

**MIGUEL SUÁREZ BOSA** es Profesor titular de Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, donde imparte Historia Económica, y Doctor en Historia por la misma universidad con una tesis sobre economía y relaciones laborales en Canarias en el período de entreguerras. Especialista en historia económica y social ha publicado numerosos libros y artículos, entre los que destacan *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas*.

**PEDRO GONZÁLEZ DE LA FE** es Profesor Titular de la Universidad de Palmas de Gran Canaria, doctor en Ciencias Económicas con la tesis “La influencia de la privatización en la gestión de las empresas: estudio del caso de Seat, S.A.” y Master en Economía Pública por la Universidad de Cork. Especialista de los procesos privatizadores, ha publicado recientemente, “Seat en la encrucijada, (1972-2002)”, en García Ruiz (Dtor.): *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*.

**JUAN LUIS JIMÉNEZ** es Licenciado en Economía, Máster en Análisis Económico y Doctor en Economía, por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Actualmente ocupa plaza de profesor Ayudante en dicha Universidad, impartiendo diversas asignaturas del área de Economía Aplicada, además de ser tutor en la U.N.E.D.

## Resumen

La introducción de tecnología en el tratamiento de las cargas en el puerto de Las Palmas y la reestructuración de sus sistemas de transporte ha llevado a una reducción considerable de la mano de obra en el puerto. Las innovaciones tecnológicas han tenido también un impacto importante en la organización del trabajo y en las relaciones laborales. La utilización a gran escala de contenedores a partir de la década de 1960 exigió nuevos métodos para la organización de las operaciones en el puerto, llevando así a reducciones masivas de la mano de obra empleada y a cambios en las relaciones laborales, factores que han constituido la base para la mejora de los resultados alcanzada en los últimos años.

**Palabras clave:** Innovaciones tecnológicas; reforma del puerto; métodos de trabajo; puerto de Las Palmas; transporte en contenedores.

## Abstract

In Las Palmas Port, the introduction of technology in the cargo handling process and the restructuring of transportation systems led to a considerable reduction in the port workforce. The technological innovations also had an important impact on the organisation of work and labour relations. The large-scale introduction of containers from the 1960's onwards required new methods for organising port operations, leading to massive reductions in work team employment and changes in contractual relationships, factors which constitute the basis for the improve of results achieved in recent years.

**Key words:** Technological innovations; port reform; work methods; Las Palmas port; container transportation.

# **Cambios en la organización de la actividad en el Puerto de Las Palmas (Gran Canaria): una visión histórica**

**Miguel Suárez Bosa**

**Pedro González de la Fe**

**Juan Luis Jiménez González**

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

## **1. Introducción**

Los años ochenta del s. XX fueron de una significación particular en la historia de los puertos españoles, debido a la “reforma portuaria” que tuvo lugar en dicho periodo. Si bien el impacto de la reforma de los puertos ha tenido una importancia innegable, sorprendentemente sólo se han llevado a cabo unos pocos estudios sobre ella. Hay un acuerdo general sobre el hecho de que la reforma era necesaria, puesto que el cambio en el conjunto de actividades referentes al manejo o tratamiento de las mercancías exigía a su vez cambios en las operaciones. Sin embargo, no existe el mismo grado de consenso respecto a la manera en que se aplicó, lo que es otro tema bien diferente, ni sobre si los cambios eran los más deseables bajo las circunstancias existentes.

Los cambios tecnológicos acaecidos en los años sesenta proporcionaron indudablemente la base para esta reforma. Estos cambios fueron: la utilización de contenedores, el aumento del tamaño y la velocidad de los barcos de carga, el incremento de la utilización de vehículos roll-on/roll-off, la utilización de pallets para el transporte de mercancías y un largo etcétera, todos los cuales tuvieron sus repercusiones en los procedimientos de carga y descarga aplicados.

Para adaptarse a las nuevas circunstancias, se creó una legislación que permitiera una gestión eficiente del sistema de puertos la cual se conoce como “el modelo para los puertos españoles”<sup>1</sup>. El principio básico del modelo consiste en

---

<sup>1</sup> Trujillo y Nombela (1999).

[68]

la regulación de los puertos por medio de un organismo público (Puertos del Estado), gestionado por las autoridades de los puertos, pensado para establecer los precios (dentro de ciertos límites), que decidiría el grado de implicación del sector privado en los servicios controlados por el Estado, sujeto a la concesión de licencias de operación. Esta reforma legislativa tenía como intención adaptar los puertos españoles a los requisitos de la nueva situación y hacerlos más competitivos, de tal forma que las cargas por los servicios recibidos del puerto se adaptaran a los costes reales de producción. No es necesario decir que esto tuvo su efecto sobre los parámetros básicos en los que se apoya la estructura y la organización del trabajo en el sistema tradicional de compañías portuarias.

Como parte integrante del sistema de puertos españoles, el puerto de Las Palmas también se vio implicado en la reforma. Además, por varias razones, los actores sociales de los muelles (trabajadores y empleadores) que operan en el puerto de Las Palmas fueron protagonistas, conjuntamente con las autoridades del puerto, en los principales acontecimientos del periodo citado. Los rápidos cambios en el transporte de mercancías, desde sus orígenes en 1940 hasta el día de hoy, afectaron al puerto de Las Palmas, como lo hicieron también en todos los demás puertos españoles. La etapa más significativa del desarrollo del transporte, que comenzó en los años sesenta, afectó a los métodos y el equipamiento para el manejo de las mismas. La naturaleza de este tratamiento pasó de ser una actividad de relativamente bajo nivel técnico e intensiva en utilización de mano de obra, a ser una actividad altamente tecnificada que necesitaba una gran inversión de capital, lo que inevitablemente llevó a una reducción drástica de mano de obra.

Por otra parte, la introducción en los años setenta de un marco democrático para las relaciones laborales, al contrario de lo que ocurría con la Organización Sindical durante el régimen de Franco, hizo necesaria la adaptación de las estrategias de organización de la fuerza laboral a las que se practicaban ya en otros puertos del mundo. Esto fue un proceso muy complejo, que se vio afectado además por un fuerte conflicto en las relaciones laborales, al intentar los trabajadores del puerto oponerse a la “reconversión del puerto” en un momento en que la recesión económica estaba afectando a todos los sectores de la economía de las islas Canarias. Otro factor adicional de complicación fue la descolonización del Sahara español.

La intención de este artículo es, por lo tanto, evaluar desde una perspectiva histórica y descriptiva, la incidencia de los cambios tecnológicos sobre la organización del trabajo y sobre las relaciones laborales en el puerto de Las Palmas entre los años 1970 y 2000, teniendo en cuenta que Las Palmas es uno de los principales puertos de España, así como un factor estratégico en la economía de las islas Canarias.

Hemos decidido someter el proceso a un análisis histórico porque, al hacerlo así, podemos ofrecer un panorama más clarificador de la interacción de las relaciones laborales en el sector portuario. Tiene lógica, puesto que en los puertos españoles se crearon tipos específicos de sindicatos en este tiempo, tal como ocurrió también con la organización de compañías y con las regulaciones legales

específicas del sector. Si bien el cambio y su impacto han tenido una enorme significación en la historia del puerto y de las relaciones laborales, no podemos sin embargo pasar por alto la importancia de la tradición en la dinámica del sector. En este estudio trabajamos con la hipótesis de que la introducción de las nuevas tecnologías ha jugado un papel vital en la reforma, al exigir, como así fue, cambios muy marcados en la organización del trabajo y en el comportamiento de los actores sociales del puerto y en la estructura de sus organizaciones. Básicamente, el desarrollo del transporte en contenedores y el aumento del tamaño de los barcos mercantes llevó a la reducción del número de empleados del puerto. A su vez, esto produjo modificaciones en las compañías del puerto, así como un “oligopolio efectivo” en las operaciones de tratamiento de las cargas, mientras que en el subsector de la consignación la estructura de las compañías continuaba estando “atomizada” o “fragmentada”, debido al hecho de que esta actividad no requiere grandes inversiones.

Analizaremos el proceso de cambio y la introducción de nuevas tecnologías en el puerto de Las Palmas, así como la relación entre éste y los indicadores básicos del tráfico del puerto y del empleo en el mismo. En tercer lugar estudiaremos las reformas legislativas puestas en práctica durante este periodo, con especial atención al papel de los agentes sociales y los conflictos sociales generados por el proceso. Finalmente completaremos el estudio con algunas conclusiones generales.

## **2. Los desarrollos tecnológicos, cambios en el tratamiento de las cargas y estructura del empleo.**

Cuando se hace un resumen global de la navegación marítima en el siglo XIX, el puerto de Las Palmas es una referencia obligatoria para las compañías que cubrían las rutas Europa – América – África, que iban a él para repostar carbón, agua y alimentos<sup>2</sup>. El éxito de este puerto es debido a su localización geográfica, en el centro del Atlántico nordeste, cercano a África, en el hemisferio Norte entre los paralelos 27° y 30°: el puerto de Las Palmas era un puerto de escala, en una zona de tránsito utilizada para el intercambio de mercancías, con la función principal de prestación de servicios. A día de hoy juega un papel cada vez más importante como plataforma de distribución internacional de contenedores, o “hub”, en el Atlántico central-oriental, aprovechando de nuevo su localización geográfica para controlar el tráfico en la ruta Europa–África–América<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Poco antes de comenzar la Primera Guerra Mundial, de las 24 rutas que atravesaban el Atlántico central y meridional, según el estudio clásico de A W. Kirkcaldy, doce pasaban por el puerto de Las Palmas, con el objetivo de repostar carbón o agua y alimentos. Véase Kirkcaldy (1919), pp. 454-466. Para el concepto de puerto de escala, tal como se aplica al puerto de Las Palmas, véase Walter Minchinton (1987).

<sup>3</sup> Para las características generales y los aspectos históricos del puerto de Las Palmas, véase Burriel de Orueta (1972), Martín Galán (1984); Delgado Aguiar (1992); o Suárez Bosa (2003).

[70]

Está ampliamente aceptado que el puerto de Las Palmas debe su existencia a una serie de factores que hacen que la bahía de Las Palmas sea un puerto obligado de escala, en el Atlántico central, para las rutas comerciales entre Europa, América Latina y Sudáfrica. Históricamente, las condiciones naturales del puerto hicieron posible la creación de la infraestructura adecuada para las necesidades de los barcos que navegan por el litoral oriental del Atlántico, convirtiéndolo, gracias a su localización, en un puerto apropiado para recalar, lo que le concede un “casi monopolio” sobre ciertas áreas, concretamente el suministro de fuel, agua y los trabajos de reparación.

En las últimas décadas el puerto de Las Palmas se ha convertido en una plataforma muy importante para la distribución de contenedores hacia la costa noroeste de África<sup>4</sup>, mientras que al mismo tiempo juega un papel muy significativo en el tráfico con el Mediterráneo y el norte de Europa. Por ello, no es ninguna sorpresa que haya sido elegido como base para la empresa Southern Africa-Europe Container Service (Saecs), un consorcio internacional de servicio de transporte de contenedores que navega entre el sur de África y Europa<sup>5</sup>.

Hacia la década de 1970 se empezó a culpar de la inestabilidad sufrida por todos los puertos del mundo a las recesiones económicas, a la introducción de nuevas tecnologías y a la competencia con otras formas de transporte, tanto por tierra como por aire. Además, el alto coste de la mano de obra en los servicios de los puertos llevó a muchos empresarios a considerar la sustitución de empleados por tecnología como una buena opción, cuyos poderosos sindicatos habían tenido éxito a la hora de lograr un aumento de sus ingresos reales a niveles ampliamente superiores a los disfrutados por los trabajadores de otros sectores industriales, lo cual a su vez fue la causa de la implantación de nuevas tecnologías en los puertos. Las consecuencias de estos procesos para el caso concreto del puerto de Las Palmas fueron importantes: de una ocupación laboral de unos 1.500 a 2.000 estibadores, a principios de los años setenta se vio reducida a los escasos 400 a 500 en los años noventa. Éste fue el caso también en otros puertos en España, donde la tasa de empleados cayó a valores igualmente alarmantes, sobre todo entre los estibadores, cuyo número decreció en general: de los 12.500 registrados por la Organización de Obreros de los Puertos en 1980 a los 3.974 registrados en 1994<sup>6</sup>

La importancia económica del empleo en el puerto, y en particular del empleo relativo al área de manipulación de las cargas, se debería ver no sólo en términos

---

<sup>4</sup> La Mediterranean Shipping Company (MSC), segunda de la lista mundial del transporte marítimo, hacía esta ruta semanalmente entre el puerto de Las Palmas y los puertos de África (véase el suplemento de *La Provincia*, de 31-3-2003, “Puerto. Especial 2003”, p. VI; la compañía danesa líder en este campo, Maersk, también operaba desde el puerto de Las Palmas.

<sup>5</sup> Saecs es una de las líneas que unen África del Sur con el norte de Europa. La compañía se formó a partir de otras, tales como Safmarine, Peninsular & Oriental y la Compagnie y Trasatlantique Maritime Belgique, con la participación de empresas españolas, suecas, danesas, italianas y alemanas. (*La Provincia*, 31-5-1998 y 21-12-2000).

<sup>6</sup> Canalejos (1995).

de importancia física, como unión efectiva entre el barco y su destino, sino también teniendo en cuenta su impacto en los costes totales de la actividad del puerto en su conjunto. Los desarrollos de “tecnología punta” en las operaciones en los puertos y sus efectos en los costes de la fuerza laboral sobredimensionada llevaron a una reducción del número de operadores, dando lugar a reducciones en las cifras medias anuales del número total de empleados en todas las actividades portuarias –desde la descarga en el puerto hasta la carga y viceversa–. Mientras que entre 1925 y 1929 el número medio anual de empleados era de 672, esta cifra se incrementó entre 1939 y 1948 hasta aproximadamente 1.626 empleados, alcanzando un pico de 2.360 en el año 1973. Después el número cayó a los 1.390 en el periodo comprendido entre 1980 y 1985 y alcanzó su mínimo, con 391 trabajadores de media por año, entre 1988 y 1999. Los datos revelan claramente la caída de la curva de empleo en el momento de la reforma de los puertos españoles en el año 1986<sup>7</sup>.

El desarrollo del puerto respondió a la evolución de la demanda de sus servicios. Así, el tráfico de mercancías (líquidos y sólidos a granel, alimentos en general, pescado congelado) aumentó de forma prácticamente continua entre 1928 y 1988, con una tasa media de aumento del 7,6%, aunque con variaciones considerables según los años. Los datos que reflejan el volumen del tráfico muestran la amplitud de la transformación que ha tenido lugar, si bien son insuficientes para la tarea de identificar la evolución de las técnicas utilizadas para el tratamiento de las cargas, debido al hecho de que las series publicadas no se refieren, normalmente, a lo mismo.

Con respecto al número de barcos (tanto mercantes como de pesca) que se utilizan en el puerto de Las Palmas, la tendencia general hasta el año 1975 era alcista, aunque se produjeron algunos descensos significativos. Sin embargo, si sólo tenemos en cuenta el número de barcos que visitaron el puerto en los últimos 15 años contemplados en el estudio, se puede producir una tendencia a sacar conclusiones falsas; es decir, la asunción de la hipótesis de que una reducción en el número de barcos es equivalente a una reducción en el tonelaje de carga que se trata en el puerto, cuando la realidad es que a pesar de que el número de barcos que recalca en el puerto ha descendido, se ha producido un aumento de la carga realmente manipulada en él. Esto se refleja en la Tabla I, donde la variable del tamaño medio de los barcos, esto es, el cociente entre el tonelaje bruto registrado y el número de barcos mercantes y de pesca registrado en el puerto muestra que ha habido un crecimiento constante, aunque irregular, hasta el año 1998. El valor mínimo para esta variable se presentó entre 1941 y 1945, con un valor de 556,3, mientras que se produjo un incremento sustancial entre 1996 y 1998.

---

<sup>7</sup> Datos de la Autoridad del Puerto de Las Palmas y de la Sociedad Estatal de Estibadores (SESTIBA).

[72]

**Tabla I: Evolución de los indicadores del puerto de Las Palmas (1920-1950)  
(medias de 5 años)**

Año	Media anual de empleados	Tonelaje tratado por empleado	Carga media por barco (total barcos)		Tamaño medio de los barcos (total barcos)	
		Datos reales	Datos reales	A.V.R.	Datos reales	A.V.R.
1920-1925	1.466	1.537,0	N.D.	N.D.	3.326,3	11,3
1926-1930	656	1.512,0	188,4	-12,8	2.798,1	9,3
1931-1935	2.239	N.D.	209,1	4,5	1.893,4	11,0
1936-1940	1.937	351,5	220,1	-0,3	1.532,2	-9,9
1941-1945	1.613	246,2	121,7	-7,2	556,3	4,8
1946-1950	1.318	963,7	262,2	21,1	1.878,0	29,1
1951-1955	N.D.	N.D.	298,4	3,2	2.969,0	1,7
1956-1960	N.D.	N.D.	345,0	47,6	3.465,8	-0,3
1961-1965	N.D.	N.D.	313,7	-4,3	2.539,8	-1,8
1966-1970	2.061	2.479,0	307,3	2,4	3.504,5	10,0
1971-1975	2.361	1.815,0	271,1	-5,7	3.340,8	-5,8
1976-1980	1.706	2.519,5	269,2	4,9	3.201,6	3,3
1981-1985	2.327	4.380,3	361,0	8,6	3.500,6	0,2
1986-1990	1.344	10.574,0	461,3	0,5	3.164,6	-1,5
1991-1995	758	25.785,4	640,3	10,4	3.476,2	5,2
1996-1998	657	36.205,7	749,6	4,7	5.021,2	13,2

Fuente: Autoridad del puerto de Las Palmas. N. D.: no disponibles. A.V.R.: tasa de variación anual

Finalmente, en nuestro análisis descriptivo de las actividades en el puerto de Las Palmas podemos ver cómo éste tiene que hacer frente directamente a la competencia de una serie de puertos geográficamente vecinos, reduciéndose así el ámbito de actividad de los mismos. Sin embargo, debido al carácter insular del puerto, esta competencia geográfica no ha sido de la misma escala que aquella a la que se enfrentan otros puertos españoles y extranjeros, y los resultados e indicadores presentados se deberían comparar por lo tanto con otros puertos españoles, puesto que la mayoría de éstos están administrados bajo el mismo régimen que el puerto de Las Palmas. Tampoco la entrada de España en la Unión Europea tuvo un efecto significativo en los puertos de la nación, puesto que éstos no están

regulados por las políticas de la Comunidad, probablemente debido a las enormes diferencias existentes en este área entre los Estados miembros<sup>8</sup>.

### **3. Innovaciones tecnológicas en el Puerto y su efecto sobre el mercado laboral.**

Una de las características más significativas del empleo en los puertos es su naturaleza irregular, consecuencia directa de la discontinuidad del tráfico marítimo. Es comúnmente sabido que, además de venir determinado por la evolución de los ciclos económicos, el comercio marítimo puede verse afectado negativamente por periodos de mal tiempo, de huelgas o conflictos industriales en los puertos de origen, cambios en las políticas aduaneras y otras numerosas variables incontrolables. Así pues, tradicionalmente los periodos de inactividad alternan con otros de una fuerte demanda de mano de obra, generada por la llegada de los barcos a puerto.

Esta situación ha significado históricamente que a los trabajadores de los puertos se les paga sobre una base irregular, unida además a la existencia de una estructura de empresas heterogénea y “atomizada”, puesto que son muy pocas las compañías que están en disposición de garantizar una cantidad mínima de trabajo regular, suficiente para proporcionar empleo permanente a un número considerable de trabajadores. Sin embargo, no es esto sólo lo que provoca la naturaleza temporal de la contratación de los trabajadores del puerto, un fenómeno que está estrechamente relacionado con factores tales como, por ejemplo, las características del comercio marítimo. En la práctica, los intereses opuestos de los empleados y los empleadores del puerto coinciden paradójicamente en esta área y ayudan a perpetuar este sistema de contratación durante un largo periodo de tiempo, puesto que los empleadores están interesados en la disponibilidad de un mercado laboral sobredimensionado, compuesto de trabajadores que no tienen un compromiso estable con sus compañías. La existencia de un mercado laboral sobredimensionado era de un gran valor para los empleadores, puesto que garantizaba la ejecución rápida del trabajo de carga y descarga de los barcos como y cuando se necesitaba, y les proporcionaba también un mecanismo eficaz para controlar sus fuerzas laborales. Además, con la contratación temporal, los empleadores no tenían que remunerar a los trabajadores durante los periodos de inactividad. Históricamente, este sistema adoptó la forma de sindicatos de trabajadores, que monopolizaban el suministro de mano de obra, característica similar en todos los puertos del mundo. Este sistema ha alimentado también las reglas y los valores de la cultura del trabajo existente en los muelles. Esa mentalidad de “trabajo temporal” ha sido considerada durante mucho tiempo como una de las características más comunes y persistentes de los trabajadores de los muelles<sup>9</sup>. En el Reino

---

<sup>8</sup> La posición actual de la Comisión Europea con respecto a las políticas comunes portuarias se pueden ver en Comisión UE (1997).

<sup>9</sup> Miller (1969).



**[74]**

Unido, por ejemplo, se ha demostrado que uno de los mayores obstáculos para acabar con la contratación temporal provenía básicamente de los propios estibadores<sup>10</sup>.

En el puerto de Las Palmas, como en otros puertos del mundo, tal como Couper<sup>11</sup> ha establecido, las relaciones entre la implantación de nuevas tecnologías y los cambios en la naturaleza social y organizativa del trabajo en el puerto fueron de una complejidad mayor que en otros campos de actividad. Parece no haber duda: la tecnología produce cambios sociales, pero éstos se ven influenciados también por factores de naturaleza política, por las acciones de los sindicatos y por las tradiciones y costumbres sociales.

En tiempos más recientes, uno de los factores exógenos que ha tenido mayor peso en los cambios que posteriormente tendrían lugar en los puertos ha sido la utilización de contenedores para el transporte de las mercancías, que ha permitido la mecanización del manejo de las mismas en una medida mucho más amplia que anteriormente. Esto ha llevado a cambios de naturaleza estructural, el más significativo de los cuales ha sido, quizás, la drástica reducción del trabajo. Hay muy pocos puertos en el mundo que no hayan experimentado reducciones en su fuerza laboral a partir de los años setenta. En el puerto de Las Palmas la media anual de mano de obra ocupada descendió de 2.000 en 1970 a 390 en 1999. Los estibadores registrados en el puerto de Rotterdam descendieron de 12.433 en 1972 a 9.598 en 1981. En Singapur las cifras bajaron de 3.140 a 1.070 trabajadores entre 1972 y 1980. La mano de obra en el puerto de Liverpool cayó de 11.065 en 1970 a sólo 2.333 en 1982. De modo que, en los puertos tradicionales, debido a limitaciones organizativas, tuvieron que hacer frente al tratamiento de un número creciente de contenedores, lo que ocasionó más problemas, puesto que los estibadores amenazaban con adoptar medidas defensivas, tales como la de insistir en que el trabajo con los nuevos contenedores debía hacerse por equipos con el mismo número de personas que hubieran sido necesarias para el tratamiento de las mercancías sueltas tradicionales.

La reducción media de la mano de obra requerida en los puertos entre 1970 y 1982 rondó el 28,7%. Esta tendencia fue más acusada en los países desarrollados donde la tasa de despidos temporales, por falta de trabajo, estuvo en una media del 30%, mientras que en los países en desarrollo esta tasa de reducción fue del 15,7%. Este último grupo de países (entre los que incluimos el caso del puerto de Las Palmas) experimentó reducciones en el empleo, en la mayor parte de los puertos, si bien algunos experimentan actualmente incrementos relativos en el mismo. Las diferencias entre los países desarrollados y en desarrollo en este sector, cifras de mano de obra en el puerto y en este periodo, constituyen un claro ejemplo de la correlación inversa entre TEUs y mano de obra en el puerto. En algunos países en desarrollo, los puertos se ampliaron tras experimentar aumentos en el número de empleados, mientras que en otros, las tareas de vaciado y llenado de los conte-

---

<sup>10</sup> Philips y Whiteside (1985).

<sup>11</sup> Couper (1987).

nedores, la legislación existente, la presión de los sindicatos o una combinación de algunos de estos factores impidieron que tuviera lugar la misma evolución que en los países desarrollados<sup>12</sup>.

También los barcos experimentaron unos cambios tecnológicos significativos; el primero fue la utilización de contenedores, seguida por la de pallets, la aparición de barcos en los que pueden entrar vehículos rodantes (“roll-on/roll-off” o “barcos “ro-ro”) y el incremento en el tamaño de los propios barcos, con la mayoría de los barcos utilizando grúas más grandes y versátiles. Mientras tanto, los puertos introdujeron en los muelles carretillas mecánicas, grúa móviles, trailers y tractores, conjuntamente con nuevos equipos y métodos. Todas estas innovaciones fueron adoptadas de forma más bien rápida a partir de los años sesenta, empezando por la utilización de palets para hacer más fácil el trabajo con las carretillas mecánicas. Los primeros barcos de contenedores y barcos ro-ro aparecieron también alrededor de esas fechas.

En general, las teorías del cambio tecnológico<sup>13</sup> coinciden en señalar una serie de evidencias, tales como:

- El cambio tecnológico reduce la cantidad de empleo requerido por unidad de producción.
- Al mismo tiempo, el cambio tecnológico produce un incremento en la productividad y una mayor ventaja competitiva para las empresas.
- La sustitución de empleo por tecnología es un proceso no exento de problemas. Puede requerir ajustes dolorosos de la fuerza laboral y una adaptación de ésta a las nuevas condiciones de producción.

En el caso de los puertos, los cambios tecnológicos a los que se ha aludido más arriba tuvieron consecuencias significativas, tanto en términos cuantitativos como cualitativos, para la mano de obra en el puerto y llevaron no sólo a una reducción del esfuerzo físico, sino también a una reducción del número de trabajadores requerido para el manejo de las cargas. Esto significó que, en términos de las destrezas personales requeridas en los puertos, las técnicas tradicionales del “buena estiba” para el tratamiento de las cargas generales o para la gestión de las cargas problemáticas se convirtieran en obsoletas, como ocurrió también con el trabajo duro y repetitivo asociado con las cargas sueltas. Las destrezas necesarias hoy son muy diferentes, y los trabajadores de los puertos, que usualmente estaban considerados como operadores sin formación o con escasa formación, se pueden dividir ahora claramente en trabajadores sin formación y trabajadores con una formación de alto nivel.

Aparte de las tareas repetitivas del trabajo con contenedores (acoplamiento y desacoplamiento, sujeción y liberación, etc.), que pueden aprenderse de forma relativamente fácil, hay otros trabajos, tales como: el manejo de una grúa pórtico, la utilización de las carretillas mecánicas, de un tractor remolcador y otras piezas o equipos, que requieren un cierto grado de destreza, juicio e iniciativa. Mucho es

---

<sup>12</sup> Couper (1987), pp. 78-82 y 185-193.

<sup>13</sup> Ver, por ejemplo, Landau y Rosemberg (1986); Dosi *et al* (1988); o bien Castells (1989).

[76]

lo que depende de la seguridad y la rapidez, tanto en las operaciones de costes elevados como en las complejas cadenas del transporte directo. De forma similar, el número de empleados implicados en tareas de comprobación y seguridad ha disminuido, puesto que estas tareas son llevadas a cabo ahora por ordenador, con la ayuda de dispositivos electrónicos y dirigidas desde centros de control.

Por lo tanto y para resumir: la introducción de nuevas tecnologías ha llevado a profundas transformaciones en la organización de las prácticas del trabajo en los puertos y ha impactado, por diversas vías, sobre la estructura de la fuerza laboral y de la gestión de las compañías.

### **3.1. Cambios tecnológicos y proceso de “containerización” en el puerto de Las Palmas**

Los cambios tecnológicos experimentados en los sistemas portuarios en estas últimas décadas han sido abundantes, sobre todo en el área de las cargas sueltas, cuyo manejo exige hoy mucha más mano de obra que en el sector de las mercancías a granel. Los principales métodos utilizados para la carga, descarga y estibado han sido modificados con el paso del tiempo, especialmente en el último cuarto del siglo pasado. Como todos sabemos, la naturaleza de la carga afecta a cómo se debe manejar, en la medida en que la carga llega con muy diversas formas y tamaños: suelta, en sacos, en palets, en contenedores, etc. Los métodos principales de manejo utilizados son los siguientes: grúas (pórtico, motorizadas y otras), carretillas eléctricas, carretillas mecánicas, palas mecánicas de carga, cangilones, cintas transportadoras y muchas más. El crecimiento en el tráfico comercial se ha caracterizado por un incremento de la utilización de contenedores, lo que significa que las grúas, el dispositivo esencial para manejar contenedores, han alcanzado una importancia nueva.

Como se ha indicado ya en la introducción, además de las tendencias internacionales en el desarrollo de los puertos marítimos, que obliga a que los modelos financieros de los puertos estén en constante revisión a nivel nacional, la característica distintiva del modelo de puerto español es la estructura organizativa semi-centralizada, donde un organismo público coordina los puertos más importantes del país y donde éstos son, en cierta medida, autónomos en sus funciones gerenciales.

Comparativamente, el puerto de Las Palmas ocupa una posición destacada en el sistema de puertos españoles (Tabla II). Entre 1963 y 1997 contabilizó aproximadamente el 9,7 % del número total de barcos servidos en total en España, alcanzando un pico del 14 % en el año 1990. Con respecto al tráfico total de mercancías, éste representó el 7 % en el principio del periodo citado, si bien esta cifra cayó posteriormente a sólo el 3 %, quedando la media en todo el periodo en un 3,9 %. Con respecto al número de contenedores manipulados en este puerto, hay que destacar que el punto de inicio fue el año 1971 y que, si bien el puerto de Las Palmas comenzó con valores bajos, la variable creció hasta un punto tal que la

media para todo el periodo en cuestión es de 8,5 % de todos los contenedores manejados en España<sup>14</sup>.

En la Tabla II, podemos ver cómo comenzó el proceso de mecanización en el puerto de Las Palmas con la introducción de la famosa grúa Titán, que se instaló en dicho puerto a finales del s. XIX. La grúa sigue en servicio actualmente, si bien ha sido adaptada a los requisitos de las operaciones en un puerto moderno. Los avances tecnológicos más importantes comenzaron con la introducción de la carretilla de una sola rueda en los años veinte y treinta de la anterior centuria. Estas carretillas se utilizan aún en algunos puertos de todo el mundo, si bien en la mayor parte de los casos han sido ampliamente superadas por las carretillas mecánicas. Estas últimas, junto con la grúa motorizada, han sido fundamentales para la eliminación de la mayor parte de las arduas tareas físicas llevadas a cabo en tierra. El manejo de las mercancías sueltas puede ser peligroso y físicamente muy duro. Sin embargo, desde un punto de vista cuantitativo, el proceso de mecanización en el puerto ha sido más bien irregular, habiendo tenido lugar la mayor parte del proceso entre 1958 y nuestros días. Los cambios más significativos (tales como la utilización de grúas y vehículos eléctricos) han tenido lugar en una etapa relativamente tardía del desarrollo. Si nos centramos en el número de grúas utilizadas en el puerto<sup>15</sup>, las principales variaciones tuvieron lugar a comienzos de la década de 1970, anunciadas por los nuevos métodos de manejo de las mercancías en contenedores a los que ya hemos hecho referencia.

**Tabla II: Media de los índices simples de la actividad del puerto. Puerto de Las Palmas y suma global de los puertos nacionales. (Base: año 1964, excepto contenedores: 1972)**

Periodo	Número de barcos		Tonelaje total		Número de contenedores		Tonelaje transportado por contenedores	
	Nacional	Las Palmas	Nacional	Las Palmas	Nacional	Las Palmas	Nacional	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	1.199,5
1991-1997	124,1	128,7	318,8	180,5	643,3	867,8	1.723,3	2.342,9

Fuente: Informes anuales del MOPT y Puertos del Estado.

<sup>14</sup> Las Palmas ha tenido las posiciones 4ª y 6ª en la clasificación de los puertos españoles por el número de contenedores movidos. En 1982, Las Palmas alcanzó el puesto nº 105 entre los puertos del mundo, según la "Liga Mundial de Tráfico portuario de contenedores" (Containerisation International Yearbook, 1985).

<sup>15</sup> Véanse los informes anuales de la Autoridad del puerto de Las Palmas.

[78]

Un acontecimiento importante, que merece la pena resaltar, es la creación de la compañía Material Auxiliar de Consignatarios de Buques, S. A. (MABCSA), en la década de 1950. Esta compañía fue fundada por empresarios del puerto y su propósito era facilitar a sus miembros asociados la tecnología más reciente para el manejo mecánico de las cargas. En último término, ésta demostró ser una excelente jugada estratégica, puesto que, a la vez que proporcionaba a los empresarios del puerto los equipos más actualizados, establecía efectivamente una barrera para la competencia exterior. La iniciativa para la creación de esta compañía procedía de la Asociación de consignatarios de buques de Las Palmas, una asociación compuesta por prácticamente todas las compañías consignatarias de buques y estibadoras del puerto en aquel momento. Esta asociación ha funcionado siempre en forma de un auténtico grupo de intereses, promoviendo acciones de naturaleza corporativa en beneficio exclusivo de sus miembros asociados.

La innovación tecnológica llegó, por lo tanto, al puerto de Las Palmas más bien tarde, en comparación con el conjunto de los puertos españoles. Entre 1961 y 1970, el número total de grúas variables presentaba una tasa de variación anual acumulada del 7,95 para el resto de España, mientras que para Las Palmas era de solamente el 6,6 %; si bien la evolución del número de grúas era similar entre los años 1961 y 1974, con un alto grado de correlación positiva (0,69)<sup>16</sup>. Esto podría indicar que la expansión del puerto de Las Palmas, medida en términos de grúas en funcionamiento, era similar a la de otros puertos españoles, si bien esta expansión habría comenzado en un momento más bien posterior.

La utilización de contenedores ha llevado a cambios importantes en los métodos de trabajo y en la estructura física del puerto de Las Palmas, siendo sustituido el tradicional método de estiba y de carga/descarga por la utilización intensiva de capital. El índice de “containerización” (esto es: la proporción de mercancías tratadas en contenedores con respecto a la mercancía total tratada) se incrementó del 5,48% en 1973 al 57,04% en 1992 (véase el Gráfico I). En 1990, el tráfico en contenedores alcanzó las 182.238 TEUs, pasando de 300.423 TEUs en 1996 a 550.000 TEUs en 1999<sup>17</sup>.

Desde el punto de vista de las compañías del puerto, el tráfico de contenedores ha significado una inversión económica sustancial para la adquisición de maquinaria. Cada compañía tiene una terminal de contenedores, bajo licencia, que ha implicado también una inversión importante por parte de la Autoridad del Puerto, con la finalidad de proporcionar muelles y zonas de tratamiento de la carga; siendo actualmente el espacio físico disponible en el puerto de Las Palmas el mayor cuello de botella para la expansión del tráfico de contenedores.

En los años setenta se adoptaron diversas medidas para mejorar y poner al día el sector de negocios de los puertos en España en general y en el puerto de Las Palmas, en particular. El sector de carga y descarga sufría de una excesiva frag-

---

<sup>16</sup> Datos de los informes anuales de la Autoridad del Puerto de Las Palmas.

<sup>17</sup> Pintado (2000), p.55.

mentación, una mala organización y una falta de capacidad financiera y de atractivo para la inversión, todo lo cual hacía imposible contemplar una estructura sólida, que permitiera las inversiones en infraestructuras. Había demasiadas compañías cargando y descargando, lo que producía una competencia incontrolada e incidía negativamente en la calidad y la eficacia del trabajo realizado. Por ello, el Gobierno español decidió intervenir y lo hizo promulgando una nueva legislación y normas que regularan y controlaran la actividad del citado sector (Real Decreto Ley 2/1986 y Ley 27/1992), que serán tratadas en la sección tercera de este artículo.

Conviene insistir en que los puertos en España están sujetos a una legislación estricta, por lo que respecta a las condiciones básicas exigidas a los agentes económicos que ofrecen sus servicios en el área del puerto. Las regulaciones que afectan al sistema de puertos en España se encuentran dentro de un marco en el que se contemplan tanto la propiedad pública de la infraestructura del puerto (muelles, malecones, etc.) como la propiedad privada de la superestructura (oficinas, almacenes, grúas, etc.). Sin embargo, las autoridades del puerto definen las condiciones para las iniciativas privadas, estableciendo los precios, las condiciones de uso, la duración del mismo y las características de las concesiones o los alquileres, entre otras cosas. Como el área del puerto tiene, evidentemente, un tamaño limitado, los servicios tales como la carga y la descarga, cuando se alquilan al sector privado, son llevados a cabo bajo contrato. Si el contrato de alquiler de una terminal es adjudicado a una compañía estibadora, esta compañía puede tomar directamente la responsabilidad de las operaciones de manejo de las mercancías; sin embargo, si el contrato se adjudica a una compañía que no es estibadora, ésta tiene la obligación de alquilar los servicios de una compañía estibadora, para estar habilitada para el manejo de las mercancías.

Por lo que se refiere a la fuerza laboral, la nueva legislación permite una flexibilidad limitada con respecto a la misma, por medio de una segmentación del mercado laboral. Ello permite, por una parte, que las compañías tengan su propio personal, sujeto a las condiciones de trabajo generales en España, y por otra parte que subcontrate de un pool de trabajadores (la Compañía Estatal de Estibadores, conocida por SESTIBA) en turnos de seis horas y bajo un régimen de trabajo específico. A partir de los setenta, las compañías que cargan y descargan los barcos tienen que estar adecuadamente equipadas, tanto técnica como financieramente. Esto ha producido, en el Puerto de Las Palmas, una concentración importante dentro del sector, reduciendo el número de empresas de 30, que existían a finales de los años ochenta, hasta las 6 que existen actualmente, de las que sólo 3 son terminales para el tratamiento de contenedores. Estas compañías tienen el equipo necesario para todas las operaciones de carga y descarga: Líneas Marítimas Canarias, SA (2 grúas con un potencial total de 60 Tm; 10 tractores Sisu y otros equipos, que completan un potencial total de 207 TM), Operaciones Portuarias Canarias, SA (4 grúas con un potencial total de 142 TM; 14 tractores Terberg y otro equipamiento que les adjudica un potencial total de entre 407 y 1232 TM), La Luz, SA (2 grúas con un potencial total de 63 TM I; 2 tractores de 20 TM y

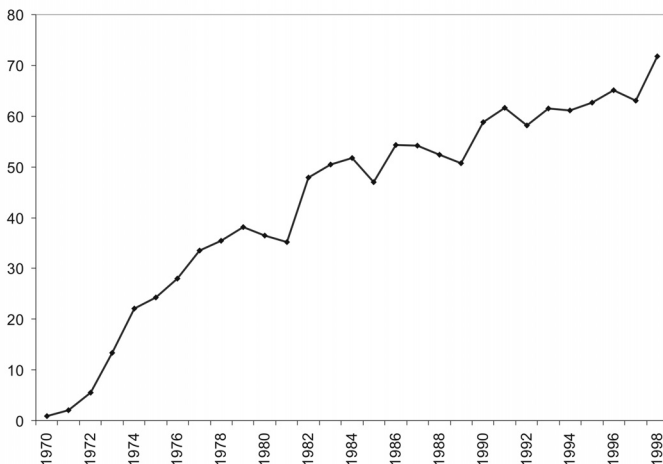
[80]

otros equipamientos hasta un total de 248 TM)<sup>18</sup>. Es decir que estas compañías están adecuadamente equipadas para cubrir del tráfico de contenedores.

La posibilidad de concentración de contenedores de mercancías industriales y tecnológicas en plataformas de distribución, conocidas como hubs, le dan al puerto de Las Palmas la gran oportunidad de formar un punto de conexión significativo para las mayores redes de transporte internacional, puesto que el puerto está situado a medio camino entre Europa y el sur de África, representando por lo tanto el cruce entre las antiguas rutas del comercio y las rutas entre el Mediterráneo y el sur de América. Es decir: es el perfecto hub en el Atlántico<sup>19</sup>.

El índice de “containerización” es una de las variables que queremos hacer resaltar en este artículo, puesto que es uno de los factores más importantes con respecto a los cambios en el tratamiento de las cargas (Gráfico I). Este índice es relativamente limitado, en términos históricos, dado que los contenedores sólo empezaron a utilizarse en el puerto a partir de 1970, aproximadamente. Como método de transporte, los contenedores ofrecen un tratamiento más eficaz de las mercancías y reducen los costes operativos, particularmente con respecto a las operaciones de carga, descarga y estiba.

**Gráfico I: Índice de “containerización” en el puerto de Las Palmas (1970-1998)**



Fuente: Autoridad del Puerto de Las Palmas.

<sup>18</sup> Datos de los informes anuales de la Autoridad del Puerto de Las Palmas.

<sup>19</sup> De acuerdo con Broeze (2000), pp. 385-423, un “puerto *hub*” se define como: “un puerto en el que una gran proporción de su comercio es vuelto a transportar por líneas marítimas transoceánicas a otros puertos de su región; puede ser el punto inicial o final de un servicio, pero en la mayor parte de los casos es un punto localizado “en la ruta”.

### 3.2. Cambios tecnológicos y la organización de las prácticas de trabajo

Por lo que respecta a los aspectos más cualitativos de la actividad del puerto, el de Las Palmas ha desarrollado una organización de trabajo más bien singular que, si bien en algunos aspectos es similar a la de otros puertos, ha sobrevivido, a diferencia de ellos, en el sector de la carga y la descarga. La existencia de un número mínimo de trabajadores designados para cada una de las tareas a las que se asigna un grupo de trabajo es un factor importante para el mantenimiento de un cierto grado de control sobre el trabajo que se lleva a cabo en el puerto. Un aspecto importante, que merece la pena evaluar, es si existe un control del trabajador sobre las diversas tareas llevadas a cabo (establecimiento de turnos, la composición de los grupos de trabajo, las funciones del capataz o jefe de grupo, la velocidad de trabajo), puesto que esto representaría un intento por parte de los trabajadores para desafiar al poder de sus empleadores. En ocasiones, los trabajadores pierden poder de negociación debido a la fuerza de las circunstancias; por ejemplo: en las reformas introducidas en la década de 1980 se vieron forzados a aceptar la flexibilización de horarios y los turnos de noche. En este caso se aplicó el papel regulador de la tradición para asegurar que la composición de los equipos de trabajo se mantenía prácticamente intacta, a pesar del hecho de que las innovaciones tecnológicas podrían haber hecho posible la reducción de la composición de los equipos. En este caso nos encontramos ante los intentos de los trabajadores de alterar el equilibrio del poder, pidiendo aumentos en el número de trabajadores requeridos para unas tareas concretas y por equipo de trabajo, que a menudo han tenido éxito. En 1978, el Comité local del puerto de Las Palmas aprobó un aumento del número mínimo de trabajadores por equipo, que pasó de cinco a siete hombres, para los contenedores, y de 3 ó 5 a 13 para el cabotaje.

Otro factor que merece la pena explorar si queremos comprender las relaciones laborales en el puerto son las características de las propias actividades portuarias, ya antes someramente analizadas en el apartado III, puesto que cada una requiere su propia estructura particular. Para ser capaz de satisfacer las demandas del tráfico intenso y para asegurar que un barco permanece el menor tiempo posible en el puerto, la solución más eficaz son unos turnos rotatorios llevados a cabo por (diversos) equipos de trabajo. En los años cuarenta se introdujo la jornada laboral intensiva de seis horas. Este sistema se adoptó progresivamente y fue una fuente de preocupaciones para los empleadores, porque lo consideraban como generalmente inadecuado para las necesidades de los turnos de trabajo que requiere un puerto.

Las nuevas técnicas de tratamiento de las cargas trajeron consigo nuevas exigencias: el trabajo en el puerto debía llevarse a cabo de forma prácticamente ininterrumpida, en la medida en que ello fuera posible. Esto ha sido considerado siempre como un factor importante en el puerto de Las Palmas, puesto que, dada su naturaleza de puerto de escala, no era deseable desde el punto de vista de la competitividad el interrumpir las operaciones de trabajo ni en domingo ni en las fiestas locales o nacionales, permitiendo por lo tanto el atraer constantemente a los



[82]

barcos de paso. Acuerdos industriales hicieron posible y regularon la posibilidad de trabajar en turnos de noche, turnos de fiestas y horas extraordinarias, con el impacto resultante que ello tiene en los costes laborales. La semana de trabajo garantizada para los estibadores, el final de los contratos temporales, las vacaciones pagadas, las pensiones de jubilación y los servicios de bienestar social para los estibadores y sus familias representaron unos pasos importantes en las condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores del puerto, con mayores ingresos, bastante superiores a la media nacional. Sin embargo, estas mejoras también tuvieron sus efectos negativos en la comunidad portuaria: la imposición de la flexibilidad de horarios y de la versatilidad.

Para poder identificar con mayor precisión la dimensión y la cronología de los cambios, hemos elaborado el indicador de la productividad en el tratamiento de las cargas en el puerto de Las Palmas, incluido en la Tabla I. Este indicador de la productividad es básicamente un índice simple de la realización del trabajo en el puerto, basándose en el tratamiento de las cargas y calculado en términos de tonelaje tratado por empleado. Dado que no hay series estadísticas completas o fiables publicadas para el periodo completo en cuestión, ni a nivel local ni a nivel nacional, el análisis es necesariamente parcial.

Los resultados se aprecian inmediatamente: un incremento en la capacidad de maniobra del puerto; las mejoras técnicas introducidas y la reducción prácticamente constante del número de trabajadores en el puerto han contribuido a aumentar el índice o ratio considerablemente. Así, mientras que en los años 1941-1945 cada trabajador trataba una media de 246 toneladas de carga por año, en el año 1998 esta cifra se ha incrementado hasta 36.205. No es necesario decir que debemos tener en cuenta las diferencias con que son tratadas actualmente las cargas, en comparación sobre todo a 57 años atrás.

Evidentemente, estos resultados no son determinantes, pero sí que demuestran una tendencia, que es similar en otros puertos, si bien varían con el periodo de tiempo que se tome en consideración. Debido a la naturaleza discontinua de los datos, sólo podemos llevar a cabo un análisis realmente efectivo para el periodo entre 1988-1998, en el que por otra parte se han obtenido los valores esperados: la cifra media anual de trabajadores se correlaciona negativamente con las inversiones llevadas a cabo (-0,50) y con el índice de “containerización” (-0,71).

#### **4. Los efectos del cambio tecnológico sobre la organización práctica del trabajo y las relaciones laborales**

En términos institucionales, los cambios que hemos examinado dieron lugar a una profunda reestructuración de la actividad del puerto, que a su vez llevaron a cambios más importantes en la legislación (“reforma portuaria”), particularmente en lo que respecta a las relaciones laborales, en parte debido al hecho de que la “containerización” transformó dramáticamente la industria, produciendo un fuerte impacto en todos los sectores de la cadena de transporte, desde el productor

hasta el consumidor. Este concepto afectó también a la infraestructura del transporte basado en tierra, tanto interior como internacional, mucho más profundamente que lo que había experimentado nunca el transporte marítimo<sup>20</sup>.

Como hemos visto, el trabajo de carga y descarga llevado a cabo en los puertos se ha visto limitado siempre por la propia demanda de estos servicios, lo que ha llevado al establecimiento de un pool o grupos de trabajadores (aparte del personal permanente proporcionado por las compañías estibadoras) capaz de cubrir la demanda cuando surge la necesidad, en los momentos en los que haya un aumento del número de barcos recalando en el puerto. Estos grupos de trabajadores, en muchos casos, disminuyeron como resultado de la evolución tecnológica en la estiba<sup>21</sup>, pero este no ha sido el caso en el puerto de Las Palmas hasta tiempos recientes.

Las relaciones laborales en los puertos de España durante el periodo franquista estaban impregnadas de un fuerte corporativismo que tiene, por otro lado, una raíz histórica, aunque, en el puerto canario, la constitución de un censo de estibadores, si bien era algo similar a lo que se hizo en otros puertos europeos, se retrasó y no se materializó hasta las décadas de 1920 o 1930. Su primera regulación se estableció en los años veinte y fue debida al Comité Paritario de Transportes Marítimos, dependiente de los Jurados Mixtos<sup>22</sup>, hasta 1931.

Después de la Guerra Civil, la regulación de las relaciones laborales en los puertos españoles correspondió a los sindicatos verticales franquistas, si bien en una sección autónoma, con el resultado de que, durante el régimen de Franco, se consideraba a los estibadores como la aristocracia de la clase trabajadora, pensando en que disponían de privilegios con respecto a otros sectores laborales, dentro de la legislación improvisada y típica de una situación de post guerra. Buena parte de la organización de los portuarios y la legislación que regula las actividades de este sector se comenzó a gestar en este tiempo. Así, la Regulaciones de carga y descarga (1939) preveían la creación del Servicio Sindical del Puerto (SSP), que estaba a cargo, entre otras funciones, de redactar las listas de estibadores y de sus actividades correspondientes.

La legislación de las actividades y las relaciones laborales en los puertos se modificó por medio del Reglamento Nacional de Carga y Descarga (1943) establecido el mismo año que el Servicio del Trabajo Portuario (STP), que dependía directamente de la Dirección General de Trabajo. Era una organización autónoma, acogida a la Ley de Entidades Autónomas (1958), razón por la cual los sindicatos de estibadores conservaron una cierta autonomía, si bien siempre dentro de los sindicatos verticales franquistas. El posterior Reglamento Nacional del Trabajo Portuario (1962)<sup>23</sup> tuvo una gran importancia, debido a su nivel de elaboración.

---

<sup>20</sup> Broeze (1998).

<sup>21</sup> Saundry y Turnbull (1999), pp. 271-294.

<sup>22</sup> Para la organización del trabajo en diversos puertos europeos, véase Gottschalk (1930); en el caso de Las Palmas, véase Suárez Bosa (1997).

<sup>23</sup> La publicación de una serie de regulaciones en el *Boletín Oficial del Estado* (BOE), en lo que

[84]

En 1968, y después de tres cambios sucesivos, el sindicato vertical de los puertos cambió de nombre, pasando a llamarse Organización de Trabajadores Portuarios (OTP)<sup>24</sup>.

Desde ese momento, a esta organización de hondas resonancias en ambientes portuarios, se le confió la regulación y la gestión de los trabajadores portuarios. Se trataba de una entidad centralizada y controlada por el Estado, con delegaciones en cada puerto, incluyendo el de Las Palmas. En principio se había pensado como una lista especial de empleo, pero con el tiempo comenzó a asumir mayores poderes de intervención, incidiendo eventualmente en funciones administrativas, de acuerdo con los sucesivos decretos que regularon el sector. A partir de 1980, esta organización tenía la estructura de una “oficina de empleo especial” y continuó como tal hasta 1986, el año en que entró en vigor la reforma del sector a través de la creación de las compañías de carga y descarga semipública

Pero la modernización tecnológica, la transferencia de las funciones de empleador del Estado al sector privado y, finalmente, la competitividad demandada por la nueva posición de España en la Comunidad Europea llevaron a las compañías estibadoras a optar por una revisión completa de la estructura del sector, para hacerle más viable. Con la aprobación del Gobierno, se decidió poner fin a la OTP y crear un nuevo marco de relaciones laborales, puesto que el marco global en el que intervenían el gobierno, los empresarios y los trabajadores se había deteriorado profundamente durante las décadas de 1970 y 1980. Para ser más precisos, podríamos decir que los empresarios querían la privatización y la reforma de la OTP, mientras que los trabajadores no deseaban que desapareciera como un servicio público y temían la flexibilización de sus condiciones de trabajo; por otra parte, el Gobierno estaba interesado en la reforma del sector y en la eliminación del corporativismo residual, pero estaba indeciso respecto a optar por la privatización completa o por el mantenimiento del sector bajo control estatal. El compromiso final alcanzado fue el establecimiento de una compañía semiprivada (SESTIBA), con el Estado como principal accionista.

Sin embargo, la introducción de la reforma estaba lejos de ser fácil y el puerto de Las Palmas, de manera común con los otros puertos españoles, fue escenario de serios conflictos laborales en la década de los ochenta del siglo pasado. En este periodo, los trabajadores del puerto canario habían ensayado técnicas de confrontación, tales como el trabajo lento, la huelga en días alternativos, la huelga en horas alternativas, la huelga selectiva en un número restringido de compañías, recursos legales y búsqueda de la solidaridad internacional, que era encontrada en puertos como los de Rotterdam y Liverpool<sup>25</sup>. Todas estas técnicas fueron utiliza-

---

sigue: Reglas de Carga y Descarga. El SSP es creado el 28-9-1939; el STP, el 17 y 18 de febrero 1944; el Reglamento Nacional de Trabajo Portuario, en el BOE de 23-5-1962; y la creación de la OTP es regulada por un decreto de 23-5-1968; las regulaciones fueron publicadas el 1-1-1970 y 4.4.1974. La última fue modificada por otras que aparecieron en el BOE de 30-11-76 y de 31-3-77.

<sup>24</sup>Bajo el régimen de Franco, la OTP era uno de los sindicatos verticales, que obligaba a empresarios y trabajadores a organizarse alrededor de los principios de “unidad, totalidad y jerarquía”.

<sup>25</sup> Lavalette y Kennedy (1996).

das en los puertos españoles durante este periodo, hasta tal punto que, en los años ochenta y principios de los noventa, Las Palmas y otros puertos fueron escenario de acciones violentas con varios incidentes graves, propiciada también por un ambiente general conflictivo en el país derivado de la puesta en marcha de la llamada “reconversión industrial”.

La fuerte reacción a los proyectos de reforma llevó a un periodo de gran inestabilidad en el puerto, que duró una década entera y encendió la mecha de una serie de huelgas a través de los puertos españoles, algunas de las cuales fueron violentas. La mayor parte de las huelgas tenían una base nacional, concretamente para resistirse al desmantelamiento de la OTP y en oposición a los efectos de la reforma del puerto, pero fueron particularmente graves en el puerto de Las Palmas, donde tuvieron lugar huelgas muy importantes, en las que los estibadores no dudaron en paralizar completamente el puerto en defensa de sus intereses,

Todo esto confirmó la tendencia general de los colectivos portuarios, que tenían un buen soporte en la situación estratégica de la actividad de carga/descarga. Estos colectivos tendieron a organizarse de forma autónoma, en sindicatos locales, aunque llegaron a establecer la convergencia en forma de la Coordinadora Estatal de Estibadores, una organización que en la actualidad tiene representación en prácticamente todos los puertos españoles. Mientras tanto los sindicatos de ámbito estatal quedaban en minoría. Esto propició la negociación de las condiciones de trabajo, aunque, a partir de la mitad de los años ochenta, la Coordinadora modificó su estrategia y optó por la defensa de un “modelo de puerto español”, poniendo el énfasis en aspectos más cualitativos, sintetizados en la consigna de “unitarismo, la rotación y la formación”.

Este proceso finalizó con un Real Decreto (1986) que regulaba el servicio público de carga/descarga, que fue aceptado finalmente por las partes, después de una oposición inicial. El texto representa la base de las relaciones laborales actuales en los puertos, conjuntamente con los Convenios marco sindicales de 1981 y 1993. La OTP desapareció formalmente y se creó la SESTIBA (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba), en la que la Autoridad Portuaria tenía una mayoría de las acciones (se distribuían en un 49 por ciento para las estibadoras o consignatarios de buques y 51 por ciento para las autoridades portuarias).

Este reglamento promovió la internacionalización de las tarifas para las compañías del sector, puesto que cada una de las compañías de carga y descarga estaba establecida dentro de cada Autoridad portuaria con capital mixto. A partir de ese momento, SESTIBA ha sido responsable, sobre una base rotativa y diaria, de la provisión de mano de obra que, conjuntamente con el personal propio de las compañías consignatarias y bajo el mismo régimen laboral, llevaba a cabo el servicio público de las operaciones de estibado. Uno de los conceptos más importantes introducido por las nuevas leyes es que la polivalencia y la movilidad funcional en los puertos, en los que las plantillas también están abiertas a trabajadores a tiempo parcial, de hecho se crearon “oficinas de empleo temporal” con la finalidad de abastecer el sector, aunque sin mucho éxito.

[86]

## 5. Conclusiones

De nuestro análisis podemos concluir que la introducción de la tecnología en el proceso de tratamiento de las cargas y la reestructuración de los sistemas de transporte ha llevado a una considerable reducción en la mano de obra en el puerto grancanario, efecto éste que era de esperar a priori, situación similar a la mayoría de los puertos mundiales y españoles, de los que puede servir como paradigma el puerto grancanario para caracterizar los efectos de la reforma portuaria analizada.

De manera similar, nuestro enfoque, basado en la tendencia a largo plazo, demuestra la evolución positiva de los indicadores en el puerto de Las Palmas y en otros puertos españoles, reflejando así el impacto que las innovaciones tecnológicas han tenido en la organización del trabajo y las relaciones laborales dentro en el puerto. La introducción a gran escala de la utilización de los contenedores, a partir de la década de 1970, ha requerido nuevos métodos para la organización de las operaciones en el puerto, llevando a reducciones masivas en el empleo y a cambios en las relaciones laborales, que forman la base de los elevados niveles de prestaciones logrados en los años más recientes. Sin embargo, la fuerza e importancia de las organizaciones sindicales en los puertos dificultaron la puesta en práctica de dicha reforma, pues los trabajadores tendieron a controlar la oferta de trabajo, como lo venía haciendo históricamente, mediante un pool u oficina de empleo, situación que la reforma antes dicha, logró romper aunque ala oferta permaneció controlada por una empresa semipública.

Por otra parte, la utilización de nuevas tecnologías ha llevado a la reducción de la mano de obra, creando serios problemas de exceso de la misma en los años setenta y ochenta. En los años en que finalizamos nuestro estudio, sólo se emplea unos 436 estibadores en el puerto, de los cuales 321 pertenecen a la SESTIBA. Por lo tanto, la introducción de nuevas tecnologías llevó inicialmente a una drástica reducción de los empleados en el puerto de Las Palmas, muy en línea con lo observado en todo el mundo. Sin embargo, las cifras de empleo han empezado a crecer gradualmente, otra vez, hacia los niveles anteriores a la introducción de las nuevas tecnologías. A pesar de la discontinuidad de los datos disponibles, se demuestra una reducción prácticamente constante del número medio de empleados en el puerto y el aumento exponencial de la relación tonelaje tratado/número medio de empleados, como un ratio simple de medida de la productividad.

En definitiva, después de que comenzara la llamada transición política en España, en los años setenta, se configuró la carga y descarga de los barcos como un servicio público en 1986, lo que fue aceptado de forma eventual por todas las partes implicadas. Esta ley es la piedra angular de las relaciones laborales actuales en los puertos, conjuntamente con los convenios marco sindicales de 1981 y 1993. El proceso llevó a la internacionalización financiera de las compañías del sector, puesto que las empresas privadas contribuían en un parte importante (49 de las acciones) al sostenimiento de la empresa (SESTIBA), encargada de suministrar mano de obra.