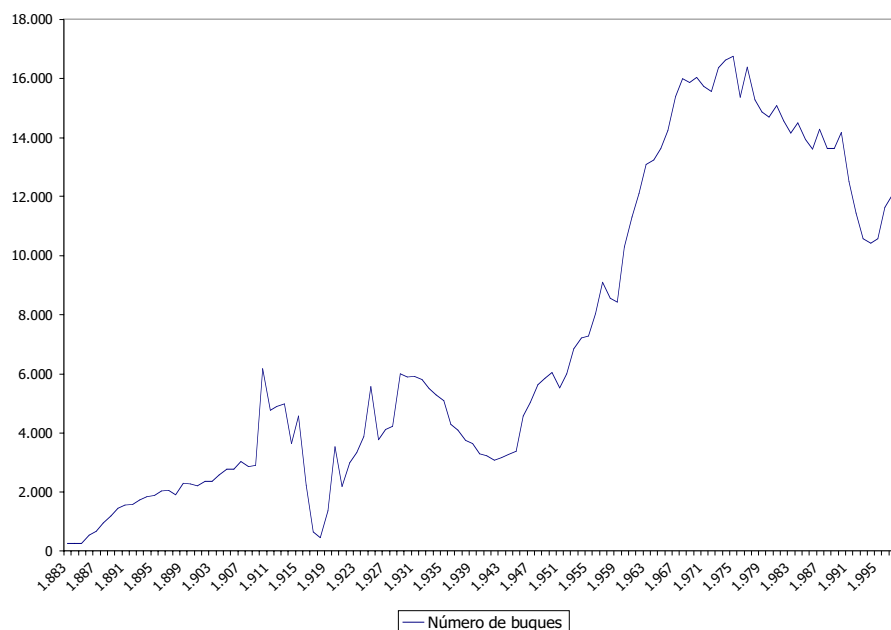
Históricamente el puerto de La Luz se ha configurado como un puerto de escala, tránsito e intercambio de mercancías, teniendo como función principal proporcionar servicios a los barcos que frecuentan la ruta del Atlántico Medio. Parece haber consenso en que el Puerto de La Luz debe su éxito histórico a un conjunto de factores, suficientemente estudiados<sup>3</sup>, que permitieron a esta bahía convertirse en referencia obligada de la navegación atlántica. Las condiciones naturales brindaban la posibilidad de levantar las infraestructuras adecuadas y necesarias para atender a los barcos que surcaban las aguas de este lado del Océano. Dada su situación se convierte en estación de tránsito, gozando prácticamente de un monopolio en determinadas actividades que, desde mediados del siglo XIX, requirió la navegación que pasaba por estas latitudes, tales como abastecimiento de combustible, aguada o reparaciones principalmente.

El tráfico de mercancías (graneles líquidos, sólidos, mercancía general y pesca congelada) en este puerto ha experimentado incrementos en casi todos los periodos desde 1928 hasta 1998, creciendo a una tasa media anual del 7,6 por ciento, aunque varía considerablemente entre periodos y/o años. Un indicador elemental y la cronología de estas transformaciones nos lo ofrece la serie de tráfico portuario para estos años. (Ver Gráfico I y Anexo I). Los datos del volumen del tráfico nos indican la magnitud de la transformación producida, pero resultan insuficientes para conocer la evolución de los medios utilizados en la manipulación de mercancías, dado que, normalmente, las series publicadas no se refieren a éstos.

---

<sup>3</sup> Para una clasificación de las funciones de los ver Michinton (1985), para el desarrollo del Puerto de Las Palomas, entre otros, se deben citar los trabajos de Burriel (1980) y Aguiar Delgado (199).

## GRÁFICO I NÚMERO DE BUQUES ATENDIDOS PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS (1884-1998)



Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Las Palmas (MJOPLP). Elaboración propia.

Atendiendo al número de buques (tanto mercantes como pesqueros) que han utilizado las instalaciones del Puerto, la tendencia general hasta el año 1975 fue de crecimiento, aunque resultan destacables algunas caídas importantes. No obstante, si se tiene en cuenta sólo el número de buques en referencia a los últimos 15 años, pueden obtenerse conclusiones erróneas, cuando se supone que la disminución en el número de unidades significa una reducción en la importancia del puerto. Por el contrario, la situación en la que el número de buques desciende y la carga media por buques fue creciente, queda justificada si atendemos a la *variable tamaño medio del buque* o cociente entre el número total de toneladas de registro bruto (TRB) y el número de buques, mercantes y pesca, registrados en el Puerto. (Ver Tabla I y Gráfico I). El mínimo de dicha variable se alcanza en el año 1941, con un valor de 468,31, para después incrementar hasta 1957 (4.230,7), pasando a mostrar una tendencia con media constante aunque irregular hasta 1994 y experimentar una variación considerable entre dicho año y 1998 (tasa de variación acumulada entre ambos años del 77,7 por ciento).

Una mejor aproximación vendría dada por el estudio de la *variable carga media por buque* (Ver Anexo I), definida como el cociente entre el número de toneladas movidas en el puerto y el número de buques entrados en éste. Dicha

variable presenta irregularidades aunque crece hasta 1959, año a partir del cuál cae hasta llegar a 1975, periodo donde la media de las tasas de variación anual experimentadas es del 6,2 por ciento. A partir de dicho año, la tendencia ha sido creciente y continuada hasta 1998, registrándose un valor que es un 257 por ciento mayor al registrado hacia la mitad de la década de los setenta, lo cual pone de manifiesto el auge del Puerto de Las Palmas en esta etapa.

Las actividades desarrolladas en el Puerto de La Luz entran en competencia directa con una serie de puertos relativamente cercanos, lo que hace que su *hinterland* se acote un poco más. No obstante, motivado por la localización insular, la competencia espacial no se asemeja a la evidenciada en otros puertos nacionales e internacionales, pues los servicios prestados por el puerto manifiestan un alto grado de insustituibilidad dado que estamos en presencia de una economía insular, por lo que se puede hablar de "tráfico cautivo" (De Rus y otros, 1994). Sin embargo, es con los puertos nacionales con los que debe compararse los resultados e indicadores presentados, puesto que la mayoría de ellos se rigen bajo las mismas directrices que el puerto grancanario. En la tabla siguiente se hace una comparación al respecto (Ver también el Gráfico II):

**TABLA I**  
**MEDIA DE LOS ÍNDICES SIMPLES DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA**  
**PUERTO DE LA LUZ – TOTAL PUERTOS NACIONALES**  
**(Año base 1964, excepto contenedores 1972)**

Periodo	Número de buques	Toneladas totales		Número de Contenedores		Toneladas en contenedores		
		Nacional	Las Palmas	Nacional	Las Palmas	Nacional	Las Palmas	Las Palmas
1961-1970	118,6	121,3	113,4	86,7	-	-	-	-
1971-1980	135,1	122,0	211,7	80,1	131,5	150,8	250,9	378,2
1981-1990	113,1	128,5	279,0	142,2	354,1	408,7	863,3	1199,5
1991-1997	124,1	128,7	318,8	180,5	643,3	867,8	1723,3	2342,9

Fuente: Memorias anuales del MOPT y de Puertos del Estado

+++

La containerización ha terminado imponiéndose en el transporte de mercancía por barco (Broeze, 1998; Hayuth y Hilling, 1992). En 1999, el tráfico internacional de contenedores alcanzó los 180.000 TEUs (Un TEU es idéntico a un contenedor equivalente normalizado de 20 pies de longitud), creciendo de 300.000 TEUs en 1996 a 550.000 en 1999 (Pintado, 2000).

En el Puerto de Las Palmas el proceso a supuesto cambios sustanciales en la organización de la actividad y en la estructura física del Puerto de La Luz, habiendo sido reemplazadas las funciones tradicionales de los estibadores por un modelo de organización de la carga y descarga ligado a un uso intensivo de capital. Las innovaciones tecnológicas en la manipulación de la carga se profundiza en esta la década de 1970, aunque siga predominando los medios tradicionales: en 1973, un millón 854 mil Tm. fueron movidas por medios convencionales, y sólo 101 mil por contenedores (el 5,48 %). Pero la evolución es rápida pues en 1982 la proporción se acerca a las actuales, si bien las mercancías movidas por contenedores siguen siendo menos: 937 mil Tm en contenedores (un 36, 94 %) frente a 2.538.966 por otros medios. Pero la *containerización* termina por imponerse: si tomamos como referencia una fecha más reciente (1992) suponen ya más de la mitad del total alcanzado 1.996.811 frente a 3.500.428 (57,04) movidas por otros medios<sup>4</sup>, cambios que incidirán en la transformación y modernización de la estructura empresarial.

<sup>4</sup>Los datos han sido tomados de De Rus et alii (1994: 62).

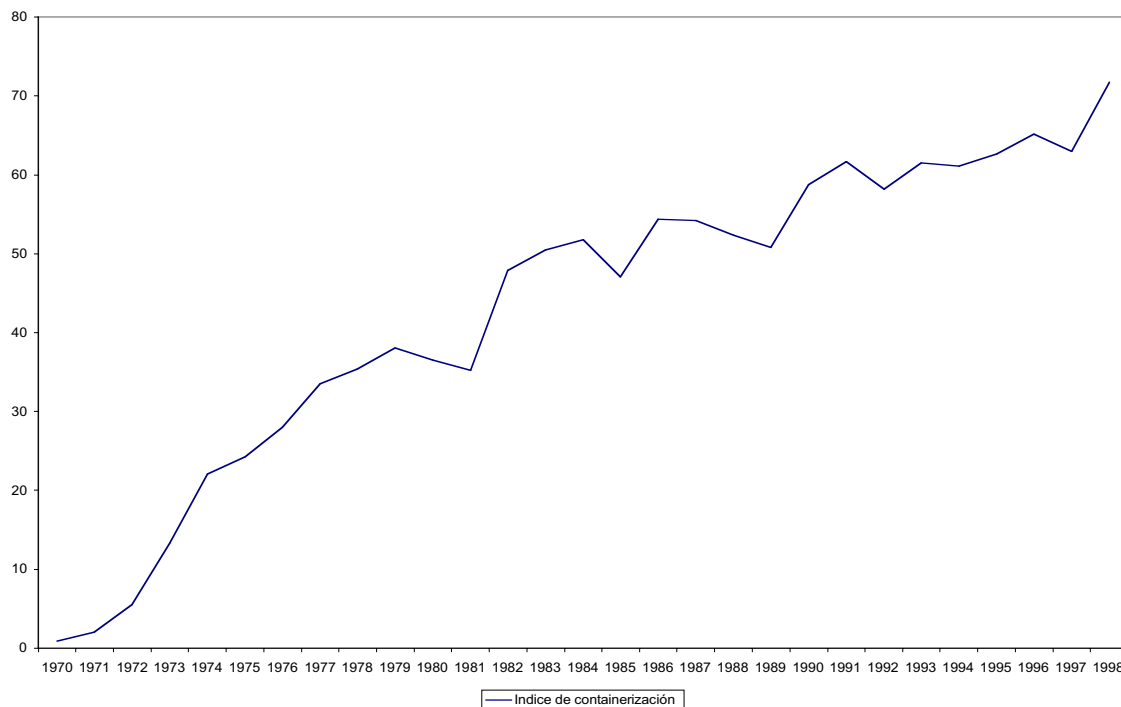
El índice de containerización, mercancías movidas en contenedores en relación con el total de mercancías movidas en el puerto, pasó de representar un 5,48 por ciento en 1973 en el puerto canario a un 57,04 por ciento en 1992 (de Rus y otros, 1994: 45; y 1995).

El tráfico de contenedores ha significado cuantiosas inversiones en la adquisición de maquinaria por las empresas, siendo en la actualidad fundamentalmente tres las que llevan a cabo las operaciones con mercancía containerizada: OPCSA, La Luz Terminal de Contenedores, S.A. y Líneas Marítimas Canarias, controlando OPCSA aproximadamente el 35 por ciento de la mercancía containerizada, según de Rus y otros (1994:107). Cada empresa dispone de una terminal de contenedores en régimen de concesión, lo que ha significado también cuantiosas inversiones de la Autoridad Portuaria en la puesta a disposición de muelles y explanadas, constituyendo en la actualidad el espacio físico disponible del Puerto de La Luz un cuello de botella importante para la expansión del tráfico de contenedores.

La concentración de contenedores en plataformas internacionales de distribución y de productos industriales y tecnológicos, denominadas *hub*, representa en la etapa más reciente para el Puerto de La Luz la oportunidad de insertarse en las grandes redes de transporte internacional: este puerto está situado en un punto intermedio entre Europa y Sudáfrica, y a su vez, en el cruce de esta ruta con la del Mediterráneo y América del Sur. Es, por tanto, un perfecto *hub* del Atlántico.



**GRÁFICO II**  
**INDICE DE CONTAINERIZACIÓN.**  
**PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS (1970-1998)**

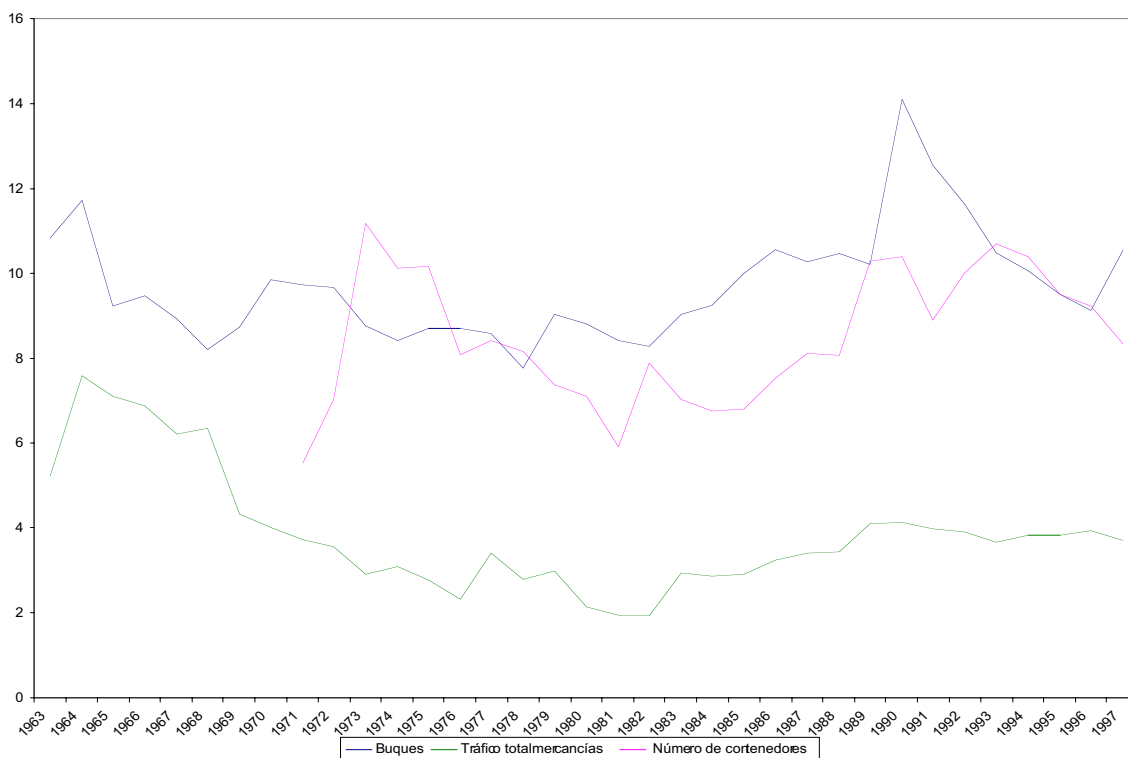


Fuente: Memorias JOPLP. Elaboración propia

En resumen, el Puerto de Las Palmas ocupa un lugar destacado dentro del sistema portuario español. En el periodo 1963-1997 suponía el 9,7 por ciento de los buques atendidos en el total de los puertos españoles, evidenciando, no obstante, en 1990 un máximo que alcanza el 14 por ciento. Respecto al tráfico total de mercancías, este representaba el 7 por ciento en los primeros años, pero después descendió hasta el 3 por ciento, siendo la media del periodo del 3,9 por ciento. En cuanto al número de contenedores, debe reseñarse que su punto de partida es 1971, y a pesar de comenzar el Puerto de La Luz con unos valores bajos, el crecimiento de la variable logró que la media estuviera situada en el 8,5 por ciento del total de contenedores transportados en los puertos nacionales (Ver Gráfico III y Tabla I). Las mayores subidas apuntadas están en el número de contenedores y, primordialmente, en las toneladas transportadas en contenedores. En estos valores relacionados con las mejoras tecnológicas, la regulación y la coordinación de los sistemas de transporte, La Luz muestra desarrollos cuantitativos aún mayores al

conjunto nacional, convirtiéndose en punto clave en el transporte oceánico. En concreto, para el número de contenedores la diferencia entre las medias de los índices para el último periodo es de más de 220 puntos a favor del Puerto de La Luz así como de 500 puntos en las toneladas transportadas en contenedores.

**GRÁFICO III**  
**PUERTO DE LA LUZ - CONJUNTO DE PUERTOS NACIONALES**



Fuente: Memorias anuales del MOPT y de Puertos del Estado. Autoridad Portuaria de Las Palmas. Elaboración propia

## 2.2. La modernización de los servicios portuarios: el protagonismo de la iniciativa privada.

La privilegiada situación geográfica de la isla de Gran Canaria y las condiciones naturales del Puerto no son causa suficiente para explicar la atracción de la inmensa mayoría del tráfico constituido por las líneas del Atlántico Sur; este factor por sí solo no explica el éxito histórico del recinto portuario, pues muy probablemente de no mediar otras, aquél sólo hubiera tenido el carácter de refugio y de interés insular. Los motivos del éxito del Puerto de La Luz, además de las adecuadas condiciones naturales, residen en que ha sabido adaptar sus servicios e

instalaciones a las necesidades de la navegación a medida que van presentándose, logrando establecer de esta forma, en algunos momentos, un notable paralelismo entre lo que el tráfico moderno precisa y lo que se pone a su disposición, aunque no siempre se dispuso de los medios técnicos adecuados. El cuidado con que se ha venido conservando este paralelismo es la verdadera causa de la realidad que a ofrecido el Puerto a lo largo de su historia.

Desde los orígenes del Puerto, las empresas privadas establecieron sus servicios de suministro de carbones, agua y víveres, en forma tal que los armadores sabían de antemano que podían contar con un avituallamiento de buena calidad y en las mejores condiciones económicas. Coincidiendo con la innovación de la propulsión por combustibles líquidos, se instalaron servicios para el aprovisionamiento de las motonaves y turbonaves modernas, sin descuidar por ello en ningún momento el aprovisionamiento de carbón para los buques que utilizaban este combustible. A medida que ha venido imponiéndose la navegación moderna, se han establecido aquí estaciones de servicios de petróleos de todas clases que permiten el suministro de aceites pesados a un ritmo que nada tiene que envidiar a puertos mejor dotados. Recientemente, se han adaptado las instalaciones del Puerto a las nuevas tecnologías, como ha sido disponer del material necesario para el movimiento de contenedores, tráfico *roll-on roll-off*, *paletización*, frigoríficos, etc., informatización de actividades o la ultramoderna captación de tráfico mediante radar. Asimismo, como puerto de tránsito el de La Luz posee abundantes servicios para satisfacer las necesidades de los barcos que se acercaban: diques, varaderos, talleres o almacenes para mercancías.

Los consignatarios del Puerto de Las Palmas habían creado en 1924 la Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas (APCBLP), una potente asociación de intereses donde se agrupaban la práctica totalidad de los empresarios consignatarios y estibadores del Puerto; esta ha actuado en como un verdadero grupo de interés, pues ha promovido acciones de tipo corporatista que redundaron en beneficio exclusivo de sus asociados.

De esta manera, la iniciativa privada, con la finalidad de dotarse de medios mecánicos para la manipulación de carga, creó una empresa, (MABCSA)<sup>5</sup>, que se encargó de suministrar este material a sus asociados. Esta decisión fue una apuesta estratégica acertada para sus fines, en la que se vieron arropados por la Asociación de consignatarios: con su implantación lograron proveerse de material moderno y, paralelamente, imponer una barrera de entrada a la actividad y dotarse de un mecanismo de protección frente a la competencia. Los empresarios estaban dispuestos, pues, a introducir cambios técnicos en la actividad portuaria, pero controlando el proceso.

Si definimos a la tecnología como la relación existente entre los factores de producción y los bienes producidos en un proceso de trabajo y el cambio técnico como una variación de las relaciones entre los factores y los productos, sabemos que los empresarios introducen cambios técnicos (por ejemplo, nuevos tipos de máquina) siempre que exista una nueva tecnología y siempre que crean que el nuevo método de producción elevará la tasa de beneficios. Se sabe que el cambio técnico puede elevar la tasa de beneficios de varias maneras. Puede reducir la cantidad de materias primas utilizadas o el desgaste de la maquinaria por hora de trabajo; también puede reducir la cantidad de bienes de capital en uso por hora de trabajo. En ambos casos, y si se mantiene todo lo demás constante, la tasa de beneficios de la empresa aumentará.

En lo que se refiere al trabajo, el cambio técnico puede elevar la tasa de beneficio reduciendo los costes laborales unitarios. Específicamente, puede elevar la eficiencia del trabajo o permitir, como hemos estudiado en otro lugar<sup>6</sup>, que aumente la intensidad del trabajo o que disminuyan los salarios. Si todos los demás factores permanecen constantes, estas variaciones reducen los costes laborales unitarios y elevan la tasa de beneficios. Así pues, es probable que los empresarios vean en el cambio técnico una fuente potencialmente fructífera de aumento de sus beneficios.

---

<sup>5</sup> MCBSA fue creada en 1952 y estaba participada por un total de 31 empresas según su escritura de constitución. (Ver la relación en el Anexo).

En 1996 esta empresa era una entidad saneada con la siguiente cuenta de resultados:

Activo	783.218.078 Ptas.	
Pasivo:	763.314.586	“
Ingresos	345.590.325	“
Gastos	325.686.833	“
Beneficios	19.903.492	“

Fuente: IRECA (1992/93: p. 174).

<sup>6</sup> Trabajadores y empresarios en el Puerto de Las Palmas (trabajo de investigación en proceso de edición).

Para el correcto entendimiento del proceso en el Puerto de Las Palmas, interesa referirse a los medios que antes se venían utilizando y que son signo de esa evolución. En los años treinta se había introducido la carretilla a mano, primero con rueda de hierro (empresa Fred Olsen) que la hacía muy incómoda y luego con rueda de goma, más manejable. El siguiente paso fue la utilización de la carretilla mecánica y un sistema modernizado de grúas a raíz de la creación de MACBSA. Efectivamente, los consignatarios constituyeron una empresa, impulsada por la mayoría de los socios de la APCBLP, que responde al acrónimo *MACBSA (Material Auxiliar de Consignatarios de Buques)*, registrada en 1952 y participada por un total de 31 empresas que se repartían sus acciones<sup>7</sup>. MACBSA dedicó gran parte de su patrimonio y función a dotar a los consignatarios de un parque móvil de grúas y material de carga y descarga. Así pues, parece ser cierto que el Puerto de La Luz se retrasó en introducir medios mecánicos, y sólo en la década de 1940 se inicia un tímido intento, por medio de la Junta de Obras del Puerto, de adquirir grúas (tipo cabriola flotante), remolcadores y básculas<sup>8</sup>. Será en la siguiente década cuando se imponga la mecanización con la introducción de carretillas mecánicas, ahora con la intervención de la iniciativa privada.

En ese año la APCBLP expuso a su junta general que el desarrollo de las operaciones portuarias planteaba la necesidad de considerar de nuevo lo que ya había sido objeto de estudio en anteriores ocasiones, o sea “la conveniencia de una utilización conjunta por los consignatarios asociados” del material que venían utilizando y adquirir el que se necesitara para una mejor eficacia de los servicios; así es que, en la misma sesión, el Presidente la Junta hace alusión a la “conveniencia de adelantarse a la iniciativa oficial que tiende a adquirir todos ese utillaje”, el cual ya era utilizado en otros puertos. Los consignatarios temían verse desplazados de esta actividad por no estar “preparados para ejecutar dichas tareas en las condiciones de rapidez con que deben efectuarse”. A continuación acuerdan llevar a cabo los

---

<sup>7</sup>Estos datos se han recabado de la entrevistas efectuadas a dirigentes empresariales del Puerto de La Luz, Armando Bordes Martín, presidente del al APCBLP, desde 1971 a 1992; y a Manuel Toledo (empresario y Director Gerente de MABCSA, también vocal de la APCBL.P, y, como representante de ésta, participe de la organización de la patronal española de consignatarios ANESCO (Asociación Nacional Estibadores y Consignatarias). Asimismo, el accionariado, la constitución, el material y el valor MACBSA pueden comprobarse en la escritura de constitución de esta empresa en Registro Mercantil de Las Palmas, Tomo 58 de "Sociedades", escritura pública nº 4.071 (14-7-1966). Sobre la empresa hay documentación en el Archivo de la Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas, carpeta nº 10 (bajas).

<sup>8</sup>Los problemas del concurso ocasionó retrasos de casi una década. (Ver Martín del Castillo (1984: 226).

estudios necesarios para poner en marcha una empresa, entidad que será determinante en la marcha de las actividades portuarias: MACBSA. En otra reunión de la Junta se aprueban las bases para la utilización conjunta del material, siendo el aspecto más importante el nº 16 que dice: “Ningún adherido a este convenio podrá ceder el empleo de material que solicite del que es objeto del mismo (convenio), para ser utilizado por quienes habitualmente se dedican a la consignación de buques, y no son miembros de la referida Asociación de Consignatarios, y ya que aquel se ha de destinar, exclusivamente, para las operaciones en buques de su consignación”<sup>9</sup>. No obstante, MACBSA perdió el monopolio del suministro de medios mecánicos una vez que con la Reforma Portuaria de 1986 cada empresa estaba obligada a garantizar el material necesario para efectuar sus operaciones.

### **2.3. Evolución de los medios mecánicos y auxiliares en el Puerto de Las Palmas.**

Como venimos señalando, la actividad portuaria desarrollada en el puerto de La Luz y de Las Palmas está apoyada en una serie de elementos de producción adicionales que permiten el correcto desarrollo de la isla de Gran Canaria, siendo la principal fuente de abastecimiento y conexión de las islas con el resto del mundo. Estos elementos se sintetizan en todos aquellos medios mecánicos y materiales auxiliares (barredoras, básculas, elevadoras y portacontenedores, tractores, plataformas, etc.), que cumplen la función de ayuda desde que se produce la entrada del barco en el puerto hasta que sale la mercancía, bien para otro barco o bien cuando ésta abandone el recinto portuario.

Los principales medios utilizados en la carga, descarga, estiba y desestiba de la mercancía han variado conforme al paso del tiempo, principalmente en el último cuarto del siglo veinte. Resulta necesario tener en cuenta que las características de las mercancías condicionan la manera de manipularlas, debido a las diversas formas que tienen éstas de presentarse: a granel, sacos, *pallets*, contenedores, etc. Podríamos enumerar como principales medios de manipulación los siguientes: grúas (ya sean de pórtico, automóviles u otro tipo), carretillas transportadoras, carretillas elevadoras, palas cargadoras, cucharas, cintas transportadoras, etc. El proceso de expansión apuntado por el uso en el tráfico comercial de contenedores da una

---

<sup>9</sup> Ver las Actas de la Junta de 23-6-1952 y 11-6-1954. Archivo de la APCBLP, Libro de Acta de la Junta Directiva,

mayor relevancia a las grúas, las cuáles se presentan como una herramienta imprescindible para operar con ellos.

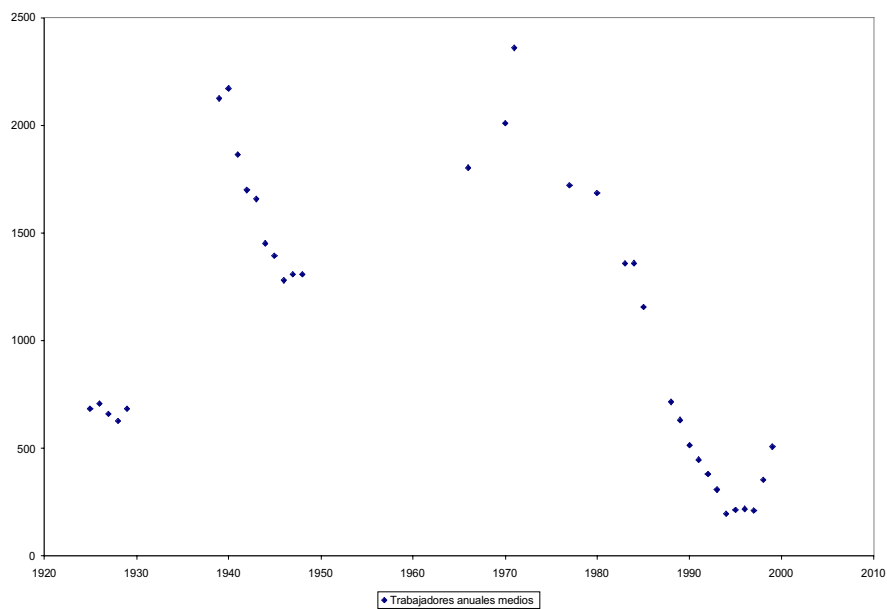
Desde un punto de vista cuantitativo, los medios mecánicos con los que contaba (y cuenta en la actualidad), el puerto de La Luz y de Las Palmas han mostrado una irregular tendencia, desde el año 1958 según los datos obtenidos a través de las memorias anuales del Puerto (ver Gráficos v y Anexo IV). Sin embargo, en los años siguientes a la década de 1970 los cambios tecnológicos fueron rápidos e imparable, lo cuál trajo consigo una drástica reducción del número de trabajadores, fenómeno vinculado a los cambios estructurales con la utilización de las nuevas tecnologías, singularmente la paletización y la *containerización*, aspecto que ha sido estudiado en otro trabajo antes citado. Si antes se daba una correlación entre el aumento de del tonelaje y la variación de trabajadores, afrontándose el aumento del tráfico con incrementos del número de trabajadores, este proceso se invertirá en las siguientes décadas.

Las carretillas elevadoras, las grúas móviles, remolques y tractores, junto con otros nuevos equipos y métodos, se introdujeron con bastante rapidez en los puertos a partir de los años sesenta; mientras, la mayoría de los cargueros se dotaban de nuevas grúas, mayores y más versátiles. También los cargamentos comenzaron a ser *paletizados*, a fin de que pudieran usarse con más facilidad las carretillas elevadoras, se embalaba la pasta de papel, aparecen los buques *portacontenedores*, los buques *roll on-roll off*, etc.<sup>10</sup> Todo ello, supuso no sólo una reducción del esfuerzo físico que tenían que realizar los trabajadores, sino también de la cantidad de mano de obra necesaria para las tareas de manipulación, como se ha dicho.

---

<sup>10</sup> La introducción de medios mecánicos en el puerto de Las Palmas ha sido estudiada, aunque insuficientemente por Martín del Castillo (1999).

## GRÁFICO IV MEDIOS MECÁNICOS UTILIZADOS



Fuente: Memorias anuales del MOPT y de Puertos del Estado. Autoridad Portuaria de Las Palmas.  
Elaboración propia



### III. NOVACIÓN TECNOLÓGICA, REFORMA PORTUARIA Y REESTRUCTURACIÓN DE LAS EMPRESAS ESTIBADORAS.

En los años setenta y ochenta, nuevos elementos vienen a incidir directamente en la estrategia de las empresas: la mayor rapidez de las modernas embarcaciones, el tamaño de los buques y especialmente la consolidación de *containerización* de las mercancías lo cual exigía un nuevo marco legislativo.

Pero, la baja productividad registrada en los puertos españoles unida a la existencia histórica de un *pull* de trabajadores con una alta obsoleta estructura administrativa representada por la vertical y corporativista Organización de Trabajadores Portuarios (OTP) con alta capacidad de presión, llevó a que la Administración se hiciera eco de la necesidad de emprender la Reforma Portuaria a lo cual se une al interés por acabar con el monopolio que ejercía la OTP en la provisión de mano de obra, reforma que se inicia al final de la década de 1970 al calor de la nueva situación política iniciada en la Transición Democrática que camina en contra del poder de los grupos corporativistas<sup>11</sup>. Por eso se tomaron un conjunto de medidas para ordenar las actividades portuarias, que redundarán espectacularmente en la actividad empresarial, aunque tuvo un desarrollo plagado de dificultades [Canalejos (1995 y 1998); Sandry y Turnbull (1999); Suárez Bosa (1997a y 1997b y 2000)].

Por otro lado, desde la etapa anterior y conforme avanza la que se inicia en los años setenta, se producen una reestructuración en el negocio portuario debido a un conjunto de causas que van desde las transformaciones en la economía, al calor de la terciarización y la creciente especialización de las empresas, concretamente separación entre consignatarias y estibadoras que en Las Palmas estuvieron siempre unidas. Algunas empresas emigran a otros sectores como el de servicios no vinculados directamente a la actividad portuaria y, en los casos extremos, abandonan el negocio.

---

<sup>11</sup>La legislación básica reciente que regula la actividad en el Puerto de La Luz es la siguiente: un Real Decreto de 1980 (BOE 29-10-1980) "sobre Estructura administrativa de actividades laborales y empresariales en los puertos de interés general" regula la actividad de las empresas **consignatarias**, por el cuál las personas físicas y jurídicas que venían realizando actividades en el Puerto debían solicitar inscribirse en un censo. Las empresas **prestatarias de servicios** (no consignatarias) debían acogerse a las "Normas para el ejercicio de actividades en el Puerto de La Luz y Las Palmas. Prestatarias de Servicios, excepto Estibadoras" (BOP, 29-12-1983). Para las empresas **estibadoras** la normativa se recoge en el "Pliego de cláusulas de explotación del Servicio Público de Estiba y Desestiba de Buque" (BOP, febrero de 1988), de acuerdo con la Real Orden de 1987 "para la Autorización de Constitución de sociedades de Estiba y Desestiba en los Puertos de Interés General" (BOE, 31-7-1987). Un compendio de las leyes que regula la actividad portuaria puede verse en Puertos del Estado (1996).

El sector de estibadoras del Puerto de Las Palmas, muy atomizado hasta ese momento, se caracterizaba por la pequeñez de las empresas así como por la escasa capacidad financiera e inversora de las mismas. Ello ocasionaba fenómenos como la fugacidad de las empresas, pues muchas tuvieron corta vida<sup>12</sup>; la imposibilidad de disponer de sólidas estructuras que permitiesen la inversión en bienes de equipo y consecuentemente atomización; un exceso de estibadoras (cualquiera con un equipamiento mínimo podía serlo), que se traducía en una desordenada competencia que incidía negativamente en la eficacia del trabajo portuario. A mediados de la década de los ochenta el Gobierno de la Nación, decide la reordenación del sector de Estibadoras con los siguientes objetivos de:

- 1). Responsabilizar a las empresas de su propia gestión por la vía de hacerles soportar el coste de inactividad de los trabajadores portuarios no utilizados, que hasta ese momento recaía en el Estado a través de la OTP. Para ello se crean las Sociedades de Estiba y Desestiba (SESTIBA), en las que las empresas privadas participan con el 49 % del capital y el restante 52 % le corresponde al Estado.
- 2). Disponer de un tejido empresarial con la solvencia financiera que permitiese la necesaria inversión de bienes de equipo, al objeto de automatizar y modernizar las operaciones portuarias;
- 3). Instaurar un control sobre la vida de estas empresas por la vía de exigirles adhesión a un contrato modelo (según el Pliego de Condiciones) que, entre otros requisitos, exige para poder ejercer la actividad de Estibadoras disponer de medios materiales adecuados y la manipulación de un mínimo de toneladas de carga anual, en función de los totales manipulados en cada Puerto.

Como consecuencia de lo expuesto y a raíz de la promulgación del mencionado Decreto da comienzo un proceso de concentración empresarial en las labores de carga y descarga, de tal manera que en el Puerto de La Luz y de Las Palmas de treinta y tres empresas estibadoras que existían a finales de los años ochenta se reducen a las 8 actuales, siendo tres las principales nombradas más adelante. Así pues, la respuesta de las empresas fue unirse para poder acceder al mercado de carga y descarga, mientras permanecen separadas en lo tocante a consignación propiamente dicha

---

<sup>12</sup>Entre 1981 y 1997 causan baja 83 empresas consignatarias (Datos del Censo de Empresas de la Autoridad Portuaria de Las Palmas), si bien es cierto que muchas reaparecían en años posteriores a su deceso.

Las razones de esta concentración son fáciles de comprender: la cuantía de las inversiones realizadas; la obligatoriedad de la inclusión de personal portuario en régimen laboral común que debía cubrir, al menos, el 25 % del total del trabajo realizado por la empresa; el costoso mantenimiento del total de gastos de la SESTIBA, incluido el de la relación laboral especial, con una inactividad estructural que fluctúa entre el 15 y el 20 por ciento de los turnos al año; las especiales características que rodean a dicha sociedad estatal, cuya parte del 51 % del capital público no participa, por estatutos, en sus costes de mantenimiento, y que no puede tener ni beneficios ni pérdidas, mientras el 49% del capital privado está obligado a absorber sus pérdidas o desfases; y, sobre todo, la necesidad de manipular cantidades de carga por encima de un tope mínimo anual, obligaron y obligan a la concentración a la que se alude. Estas medidas benefician especialmente a las entidades más poderosas: *Operaciones Portuarias Canarias, S.A. (OPCSA)*<sup>13</sup>, *Líneas Marítimas Canarias* (en la que otra empresa, *Canaria Marítima de Consignaciones, S. A.*, *CONTENEMAR S.A.*, es mayoritaria) y *La Luz Terminal de Contenedores, S. A.*<sup>14</sup>. Estas empresas, con conexiones entre sí, mueven en la actualidad más del 50 % de las mercancías que pasan por el Puerto, y con tendencia a acaparar cada vez más cuota de mercado. La respuesta de las pequeñas y medianas empresas consignatarias ha sido unirse para poder participar en el negocio y competir con las mayores. El resultado fue la concentración en empresas de mayor dimensión:

- **La Asociación de Estibadores Canarios, S. A. (ASESCA)**, participada por las siguientes empresas por Olsen y Cía, S. A., Hamilton y Cía, Las Palmas, S. A., Consignaciones Cuyás, S.A., NAVIMPORT, S.A., Miller y Cía, S. A., Compañía Mercantil Hispano Noruega, S.A. y Agencia Marítima Agmar Ltda.

- Por su parte en la constitución de la **Compañía Estibadora de Las Palmas, S. A. (CELPASA)** participan A. Paukner, SA, G. Brito Almeida, SL, Manuel Toledo, SL, Andrés Perdomo, Sl. y Polameryka Vasurdiaz, SA.

---

<sup>13</sup>Empresa participada por Naviera Pinillos y Odiel Canarias, S. A. (AALP, Carpeta 16, en vigor). En los archivos de la Autoridad Portuaria se guardan las escrituras de constitución y otra documentación relativa a las empresas portuarias.

<sup>14</sup>Para Líneas Marítimas Canarias Carpetas 12 y 13 del archivo citado. En La Luz participa a su vez, CONTENEMAR y otras como TRAESA y Líneas Marítimas Hespérides, S. A. (Idem, carpeta nº 16). Ver también González (1998).

-La **Compañía Canaria de Carga y Descarga, S. A, (CONCARGA)** fue constituida por iniciativa otro conjunto de empresas menores: ECOPESA, SA, Pérez y Cía (Canarias, SA y Juan Bordes Clavería, SL.

Incluso alguna de éstas desaparece posteriormente, configurándose finalmente un sector de estibadoras muy concentrado, donde sólo la empresa *Guillermo Sintés, S.A.* desafía este proceso<sup>15</sup>. Algunas empresas pueden consignar unidades propias (caso de *Antonio Armas Curbelo, Transmediterránea o Líneas Marítimas Canarias*) o propias y no propios simultáneamente.

La reforma portuaria, pues, ha traído como consecuencia que se pasara de la treintena de empresas estibadoras existente en la etapa de la OTP (1967-1986), a sólo 11 tras el nacimiento de SESTIBA en 1986 y a sólo las 7 en los años posteriores, en un proceso de concentración imparable. Además, las empresas han ido especializándose en determinados tráficos, donde la mecanización de la faena portuaria está jugando un papel determinante en esta selección. En el Puerto se ha potenciado al máximo tres estibadoras, responsables a su vez de otras tantas terminales públicas para la manipulación de contenedores: *La Luz Terminal de Contenedores, Líneas Marítimas Canarias (LMC)* y *Operaciones Portuarias Canarias (OPCSA)*. Por otra parte, la empresa *Guillermo Sintés Reyes*, se ha centrado en los embarques de fruta, mediante un contrato con la Patronal de Exportadores (FEDEX), y en la manipulación de graneles. Además, están dos estibadoras especializadas en el tráfico *ro-ro*, caso de la *Terminal de Carga rodada (TCR)*, participada por *Transmediterránea y Vapores Suardiaz*, y la de Antonio Armas, dedicada a casi en exclusiva a atender los buques de la naviera del mismo nombre (Ver Anexo III).

Por último hay que mencionar a **Servicios y Medios Portuarios (SEMPSA)**, vinculada a ITALMAR, que se ha especializado en la descarga y transbordo de pesca congelada, la cual mueve hoy día los mayores contingentes y una de las que ha propiciado el repunte en la creación en el Puerto de La Luz. Recientemente, quedaron atrás cuatro empresas CONCARGA, CELPASA, Ibérica Canaria y ASESCA que fueron desapareciendo por múltiples causas, especialmente por estar vinculadas a la manipulación de carga general, la cual cedió ante el empuje del contenedor, quedando

---

<sup>15</sup>Fue suspendida por la Autoridad Portuaria porque incumplía el Pliego de Condiciones. Entablado el proceso fue ganado por la empresa, por lo cual ha tenido que ser readmitida e indemnizada. (Ver AAPLP, carpetas 4, 5 y 6 de empresas en vigor).

como muestra de mercancía *no containerizada* las bobinas de papel, maderas y atados de hierro.

#### **IV. CONCLUSIONES.**

Con los datos disponibles, hemos realizado un intento de aproximación a la evolución de la mecanización del Puerto de Las Palmas. Distinguimos cronológicamente una primera etapa, hasta los años cincuenta, período de gran estabilidad, en el cual no puede hablarse propiamente de la existencia de medios mecánicos en la manipulación de mercancías, aunque ya desde décadas anteriores existieran algunas grúas y carretillas, además de la manipulación de petróleos y gasolinas realizada por tuberías. Una segunda etapa, a partir de mediados de los años sesenta, la cual, en buena medida, no ha acabado, aunque conviene separarla de otra más reciente, pero en la que comienza la introducción constante y planificada de medios mecánicos y nuevos sistemas de carga como la carga horizontal. Y, por último, aquella que todos los autores coinciden en fijarla en los años setenta, donde la introducción masiva de la *containerización* es un hecho.

Los cambios tecnológicos contemplados nos llevan a la reflexión sobre las consecuencias que conlleva la introducción de nuevas tecnologías en el desarrollo económico y social. Desde la historia se tiende a presentar el cambio tecnológico, bien de forma optimista bien de forma pesimista, en posturas diametralmente opuestas, posiciones que tienen su origen ya en la dispar valoración del proceso iniciado con la Revolución Industrial Inglesa. Aunque, sin duda, la tecnología no es el único factor que hace que una economía sea más eficiente y próspera puesto que también influyen otros como la inversión en capital físico y humano, lo cierto es que aquella se constituye en una de las principales causas o factores que han servido a los historiadores económicos y economistas para explicar el éxito del mundo occidental.

Del análisis realizado se puede concluir que en los puertos ha habido una notable reestructuración con la introducción de nuevos medios para manipular las mercancías, siendo uno de los aspectos más notorios la concentración empresarial en el sector de estibadoras; la introducción de nuevas tecnologías en la actividad marítima exigió, a su vez, nuevas formas de organización empresarial y del trabajo, aspectos que están en la base de los altos rendimientos conseguidos recientemente,

si bien es cierto que ello supuso altos costes para los trabajadores, pero este es un aspecto que sobrepasa los objetivos de esta comunicación.

## BIBLIOGRAFÍA

BROEZE, F. (1998): "Containerisation: the ultimate internationalisation 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, E. (1972): *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, I. (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.

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.

-----, C.ROMÁN y L. TRUJILLO (1995): "Estructura de la actividad económica del Puerto y análisis de costes: el caso del puerto de La Luz y de Las Palmas", en *Revista Asturiana de economía*, 3, pp.81-103.

DELGADO AGUIAR, g. (1992): *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. CIES de la Caja de Canarias, Las Palmas.

EVANS, N, O. MACKAY, M. GARRET and P. SUTCLIFFE (1993): *The abolition on the dock labour Scheme*. Research Series, nº 14, Employment Department, London.

GONZÁLEZ, A. G. (1998): "El Puerto ante una nueva encrucijada atlántica", *La Provincia*, 26 de abril-7 de mayo (10 entregas).

HAYUTH, Y. y D. HILLING (1992): "Technological change and sea port development", Hoyle, B. S. y Pinder, D. A, *European port cities in transition*, Behalven Press, London.

IRECA (1992/93): *Gran Guía empresarial de las Islas Canarias*. Instituto de Relaciones Empresariales Canarias, SL., Las palmas

MARTÍN DEL CASTILLO, J. F. (1998): *La Luz, 1883-1983. Evolución tecnológica y desarrollo portuario*. Real Sociedad de Amigos del País de Las Palmas, Las Palmas.

MINCHINTON, W. (1985): "The role of the British South Atlantic islands in sea-borne commerce in the nineteenth century", en *Actas del IV Coloquio de Historia Canario-americano*, pp. 543-576.

----- (1987): "The Canaries as port of call", en *Actas del VI Coloquio de Historia Canario-americano*, Tomo III, pp. 273-300.

PINTADO, J.M. (2000): "El Puerto de la Luz, amenazado (I)", en *La Provincia*, 20 de junio de 2000, p.55.

SAUNDRY, R. S. and P. 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, M. (1997<sup>a</sup>): "La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891-1980)", en C. Arenas Posadas, Antonio Florencio Puntas y José Ignacio Martínez Ruiz (eds.), *Mercado y organización del trabajo en España (Siglos XIX y XX)*, pp. 301-317.

----- (1987b). "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.

----- (2000): "Empresas consignatarias y estibadoras eb 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 GUNARTEME, Las Palmas, pp. 156-184.

TRUJILLO CASTELLANO, L. Y NOMBELA, G. (1998): "El sistema portuario español", en *Economistas*, nº. pp.

TURNBULL, P. and V. WASS (1995): *Reform and Structural Adjustment in the World's Ports: The future for labour and the Unions*. International transport Workers' Federation, London.



## ANEXO I

### TABLA I: EVOLUCIÓN DE INDICADORES PORTUARIOS

#### Puerto de La Luz y de Las Palmas (1920-1950)

Año	Carga media por buque (total buques)		Tamaño medio del buque (total buques)	
	Dato real (TRB)	Tasa de variación anual	Dato real (TRB)	Tasa de variación anual
1920	N.D.	N.D.	2038,97	-
1921	N.D.	N.D.	3657,98	79,40
1922	N.D.	N.D.	3696,24	1,05
1923	N.D.	N.D.	3918,02	6,00
1924	N.D.	N.D.	3882,99	-0,89
1925	N.D.	N.D.	2763,38	-28,83
1926	N.D.	N.D.	3987,24	44,29
1927	N.D.	N.D.	3683,83	-7,61
1928	225,33	-	2066,27	-43,91
1929	171,11	-24,06	1515,95	-26,63
1930	168,62	-1,46	2737,07	80,55
1931	191,72	13,70	1597,07	-41,65
1932	222,57	16,09	1636,67	2,48
1933	227,40	2,17	1615,76	-1,28
1934	199,21	-12,40	1539,18	-4,74
1935	204,76	2,79	3078,13	99,98
1936	198,27	-3,17	1580,84	-48,64
1937	239,44	20,76	1570,66	-0,64
1938	229,70	-4,07	1528,03	-2,71
1939	239,89	4,43	1423,51	-6,84
1940	193,36	-19,39	1558,07	9,45
1941	116,95	-39,52	468,31	-69,94
1942	119,80	2,44	487,47	4,09
1943	122,73	2,44	487,95	0,10
1944	128,03	4,32	449,96	-7,78
1945	121,07	-5,44	888,04	97,36
1946	184,68	52,53	993,24	11,85
1947	274,50	48,64	1321,95	33,09
1948	274,41	-0,03	1489,53	12,68
1949	291,44	6,21	2748,60	84,53
1950	285,87	-1,91	2836,87	3,21
1951	303,16	6,05	2834,67	-0,08
1952	276,87	-8,67	2851,96	0,61
1953	280,09	1,17	3009,68	5,53
1954	300,83	7,40	3062,13	1,74
1955	331,11	10,07	3086,41	0,79
1956	335,99	1,47	3584,37	16,13
1957	103,85	-69,09	4230,77	18,03
1958	430,27	314,33	3284,92	-22,36
1959	470,41	9,33	3399,18	3,48
1960	384,50	-18,26	2829,74	-16,75
1961	400,60	4,19	2593,66	-8,34
1962	266,37	-33,51	2518,32	-2,90
1963	300,91	12,97	2503,10	-0,60
1964	315,83	4,96	2511,98	0,35
1965	284,62	-9,88	2571,74	2,38
1966	304,70	7,05	2554,72	-0,66
1967	301,67	-0,99	3476,54	36,08
1968	301,77	0,03	3661,57	5,32
1969	308,10	2,10	3813,05	4,14
1970	320,30	3,96	4016,65	5,34
1971	272,27	-14,99	3425,40	-14,72
1972	304,69	11,91	3507,90	2,41
1973	287,72	-5,57	3530,37	0,64
1974	257,86	-10,38	3291,60	-6,76
1975	233,13	-9,59	2948,82	-10,41
1976	234,30	0,50	2952,28	0,12
1977	258,77	10,45	3125,70	5,87
1978	278,60	7,66	3125,15	-0,02

1979	278,72	0,04	3344,58	7,02
1980	295,70	6,09	3460,48	3,47
1981	307,72	4,07	3728,28	7,74
1982	313,43	1,86	3535,00	-5,18
1983	371,10	18,40	3427,01	-3,05
1984	371,62	0,14	3339,67	-2,55
1985	441,15	18,71	3473,25	4,00
1986	454,50	3,02	3172,54	-8,66
1987	452,02	-0,55	3032,51	-4,41
1988	472,26	4,48	3175,09	4,70
1989	477,35	1,08	3233,96	1,85
1990	450,26	-5,67	3208,89	-0,78
1991	515,25	14,44	3485,90	8,63
1992	606,54	17,72	3289,90	-5,62
1993	634,61	4,63	3264,16	-0,78
1994	710,02	11,88	3290,66	0,81
1995	734,99	3,52	4050,52	23,09
1996	678,05	-7,75	4263,23	5,25
1997	737,06	8,70	4952,66	16,17
1998	833,65	13,10	5847,79	18,07

Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Elaboración Propia

**ANEXO II**  
**RELACIÓN DE EMPRESAS QUE FORMABAN EL ACCIONARIADO DE MACSA Y**  
**ASITEN A SU CONSTITUCIÓN (1966) Y MATERIAL DEL QUE DISPONE**

EMPRESA	CONSTITUCIÓN	ACCIONES	CAPITAL
Agencia Fred Olsen, SA	1-9-1954	957	3.540.9000
C. F. Staib, SL	1-9-1945	166	651.200
Agmar, SL	21-10-1950	65	240.500
Agustín Martinón Guerra		27	99.900
Ahlers & Rahna, SL	27-1-1952	10	133.200
Antonio Armas Curbelo		36	2.997.000
José Urrizar Echegaray		116	429.200
Compañía Auxiliar de Comercio y Navegación (AUCONA)	17-3-1939	1.404	5.194.800
Corporación Iber-americana, SA		111	410.700
Explotaciones y consignaciones Pesqueras Canarias, SA	1960	346	1.280.200
Elder Demspster (Canary Islands), Ltd.		213	7.880.00
Guillermo Brito Almeida. SL	Enero 1940	156	577.200
Guillermo Olsen y Cía, Ltd	22-2-1952	103	381.100
Guillermo Sintés Reyes		10 (del todo)	37.000
Hamilton y Cía, SA	17-3-64	10	159.100
Ibérica Canarias. SL	15-6-1961	519	1.920.000
José Jiménez Hernández		99	99.900
Juan Bordes Claverie	4-5-1951	1.404	5.190.000
Marítima Lutecia, SA	31-5-1963	134	88.800
Marítima Medymar, SL	17-7-1953	134	495.800
Marítima Vasco Canaria, SA	7-6-1952	812	3.004.400
Miller y Cía, Sa	28-4-1930	450	1.665.000
Blandy Brodher Shipping and Agency, SA (antes Blandy Brothers y Cía (Gran Canary Coal and Shipping, SA)		450	1.668.700
Agentes Portuarios de Canarias, SA (antes Grand Canary Coaling Company, Sa)	1963	450	1668.700
Pedro Rodríguez Cabrera		165	647.500
Rafael Afonso Afonso		304	1.124.800
Trnsamérica, SA (antes Adrés Zola, SL)	2.-12-1944	8	18.500.00
Unión Ibero-Belga de productores Las Palmas, SA	24-11-1954	64	240.500
Polemeryka Vasuardiaz Shipping Agency Ltd	13-9-1965	70	259.000
Walter Squermann		65	240.500

Fuente: Expedientes de empresas. Archivo de la Autoridad Portuaria. Elaboración propia

### ANEXO III EMPRESAS ESTIBADORAS EN EL PUERTO DE LA LUZ

EMPRESA	FUNDA CIÓN	ESTIB ADORA	DECRETO		ENTIDADES INTEGRANTES
			ALTA	BAJA	
OPCSA	1977 (1)	1985	1989		Naviera Pinillos: Odiel Canarias, SA (2)
Andrés Perdomo	1976	1981			
AGMAR	1950	1983	1989		Pasó a ASESICA (¿)
AGRUMAR			No		
Antonio Armas	1966	1983	1989		
Antonio Conde	1975	1981		1997	Constituida en Vigo m
ASESCA			1989	1999	Hamilton y Cía Las Palmas, SA; Compañía Mercantil Hispano Noruega-Olsen y Cía, SL y Olsen y Cía, SL; Consignaciones Cuyás; Miller y Cía, SA; NAVIMPORT, SA; Agencia Marítima AGMAR, Ltda.
Canarias Shipping			Sí		
CELPASA		1988	1989	1993	A. Paukner, SA; Polameryka Vazuardiaz Shipping-Agency lLtda; Andrés Perdomo, SL; Manuel Toledo, SL; Guillermo Brito Almeida (3)
CONCARGA		1966	1989	1995	ECOPEASA; Pérez y Cía (Canarias, SA; Juan Bordes Claverie, S L
Cuyás			No		
Explotaciones y Consignaciones Pesqueras Canarias, SA (ECOPEASA)	1960	1974	1983	1989	Es una refundación de Pérez y Cía, SA.; y Juan Bordes Claverie, SL. También forma parte Aron Benaff (israelí);
Guillermo Brito Almedia	1964	1983	No		
Guillermo Sintres Reyes	1977	1981	1989		Antonio Conde, SA
Hamilton					
Hispano Noruega			No		
Ibérica Canaria	1961	1983	1989	1994	
Interocean Frucasa Corporation			1983	1991	
Juan Bordes Claverie			Sí		
La Luz, Terminal de Contenedores (2)	1983	1985	1989		MACBSA es la empresa matriz, a su vez l9gada a OPCSA. TRAESA; CONTENEMAR, SA; Líneas Marítima Hespérides, SA; Ibérica Canarias; también Fres Olsen y Cía Auxiliar del Puerto (CAPSA)
Líneas Marítimas Canarias	1978	1984	Sí		CONTENEMAR (3)
Manuel Tolero			No		
Camilo Martínón Navarro				1984	
MACBSA				1996	
MAVACASA			No		
Miller		1981			Formó parte de ASESICA
NAVIMPORT	1971	1984	No		
Olsen				1989	Formó parte de ASESICA
OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS (OPCSA)			1989		
PAUKNER	1970		1981		Formará parte de CELPASA
Pérez y Cía	1974		1983	1989	Capital local Familia Sintres Reyes) y peninsular (Naviera Ansón). Forma parte de CONARGA
Polemrika Polsuardiaza Shipping Agency, Ltd.(Vapores Suardiaz, SA)			No		Forma parte de CELPASA. Vapores Suardiaz Gran Canaria, SI (1995)
Sociedad Anónima de Consignaciones (SADECO)					Berge y Cíua, SA; y S.A de Gerence et D'Armement9
SEMPSA			1989		Grupo Italmar (Pesca)
Staub, SL				1985	
Trasmediterránea	1916		1989	1994	
Terminal de Carga Rodada					Transmediterránea; Vapores Suardiaz; ECOPEASA, SA
Walter Sauer mann	1973	1983		1989	

Fuente: Elaboración propia con información obtenida del Archivo de la Autoridad Portuaria donde se puede consultar, en algunos casos, escrituras y otros documentos, prensa, etc.

Notas: 1. Inicialmente (1977) se llama FORESTRA, SA; para MACBSA , expediente n ° 042ª; para CELPASA, "Memoria explicativa de las actividades a realizar", Archivo APLP, carpeta n1 13 (bajas). Expediente CELPASA para esta empresa y CONCARGA y ASESICA las notificaciones correspondientes

**ANEXO IV**  
**MEDIOS UTILIZADOS EN EL PUERTO DE LA LUZ**

Año	Propietario	Carga transporte	Camiones	Camiones. Potencia mayor. HP	Capacidad de carga (Tn c/u)	Nº de Carretillas eléctricas	Arrastre. Carretillas eléctricas (Tn)	Nº Cale
1958	J.O.P.	14	5	25	5	8	3	1
1959	J.O.P.	14	5	25	5	8	3	1
1960	J.O.P.	14	5	25	5	8	3	1
1961	J.O.P.	14	5	25	5	8	3	1
1962	J.O.P.	14	5	25	5	8	3	1
1969	Consignataria	445	0	0	0	0	0	66
1970	Consignataria	467	0	0	0	0	0	76
1972	MACSA	484	0	0	0	0	0	89
1973	MACSA-JOP-Hnos. Domínguez	505	0	0	0	0	0	111
1974	MACSA-Otros	511	0	0	0	0	0	116
1975	MACSA-Otros	525	0	0	0	0	0	132
1977	MACSA-Otros	470	0	0	0	0	0	140
1978	MACSA-Otros	488	0	0	0	0	0	162
1979	MACSA—Otros	495	0	0	0	0	0	196
1981	MACSA-Otros	636	44	66	0	0	0	178
1983	MACSA-Otros	710	55	66	0	0	0	176
1984	MACSA-Otros	719	45	53	0	0	0	176
1985	MACSA-Otros	730	44	52	0	0	0	176
1986	MACSA-Otros	710	44	52	0	0	0	176
1987	MACSA-Otros	722	32	52	0	0	0	179
1988	MACSA-Otros	722	32	52	0	0	0	179
1989	MACSA-Otros	596	60	52	0	0	0	138
1990	MACSA-Otros	708	59	60	0	0	0	199
1991	MACBSA-Otros	278	7	60	0	0	0	238
1993	MACBSA-Otros	239	7	60	0	0	0	192
1994	MACBSA-Otros	226	8	60	0	0	0	178

Fuente: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Las Palmas (años respectivos). Elaboración propia

**ANEXO V**  
**MERCANCÍAS MANIPULADAS POR LAS EMPRESAS ESITBADORAS EN EL**  
**PUERTO DE LA LUZ**

<b>SERVICIO PUBLICO DE ESTIBADORA (Toneladas movidas)</b>						
<b>AÑO</b>	<b>OPCSA</b>	<b>LA LUZ</b>	<b>L.M.C.</b>	<b>SEMPSA</b>	<b>AESCA</b>	<b>N. ARMAS</b>
1.991	688.193	344.047	477.351	94.516	188.074	625.342
1.992	867.534	410.678	537.466	95.495	162.524	826.301
1.993	881.564	409.481	602.620	234.471	233.224	869.764
1.994	962.375	489.916	643.498	250.905	267.929	747.506
1.995	1.107.353	487.381	649.391	202.213	253.466	680.101
1.996	1.147.086	591.741	672.045	259.527	264.343	734.354
1.997	1.239.037	661.568	828.087	360.030	220.989	773.667
1.998	2.659.731	644.757	800.079	462.861	41.936	778.388
1.999	3.980.335	666.502	796.328	397.818	6.959	842.572
2.000	3.127.473	658.258	1.118.488	366.831	0	825.641

**Fuente: Datos suministrados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.**