



La voz de los puertos

LA ESTIBA

// V ÉPOCA // NÚMERO 0 // VERANO 2006 //

SUMARIO

página 2

// Editorial
// El Megáfono
// Hacemos LA ESTIBA

página 3

// Empresas
Las Palmas quiere ser un puerto *hub* de China
Base de salvamento y Seguridad Marítima en Castellón

// La Reserva

página 4

// Ley de Puertos

página 6

// Zona Sur

MÁLAGA
Crecimiento y nuevo Comité
SEVILLA
Nuevos ingresos
MELILLA
Recalificación de categorías
BARBATE
Buscando soluciones

página 7

// Zona Levante

CARTAGENA
Conflicto en Cartagena
VALENCIA
Elecciones primarias
Reestructuración sindical
La inseguridad sigue presente en el puerto de Valencia

página 8

// Zona Canaria

LAS PALMAS
Igualdad salarial y formación
LA PALMA
Los estibadores se forman para servir mejor
TENERIFE
Nuevos estibadores
LANZAROTE
Reunión de Zona

página 10

// Zona Catalano-Balear

VILANOVA // PALAMÓS//
// SANT CARLES DE LA RÀPITA
Ingreso histórico en Esticac
BARCELONA
Elecciones a comité de empresa
Curso de manipulación de vehículos
Los estibadores con el pueblo saharauí
MAHÓN
Dos nuevos ingresos
CASTELLÓN
Sí a la nueva dársena, siempre que se finalice a tiempo

página 12

// Zona Norte

BILBAO
Antolín Goya en la asamblea del Puerto
GIJÓN
A la espera de una resolución favorable
ASTURIAS
La OEPA apuesta por el convenio provincial

página 14

// Estrasburgo

página 16

// Salud

// Cocina

página 17

// Más vale prevenir

// El que sabe, sabe

página 18

// Más allá de los puertos

página 20

// Memoria

página 22

// Tecnología al alcance

página 23

// El mirón

// Qué leer

// Breves

● página 4

Ley de Puertos

Los cambios sustanciales que apreciamos, tras su aprobación en Consejo de Ministros, con respecto a lo pactado entre puertos del Estado, ANESCO, Coordinadora y el resto de sindicatos en septiembre de 2005, nos llevaron a presentar un preaviso de huelga. Las conversaciones con representantes del grupo socialista en el Congreso de los Diputados, que se comprometieron a incluir nuestras peticiones en la reforma, hicieron posible que a principios de junio la huelga fuese desconvocada. A día de hoy, los retrasos que ha sufrido la tramitación de dicha reforma han propiciado con la conformidad de Puertos del Estado y de la Secretaria General de Transportes que, agotada la prórroga, el 19 de agosto se de vía libre a la sustitución de las Sociedades de Estiba por las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE) previstas en la ley de 2003.



El Coordinador General firmando el acuerdo con Puertos del Estado el pasado octubre

“La reforma de la Ley de Puertos de noviembre de 2003 se encuentra paralizada en el trámite parlamentario”

● página 12

// ESTRASBURGO

Freno a la Directiva Europea

Nuestra protesta se oyó en Estrasburgo



“La Comisión Europea de Transportes hizo pública, el pasado 9 de marzo, una decisión esperada por todos: la Directiva de Servicios Portuarios quedaba fuera de juego”

Pero la Comisión que tomó esta decisión dejó claro que no renunciaba a presentar la cuestión de la liberalización portuaria en Europa, aunque Jacques Barrot, se comprometió a abrir un amplio debate en el que participaran todas las partes afectadas. Una promesa de diálogo y conciliación que esperamos se lleve adelante y un proceso de consulta en el que Coordinadora tiene mucho que aportar desde su perspectiva de organización sindical.

// ZONA SUR

● página 6

MÁLAGA
Crecimiento y nuevo Comité

// ZONA LEVANTE

● página 7

VALENCIA
Elecciones primarias



// ZONA CANARIA

● página 8

LAS PALMAS
Igualdad salarial y formación

// ZONA CATALANO-BALEAR

● página 9

BARCELONA
Elecciones a comité de empresa



// ZONA NORTE

● página 10

BILBAO
Antolín Goya en la asamblea del Puerto





Efemérides

// 1 de julio de 1937

El clero español manifiesta por escrito su apoyo al levantamiento militar de Franco



Frase

"La política es el arte de buscar problemas, encontrarlos, hacer un diagnóstico falso y aplicar después los remedios equivocados"

Groucho Marx (1890-1977) Actor estadounidense.

Truco

Restos de adhesivo

Antes de levantar un adhesivo (por ejemplo la etiqueta de un bote) pasa una llama con un mechero varias veces, no se suele quedar la goma.

// Editorial

Comienza una nueva etapa para esta revista. Con cambios, sí, pero con la misma finalidad: ser el órgano de difusión e información de Coordinadora y de todos los que pertenecen a esta organización. Deseamos que con vuestra colaboración hagamos posible que, en esta nueva etapa, LA ESTIBA continúe siendo un punto de referencia. Estamos experimentando con un nuevo formato y creando nuevas secciones, pero el propósito es el mismo que cuando esta publicación inició su singladura. En diciembre de 1979, a ciclostil, vio la luz y recogió el día a día de las luchas que se libraron para dignificar la profesión. Desde entonces hasta ahora, LA ESTIBA ha estado a nuestro lado dando cumplida cuenta de todo aquello que nos afecta, que nos preocupa, que nos emociona... Y continuará haciéndolo. Ahora, con más espacio, mayor frecuencia y con distribución por medio de los puertos para ahorrar costes de distribución.

En coherencia con esos objetivos, nos preguntamos sobre los motivos por los que los responsables directos de transportes y puertos del Gobierno han decidido incumplir los compromisos firmados con las empresas (Anesco) y con el sindicato que representa más del 70% del sector (Coordinadora). Nos parece grave que se incremente la inestabilidad jurídica del sector mediante la dilación en la tramitación de un proyecto de ley que, si se respetara lo pactado con sindicatos y empresarios -situación que deseamos y pretendemos-, produciría un cambio pacífico y consensuado que situaría al sector de la estiba española en excelentes condiciones de competitividad y productividad. Creemos que pesa en determinados responsables públicos experiencias del pasado que impiden la objetividad necesaria para reconocer que los puertos españoles (al menos, en el área de estiba) han conseguido un cambio radical que los sitúa a la cabeza de Europa en crecimiento. Entre otras razones porque las plan-

tilas de los puertos están correctamente dimensionadas, se han rejuvenecido y alcanzan niveles de profesionalidad excelentes.

Un principio básico de la negociación colectiva es el cumplimiento de los acuerdos y, mal conoce el sector y, desde luego, a Coordinadora quien piense que incumplir gravemente los acuerdos es gratis. La huelga convocada era la respuesta adecuada y proporcionada a la vulneración de la palabra dada y de la letra escrita y, además, al hecho cierto de bloqueo de la negociación para la renovación del III Acuerdo Sectorial, vencido, aunque prorrogado durante más de un año. Máxime, cuando la parte que impide la negociación lo hace con el 50% cedido generosamente por la patronal ya que no tiene ninguna representatividad empresarial (dejémoslo claro, no representa legalmente a las sociedades de estiba); y, además, provoca una crisis artificial en el sector al desregular las condiciones de trabajo de las labores complementarias directamente asociadas a la estiba mediante la ilegal exclusión de una materia de negociación a las partes con legitimidad para ello por realizarlas efectivamente y hacerlo, además con el visto bueno y la firma del propio organismo público de Puertos del Estado. Quien firmó el III Acuerdo Sectorial, reguló la realización de las labores complementarias; quien aprobó el reglamento de la estiba (anterior gobierno socialista) dio cobertura legal al pacto sobre las labores complementarias; quien aprobó el proyecto de ley que se tramita en el parlamento, aceptó las labores complementarias. ¿Por qué razón se bloqueó entonces la negociación colectiva del IV Acuerdo Sectorial? No tenemos la respuesta pero, sin duda, refleja la incoherencia entre lo que se dice y lo que se hace.

El próximo otoño es un periodo muy importante para los estibadores portuarios. Se pondrán en marcha las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE), porque así lo han querido los res-

pensables socialistas que no han adoptado ningún acuerdo para ampliar el periodo de suspensión. El Congreso de los Diputados resolverá sobre la continuidad de la tramitación del proyecto de ley de puertos y sus enmiendas, donde reclamaremos los acuerdos consensuados con Puertos del Estado y con el portavoz de infraestructura, Salvador de la Encina. Se avanzará -definitivamente- sobre la negociación del IV Acuerdo Sectorial y la Comisión Europea abrirá un periodo de consultas con los agentes económicos y sociales sobre la conveniencia de un nuevo proyecto de Directiva.

Son los asuntos de siempre y puede parecer que estamos igual que al principio. Sin embargo, la negociación colectiva está en nuestras manos, dada nuestra condición de sindicato mayoritario, y tenemos la posibilidad y el reto de articular un horizonte despejado para los próximos seis años. Es cierto que debemos afrontar un acontecimiento inesperado como es la constitución de las APIE, pero estamos en disposición de buscar fórmulas de acuerdo con Anesco que eviten la permanente desestabilización del sector desde organismos que, si bien aportaron en el pasado, en las etapas más recientes, tanto desde el gobierno del PP como del PSOE, solo han contribuido a esa desestabilización. Creemos que con un marco negociado estaremos en mejores condiciones para hacer frente, una vez más, a los instrumentos legislativos en tramitación (modificaciones en España y en Europa) que están en manos de los diputados españoles y europeos. Quizá podamos decir y demostrar, otra vez, a nuestros representantes políticos que hemos sabido mejorar el empleo y las condiciones de trabajo al tiempo que incrementar la productividad y la competitividad internacional.

Eso sí, estaremos atentos a cualquier medida o decisión que afecte al futuro de nuestra profesión. Y desde La Estiba, como siempre, os mantendremos informados.



El Megáfono // Opinan los compañeros

Rafa, de Valencia

Miguel, de La Palma

1. ¿Cómo ves el futuro de la profesión?

2. ¿Cuánto tiempo hace que eres estibador? ¿Estás satisfecho?

1.

Creo que por ahora en un tiempo, no van a poder presentar ningún otro proyecto de ley que nos perjudique. Pero nunca se sabe, no podemos dejar la vigilancia, espereemos tener unos años de tranquilidad.

De todas maneras, manteniendo nuestra calidad de trabajo y nuestra posición clara, podremos resistir las amenazas, como hemos hecho hasta ahora. Yo creo que continuamente vamos a estar sufriendo ataques. Por eso es necesario que mantengamos la unidad y el nivel profesional, adaptándonos a los cambios que nos vienen. La razón está de nuestra parte, somos un sindicato que se ha caracterizado por su talante negociador y no vamos a ser derrotados por unas personas obsesionadas con eliminarnos. Porque no se entiende que, cuando las empresas y los trabajadores llegamos a acuerdos para mantener sobre todo la calidad en las actividades portuarias y en condiciones que beneficien a las dos partes, el que nos ponga las pegatas que nadie entienda sea el estado, que quiere cambiar un sistema de trabajo que ha demostrado que funciona.

2.

Yo hace siete años que soy estibador y, cuando entré, no sabía nada de puertos ni de la estiba. Y ahora, puedo decir que estoy totalmente envenenado con mi trabajo y con el sindicato.

De manera que estoy muy contento de haber escogido esta profesión.

1.

Creo que a los estibadores nos pasa lo que nos pasa, porque la gente de la calle no se entera de lo importante que es que el trabajo en los puertos se haga bien, porque si no, enseguida se nota en el precio de las cosas. Claro que, por otra parte, también pienso que la gente es muy conformista y aunque se enteraran, tampoco iban a hacer nada. Por eso los estibadores tenemos que estar muy pendientes de defendernos y, de hacerle ver a la gente la razón que tenemos para defendernos.

Porque, aunque hasta ahora hayamos ido saliendo bien de los ataques que nos hacen, estoy seguro de que seguirán y seguirán, de manera que no podemos estar tranquilos ni un solo momento. Hay unas personas que están todo el día pensando en como nos quitan de nuestro trabajo.

2.

Yo soy estibador desde hace casi dos años y es lo mejor que me ha podido pasar en la vida. No solamente porque con este trabajo me gano la vida, que también podría habérmela ganado en otra parte, sino porque como estibador, tengo muchas satisfacciones.

Me gusta mucho pensar que en tantos países del mundo tengo compañeros. Que allí donde haya un puerto hay un grupo de compañeros míos.

// Hacemos LA ESTIBA //

EDITA // FUNESPOR - Fundación de Estudios Portuarios - Rambla Francisco Franco, 9 - 38006, Santa Cruz de Tenerife
Tel. 922 28 95 21 - secretaria@funespor.org

HAN COLABORADO EN ESTE NÚMERO //

Zona Sur // Ildelfonso Garnica, Emilio González, Tomás, Salvador Benítez
Zona Levante // Rafa Egea, Aurélio Gabarda, Paco, José Castells, Damián Bonillo
Zona Catalano-Balear // Julio Navarro, Miquel Gil, Chimo, Joan, Josep Deop, Santi Rovira
Zona Norte // Patxi, José Ibañez, Chema, Manolo, Felipe
Zona Canaria // Lázaro Lemes, Mariola Díaz, Lourdes Orfila, Lisardo Coll, Juan Martín-MK
Otras secciones // Margarita Cabrera, Víctor Díaz, Teresa Alert, Carlos Acosta (diseño)

REDACCIÓN Y DISEÑO // Miquel Borrás, Xebi P. Alcocer, Domènec Cano y Noe Lavado

ComCom, secl - Méndez Núñez, 1, 3º-2º - 08003 - Barcelona - Tel. 93 319 28 50 - Fax 93 319 98 92 - estiba@comcomunica.com

DEPOSITO LEGAL // TF291/84



Efemérides

// 11 de julio de 1978
Un camión de propileno estalla y causa 180 muertos en el camping Los Alfaques (Tarragona)



Frase

"Yo no estoy de acuerdo con lo que usted dice, pero me pelearía para que usted pudiera decirlo"
Voltaire (1694-1778) Filósofo y escritor francés.

Truco

Evitar el polvo al taladrar el techo
Para hacer taladros en el techo y que no te caiga el polvo en los ojos, agujerea por debajo un tarrito de yogur y pasa la broca por ahí. Los restos quedarán en él.

// EMPRESAS

Las Palmas quiere ser un puerto *hub* de China

"El puerto canario, consciente de la gran cantidad de negocio que puede reportarle ser un punto estratégico del movimiento naval chino, está realizando un gran número de gestiones a varias bandas para ganarle la batalla a otros puertos españoles"

El pasado mes de junio, una delegación de la Autoridad Portuaria de Las Palmas realizó una gira por el país asiático, donde mantuvo más de 25 reuniones con distintos actores portuarios y navales chinos. De este viaje, la delegación canaria volvió a las islas con el interés manifiesto de Cosco Container Lines y China Shipping Container Lines -las dos compañías de tráfico de contenedores más importantes del gigante asiático- de establecerse en Las Palmas como puerto *hub* con los puertos atlánticos africanos. En concreto, China Shipping ha pedido informes a tres puertos

españoles -Las Palmas, Algeciras y Valencia- con el fin de valorar cuál le puede resultar más idóneo. Y es el de Las Palmas quien más se está esforzando. Aparte de los contactos con Cosco Lines y China Shipping, los canarios firmaron con el grupo pesquero Dong Gang Doping, que prevé manipular 30 mil toneladas de pescado desde La Luz.

Además, a su paso por Shangai, la delegación canaria estableció un preacuerdo de colaboración y relaciones estables con el puerto de Zhenzhen, donde se mueven más de 18 millones de contenedores al año.



Por si todo este volumen de contactos fuera poco, los canarios, como buen nodo que aspiran a ser, también se han movido para establecer acuerdos con la otra parte, la africana. A principios del mes de julio, La Luz firmó un Convenio de Colaboración con la dirección general de la Administración de los Puertos de Guinea Bissau, uno de los puntos de la costa africana que tanto interesan a los chinos.

Algeciras, por su parte, no parece esforzarse tanto en conseguir que los chinos elijan su puerto. Según comentan fuentes de Coordinadora, la dársena donde debería situarse China Shipping -si escogiera el puerto gaditano- interesa también al grupo Maersk, afincado ya en el enclave del estrecho. Parece que las autoridades portuarias algecireñas han tomado la actitud de dejarse querer por ambas opciones, esperando a quedarse con aquella que ofrezca más.



// EMPRESAS

Base de Salvamento y Seguridad Marítima en Castellón

"Suscrito un convenio entre PortCastelló y la Dirección de Marina Mercante"

El Puerto de Castellón contará con una Base Logística de Salvamento y Seguridad Marítima en la Dársena Sur, que ocupará una superficie de 12.000 metros cuadrados y en la que se invertirán 7 millones de euros. El presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, Juan José Monzonís, y el director general de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento, y presidente de Sasemar, Felipe Martínez, suscribieron el 17 de mayo un convenio para hacer realidad esta infraestructura de vigilancia, prevención y capacidad de respuesta en materia medioambiental y en cuestiones de emergencia marítima.

El hecho de que el recinto portuario castellanense cuente con una refinería y un polígono petroquímico y sea un Puerto en expansión, así como las facilidades ofrecidas en todo momento desde PortCastelló han sido las razones para que la capital de la Plana acoja la única base de la Comunidad Valenciana y una de las seis de todo el litoral peninsular e insular para dar respuesta a todo el Mediterráneo Norte. En la base trabajará de forma permanente un equipo de ocho personas que podrá reforzarse si el episodio de emergencia así lo requiere.

Director de Marina Mercante en PortCastelló



// La Reserva

Manuel Hernández, "Machote"

Nuestro compañero Manuel Hernández "Machote", estibador jubilado de Barcelona, inició el pasado 6 de marzo una peregrinación que le conducirá a Andalucía, su tierra de origen. Durante este largo camino a pie ha recibido el apoyo y los ánimos de los estibadores de todos los puertos por los que pasa: Tarragona, Sant Carles, Castellón, Sagunto, Valencia...

Una muestra fehaciente de que la jubilación no está reñida con la actividad. Manuel Hernández demuestra con su peregrinación y con su paso por los diferentes puertos, enclaves que tal vez no pudo visitar en el transcurso de su vida laboral, lo importante que es mantener dinámicos la mente y el cuerpo una vez alcanzado el retiro merecido. Quizá, con la iniciativa de nuestro compañero, se afiance una nueva ruta de peregrinación: el Camino de Machote. Enhorabuena y ánimo.



Efemérides

// 14 de julio de 1969
Inicio de la guerra del fútbol, que enfrenta a Honduras y El Salvador



Frase

“La televisión es un invento que permite que seas entretenido en tu salón por gente que nunca tendrías en casa”

David Frost (1939-?) Presentador de televisión

Truco

Desatascar una cremallera

Frota la cremallera en toda su longitud con jabón o con la mina de un lápiz ya que lubricándola de esta manera podrás abrirla con más facilidad.

// LEY DE PUERTOS

“El Consejo de Ministros aprobó, el pasado 24 de febrero, remitir a las Cortes el proyecto de Ley de modificación del régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Una reforma que en su tramitación parlamentaria debía recoger los acuerdos firmados, tras el verano de 2005, entre Puertos del Estado, ANESCO y Coordinadora. Pero a la vista de los cambios efectuados en el texto, hemos tenido que volver a recorrer el camino”

Respetar lo pactado



En este momento, la reforma de la Ley de Puertos de 26 de noviembre de 2003, aprobada por el anterior Gobierno del Partido Popular (PP), está pasando por el trámite parlamentario. Una reforma que empezó a gestarse en agosto de 2004, poco después de que el partido socialista ganase las elecciones generales. En marzo de 2005, cuando se iba a iniciar el proceso de negociación del IV Acuerdo Marco, Puertos del Estado presentó un borrador de anteproyecto de Ley que los sindicatos no habíamos podido estudiar y en el que se volvía a insistir en términos como la autoasistencia. Una convocatoria de huelga y negociaciones a tres bandas –Puertos del Estado, la patronal ANESCO y los sindicatos– sirvieron para que el ente público rectificase y, el 30 de septiembre, se alcanzase un acuerdo que no solo garantizaba los puestos de trabajo de los estibadores, sino también la estabilidad del sistema.

“Tras la aprobación de la nueva ley se apreciaron cambios sustanciales que no se ajustaban a lo pactado en su día”

Un acuerdo en el que se recogían elementos fundamentales para el logro de nuestros objetivos como mantener las labores portuarias de servicio público y las complementarias; asumir que las labores de las futuras autopistas del mar debían ser realizadas por las empresas estibadoras con nuestras plantillas; no ampliar la regulación de la autoasistencia vigente en la anterior Ley de Puertos; disponer de medios legales para que se pudiesen adscribir trabajadores como hijos de empresa permitiendo

la rotación; dictar que las sociedades de estiba tuvieran por objeto la cesión de trabajadores a las empresas estibadoras y la obligación de garantizar la profesionalidad y la formación continua; y garantizar la financiación de las sociedades de estiba.

Sin embargo, el Gobierno aprobó un proyecto de ley en el que se apreciaron cambios sustanciales que no se ajustaban a lo pactado en su día. Uno de los cambios era el relativo a las terminales dedicadas. La exclusión de los estibadores en todas las terminales conectadas por “carretera” con el puerto, suponía un incumplimiento grave y evidente del acuerdo firmado, por lo que Coordinadora tomó la decisión de presentar un preaviso de huelga para los días comprendidos entre el 22 y el 26 de mayo. Una decisión tomada por unanimidad de la junta ejecutiva y cuya única oportunidad de evitarla era un compromiso del PSOE de retirar, mediante enmiendas, las modificaciones introducidas en el texto pactado.

Tras las conversaciones mantenidas con los diputados socialistas Santiago de la Encina y Gloria Rivero en las que se comprometieron a tratar la ley de manera acorde con las negociaciones ya establecidas, y ante la posibilidad de encontrar una salida negociada al conflicto, se decidía desconvocar definitivamente la convocatoria de huelga. La información sobre la dilación de la tramitación de la ley en el Parlamento hasta, como mínimo, el próximo mes de octubre, también constituyó un factor decisivo en la desconvocatoria de la huelga. Incluso, se afirma insistentemente en círculos parlamentarios, gubernamentales y empresariales que es probable que la ley no se cambie en esta legislatura.



Efemérides

// 19 de julio de 1980
58 países boicotean los Juegos Olímpicos de Moscú por la invasión soviética de Afganistán



Frase

"El problema de ser pobre es que te ocupa todo el tiempo"

Willem de Kooning (1904-1997) Pintor americano

Truco

Conservar frutas y verduras
Mantenerlas en la parte más baja del refrigerador, porque ayudará a que se mantengan frescas por períodos más largos, a excepción de los plátanos.

Firma del Acuerdo con Puertos del Estado el pasado octubre



legal estable que reconozca y declare la especialidad de la relación laboral de la estiba, con flexibilidad suficiente para permitir la negociación colectiva entre empresarios y trabajadores en el marco de la legislación laboral vigente.

De otra parte, el preaviso de huelga permitió desbloquear la negociación del IV Acuerdo Sectorial. Los representantes de Puertos del Estado no permitían avanzar si no se renunciaba a la realización de las labores complementarias, cuestión en la que discrepábamos Anesco y todos los sindicatos ya que supone entre el 30% y el 50% de nuestra actividad. En un banco empresarial al 50%, solo la retirada del Organismo Público de la mesa de negociación (cuya condición de empresario, de otra parte, es inexistente) nos permitió iniciar –realmente– la negociación. En efecto, en la reunión de la comisión mixta convocada para conciliar a las partes ante la convocatoria de huelga, Puertos del Estado se desvinculaba del acuerdo sobre las tareas complementarias y Mariano Navas, presidente del ente público, afirmaba su voluntad de no formar parte de la mesa de negociación, ya que entiende que los puntos a tratar pertenecen a un ámbito exclusivamente laboral, con lo que deben ser los empresarios y estibadores los que traten de llegar a un acuerdo.

Esperamos que nadie se vuelva a desdecir, provocando de nuevo una situación irreconciliable que nos lleve a los estibadores a tomar medidas en defensa de nuestra profesión.

IV ACUERDO MARCO

El pasado 4 de julio se reunió, por primera vez con la ausencia del ente público Puertos del Estado, la mesa de negociación del IV Acuerdo Marco de la Estiba, integrada por la patronal de empresas estibadoras y consignatarias Anesco y las centrales sindicales Coordinadora, con mayoría absoluta, UGT, CC.OO., ELA, LAB e IG.

La plataforma presentada por el banco patronal pretende el máximo aprovechamiento de la jornada máxima legal, posibilitar legalmente el reenganche o doblaje (jornada de 12 horas), un compromiso mínimo de actividad y el abaratamiento de los costes de las actividades distinguiendo entre actividades del servicio público y complementarias, así como una estructura de salarios escalonada en función de la experiencia profesional en un período de formación de tres años. A cambio, en las conversaciones preliminares está dispuesta a asumir la estabilidad del sector hasta 2012, integrar a la totalidad de las plantillas, respetar la rotación y realizar con estibadores las actividades complementarias. Debemos reconocer que, en gran medida, se respetan los preacuerdos firmados con Coordinadora.

Aún con ello, Coordinadora y los demás sindicatos estamos examinando detalladamente la plataforma de la patronal para preparar una contrapropuesta, que se presentará en el próximo encuentro, previsto para el 12 de septiembre. En cualquier caso, desde Coordinadora advertimos la necesidad de una regulación precisa de la jornada de trabajo y de las obligaciones de disponibilidad de los estibadores para que estén muy claros los límites; exigimos compromisos en formación continua; compensar con descansos la disponibilidad; moderación en los incrementos salariales sin perder poder adquisitivo global; regulación de ingresos en los puertos según las necesidades y, esencialmente, un marco convencional estable en todos los puertos con un compromiso de realizar las labores de autopistas del mar con estibadores portuarios. Existen, como se observará, discrepancias importantes pero creemos que es posible lograr un acuerdo antes de final de año que pueda ser suscrito unitariamente por todos los sindicatos que intervienen en la negociación, para lo cual se ha previsto propiciar reuniones bilaterales.

El próximo 5 de septiembre es un momento muy importante, se continuará una reunión de trabajo iniciada el mes de julio donde el pleno de la comisión negociadora de Coordinadora deberá aportar las propuestas de los puertos y aprobar nuestra respuesta a la plataforma de negociación presentada por Anesco. Nuestro objetivo es presentar un texto completo del IV Acuerdo Sectorial para lo cual Coordinadora deberá hacer realidad su compromiso de UNIDAD, porque todos los estibadores son conscientes que la unión es la garantía de la profesión.

Cambios en el proyecto de ley

En el acuerdo del 30 de septiembre del año pasado entre el sindicato y el ente, después de definir qué era una terminal dedicada, se afirmaba que éstas "habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto o estar conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen o destino".

En el texto remitido a las Cortes, donde ponía "disponer de atraque otorgado en concesión o autorización" aparece "disponer de espacio en los muelles otorgado en concesión o autorización" y donde ponía que debía estar "conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen o destino". Pone estar "conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta transportadora, tramos ferroviarios o de carretera que conecten específicamente la planta industrial con la terminal portuaria".

El primer hecho incuestionable del cambio de política está relacionado con la decisión de no ampliar el plazo de suspensión de entrada en vigor de constitución de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE) que vence el 19 de agosto. El argumento utilizado por la Administración para quitarse de encima las responsabilidades hay que calificarlo de singular y "gracioso". Dice que no se cambia la ley, volviendo a incumplir los

"Coordinadora tomó la decisión de presentar un preaviso de huelga para los días comprendidos entre el 22 y el 26 de mayo"

acuerdos con Coordinadora, porque el PP no quiere modificar lo que aprobó en el año 2003 y, por eso, le dan el visto bueno a la creación de las APIE. ¿Que esperaban?

Desde Coordinadora, creemos que el sector tiene experiencia de negociación y madurez para asumir situaciones improvisadas como ésta y, aunque preferimos el texto de modificación de la ley pactada entre Coordinadora y Puertos del Estado, también estamos dispuestos a asumir el reto de la aplicación de la ley de 2003, con una condición que todo el sector pide a gritos (Autoridades Portuarias, Empresarios de todas las actividades, Sindicatos y Usuarios): el respeto del marco



Las asambleas son la base de la fuerza de Coordinadora

Zona Sur



// MÁLAGA

Crecimiento y nuevo Comité

“El puerto ha incrementado su actividad. La unidad y el trabajo de los compañeros malagueños permite afrontar el futuro con las máximas garantías”



Una unidad que se vio reflejada en la última asamblea celebrada en este enclave, con una participación del 100%, y donde se afrontaron diferentes temas: turno doble voluntario, obligatoriedad de reconocimiento médico, convocatoria de elecciones primarias para formar el nuevo Comité... Una demostración asamblearia al más puro estilo Coordinadora, donde todas las decisiones fueron votadas.

Con respecto a las elecciones primarias, cabe reseñar que los 9 candidatos más votados representan la veterania y el futuro de Coordinadora en el Puerto de Málaga y, con toda probabilidad, formarán el nuevo Comité, ya que no se han presentado listas de otros sindicatos. El futuro es esperanzador pues habrá nuevos ingresos en una plantilla que en la actualidad está compuesta por cerca de 150 trabajadores.

Ello requiere, y ya se han puesto manos a la obra, esfuerzo y trabajo en formación, prevención y organización sindical, consecuencia directa del incremento de la actividad. Como ejemplo, algunos compañeros se desplazaron al Puerto de Santa Cruz de Tenerife para realizar cursos de formación de Medios Mecánicos.

No en vano, son miles los contenedores que pasan al cabo de la semana por las instalaciones del Puerto de Málaga. A finales del año pasado, fueron 190.000 unidades. Este año se espera cerrar con unas 300.000. Cifras que muestran la creciente importancia de un tráfico que está situando a Málaga en el mercado internacional de transporte de mercancías.

// SEVILLA

Nuevos ingresos

En reunión ordinaria de la comisión mixta se aprobó el ingreso de 8 trabajadores del Grupo 0, auxiliar en la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba de Sevilla (SESTISE).

Una Sociedad de Estiba que cumple ahora su XV Aniversario, en un marco de calidad, competitividad y profesionalidad. De hecho, Sevilla y Barcelona fueron pioneros en conseguir dos importantes logros que los avalan como recintos portuarios de gran profesionalidad y eficacia.

Uno de ellos lo obtuvo en 1998, con el certificado ISO 9001 que reconoce a nivel nacional e internacional la prestación de un servicio de calidad por la gestión del personal portuario, según marcan las exigencias establecidas por la Unión Europea. El segundo se le otorgó a SESTISE en junio de 2000: el certificado de calidad UNE EN ISO 9001 en la operativa portuaria.

// MELILLA

Recalificación de categorías

La cabecera de Zona Sur prepara la documentación necesaria para tratar en Comisión Mixta las necesidades existentes en la plantilla del puerto de Melilla. Parece imprescindible hacer una recalificación de categorías que permita en el puerto melillense la prestación de servicio desde todos los grupos profesionales.

Una recalificación que requiere la voluntad de la gerencia de la Sociedad de estiba para poner en marcha los planes de formación que permitan disponer con urgencia de dos capataces, dos apuntadores y una lista de medios mecánicos. Además, los estibadores melillenses reivindican el complemento de nocturnidad.



// BARBATE

Buscando soluciones

Se han retomado las reuniones con el nuevo responsable de la EPA de Andalucía, con el propósito de encontrar salida a los estibadores que quedan en este puerto. El abandono de Barbate por parte de los dos gobiernos con autoridad sobre él: el Central y el Autonómico, obligó a Coordinadora a tomar cartas en el asunto.

Desde 1999 los estibadores de Barbate han ido pasando a trabajar a otros puertos, como Cádiz, Algeciras o Barcelona, donde han logrado retomar sus vidas. Sin embargo, no todos han encontrado una salida viable. Todavía quedan en Barbate trabajadores que no pueden subsistir con los escasos jornales que se trabajan en el puerto, por lo que urge encontrar una solución que les pueda satisfacer.

Zona Levante



// CARTAGENA

Conflicto en Cartagena

“La SE de Cartagena retrasa la decisión de nuevos ingresos generando conflictos sindicales”

Los compañeros del Puerto de Cartagena están viviendo una situación rocambolesca que Coordinadora ya denunció públicamente en Comisión Mixta. Pese a los aumentos del tráfico y de la actividad no ha existido un aumento equilibrado de la plantilla, lo que ha implicado -con el beneplácito de la Autoridad Portuaria- que las labores portuarias fuesen realizadas en gran parte por trabajadores ajenos al colectivo estibador adscrito a la Sociedad de Estiba, colectivo de 47 estibadores con una media superior a los 45 jornales mensuales.

Todo ello sin contar que, pese a estar acordado en convenio por las empresas estibadoras, no se solicitaba a la Sociedad de Estiba el personal para realizar las labores complementarias, que en cambio eran realizadas por personal no regulado. Asimismo, se denunció

la actuación por parte de la Sociedad de Estiba respecto a sus trabajadores del Grupo 0, a los que ya obligó a realizar labores del Grupo I y sin remuneración alguna para los mismos por dicho trabajo, aunque finalmente una parte del grupo 0 fuese incorporada al grupo II.

En su momento Coordinadora pidió a la Sociedad de Estiba documentación del colectivo de trabajadores que figuran en la misma, así como de los jornales realizados por éstos, para determinar la necesidad de nuevos ingresos, y ante la negativa a dicha solicitud, solicitó la colaboración de Puertos del Estado y Anesco para buscar soluciones que pudiesen regular el puerto de Cartagena conforme lo acordado en el III Acuerdo Marco. Puertos del Estado manifestó que se había firmado y autorizado por Comisión Mixta el convenio colectivo que regulaba las relaciones

laborales del puerto de Cartagena y que en todo caso, Puertos del Estado se reafirmaba en el cumplimiento de dicho convenio, y en el supuesto de que alguna de las partes deseara revisarlo, se crearían los cauces para negociar, inspirados en el principio de buena fe.

Según los compañeros estibadores, es precisamente buena fe lo que hace falta en Cartagena. Porque después de unas elecciones ganadas por Coordinadora, copando todos los delegados del comité de empresa (3), surgió, no está muy claro como, una sección sindical de USO que la Autoridad Portuaria utiliza para fomentar la división sindical obviando a los delegados de Coordinadora y hablando y negociando exclusivamente con los representantes de USO. Esto ha obligado al colectivo a iniciar acciones legales y de lucha sindical para reconducir alguna de estas situaciones.

// VALENCIA

La inseguridad sigue presente en el puerto de Valencia

“Trabajadores y responsables en prevención de riesgos denuncian que ni la APV ni las demás instituciones competentes han hecho nada por solucionar los peligros que provocan las obras de la Copa América a la gente que trabaja o acude al puerto”

Los representantes del Ayuntamiento de Valencia y del Consorcio Valencia 2007 que habían sido invitados a la reunión del Comité de la Estiba del Sector Portuario, que tuvo lugar antes del verano, no acudieron a la cita. Desde entonces, tampoco han respondido a las posteriores y repetidas llamadas del Comité para solucionar los problemas de seguridad que existen en el puerto desde el inicio de las obras de la Copa América. El motivo de requerir la intervención de estas dos instituciones es intentar poner remedio a los problemas de circulación y seguridad que se dan en algunos puntos del recinto portuario debido a las mencionadas reformas. Estos problemas representan un enorme perjuicio para los trabajadores del puerto, sobretodo estibadores y sportistas, que en algunas oca-

siones no dudan en hablar de “colapso” en las principales zonas de comunicación y acceso a las terminales.

Asimismo, los estibadores ya habían advertido que, en caso de emergencia, los vehículos especiales tendrían dificultades para acceder al lugar del accidente y para salir del puerto, sobre todo en las salidas de la Puerta de Nazaret y la que se encuentra frente al Edificio de Aduanas.

Debido a la pasividad del Ayuntamiento y del Consorcio, el Comité ha anunciado su intención de dirigirse a otros organismos políticos y a la Inspección de Trabajo para que tengan conocimiento de sus quejas. Todo ello contrasta con las declaraciones que hizo Federico Torres, encargado del Departamento de Servicios Generales, Seguridad y

Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Valencia en relación a la petición del Comité, que se le hizo llegar después de la reunión del mes de junio. Torres afirmó entonces que la APV tenía un compromiso claro para llevar a cabo todas las acciones que fueran necesarias y que competieran a la institución que él representa para reducir la peligrosidad de estos puntos negros.

De momento, salta a la vista que no se han hecho las actuaciones pertinentes y que se habían prometido, significando aún un riesgo para todos los trabajadores del puerto las obras de la Copa América. Así lo ha comunicado Fernando Gabarda, Coordinador de los Delegados de Prevención en el puerto de Valencia, en una carta abierta a la opinión pública y a los usuarios del puerto de Valencia.

// VALENCIA

Reestructuración sindical

Desde el pasado mes de marzo, Valencia asume la cabecera de zona en sustitución de Alicante y Aurelio Gabardá, anterior presidente del comité, es el nuevo responsable de Coordinadora en la Zona Levante.

Gabardá, que ejercía de presidente del Comité de Empresa de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto de Valencia (SEVASA), presentó su dimisión en la última reunión de dicho Comité,

entre otras razones, por la enorme carga de trabajo que había adquirido el sindicato en los últimos años debido a que toda la zona de Levante, con el auge del puerto de Valencia, ha adquirido mayores cuotas de representatividad en la Asamblea General.

Por ello, se ha hecho necesario dejar paso a otro compañero que pueda dedicar el 100% del tiempo a ejercer su labor sindical en el puerto.

// VALENCIA

Elecciones primarias

El Sindicato valenciano celebró las elecciones primarias según las cuales se configura la lista de los trabajadores que optarán a formar parte del Comité de Empresa cuando se celebren las elecciones sindicales en SEVASA (previstas para el mes de octubre). Pedro Vicente, Juan Beses y Rafael Beses, por este orden, encabezan la lista.

Un total de 30 candidatos se presentaron a estas elecciones primarias. De los 519 trabajadores censados en Coordinadora Valencia, votaron 352, es decir, un 67,8% del total.

Lo que se pretende con estas elecciones primarias es ordenar la lista de candidatos de tal forma que, una vez celebradas las elecciones sindicales de SEVASA y determinado el número de miembros de Coordinadora en el Comité de Empresa, se integren según el orden obtenido en estas elecciones previstas para el próximo mes de octubre. Los doce candidatos más votados han sido: Pedro Vicente, Juan Beses, Rafa Beses, Víctor García, Fernando Sanz, Juanjo Constantí, Álvaro Juan, Enrique Moratal, José Villalonga, Diego Constantí, Rafa Egea y José Bernat.



Zona Canaria



// LAS PALMAS

Igualdad salarial y formación

“En negociaciones llevadas a cabo se ha acordado el salario mínimo garantizado para los manipulantes de pesca, consiguiendo así la igualdad salarial de todos los trabajadores”

También se ha conseguido una mejora para las labores que se realizan en los barcos de pesca congelada, con unas duras condiciones de trabajo donde se alcanzan temperaturas de 30 grados bajo cero, con una estiba y desestiba de cajas a granel que a veces superan los 35 kilos, barcos en mal estado y trabajadores que vuelven a repetir jornal durante el mismo día, con un salario total por jornal que en ocasiones no superaba los 30 euros y ahora se gana, como mínimo, la parte proporcional de 1 día de salario mínimo garantizado. De esta manera, se ha superado un panorama desolador que se agravaba cuando el cliente pagaba a la

empresa estibadora 58 euros por tonelada y ésta, a su vez, pagaba menos de 10 euros por tonelada para todo el equipo de trabajo compuesto por 19 hombres.

En cuanto a la formación, vital para dar una respuesta óptima a este incremento de actividad en el puerto gran canario, se está realizando un excelente trabajo de preparación y mentalización con los trabajadores, en relación a mejoras en el rendimiento y calidad del servicio. Esta labor ha propiciado que los niveles de accidentes laborales disminuyeran en un 50% durante el periodo 2004-05, obteniendo un aumento en la actividad del 30%. En la actualidad, se ha formado prácticamente a toda la plantilla.

Pero la acción formativa ha traspasado fronteras y se ha llegado a formar a trabajadores de países como Ghana y Senegal.

También existen proyectos para la formación de más trabajadores del continente africano, con los que se han establecido contactos a través de expediciones llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria y el Comité de Empresa.

Por otro lado, también se ha conseguido que se esté pagando el plan de pensiones y el AFAS, así como una nueva fórmula de pago de una deuda económica que se arrastraba desde el 2001 en los dos conceptos anteriores.

// LA PALMA

Los estibadores se forman para servir mejor

Durante el pasado mes de junio, cinco de los trece estibadores del Puerto de Santa Cruz de La Palma realizaron un curso mixto de capataces y apuntadores. Se trataba de un curso que respondía a las peculiares necesidades de los puertos de las islas periféricas, cuyo volumen de operaciones parece insignificante si se compara con los de las grandes terminales. Pero son puertos con una gran importancia estratégica, porque de ellos depende el abastecimiento y las exportaciones de toda una isla. Una deficiente operación portuaria incide directamente en el flujo de suministro y en los precios de los artículos de consumo y, más grave todavía, en los de las mercancías de exportación, máxime por ser productos agrícolas perecederos. De ahí que la siempre grande responsabilidad profesional de los estibadores, se multiplica cuando se trata de los de puertos insulares periféricos. Estos compañeros afrontan un fuerte compromiso, con una plantilla imposible de incrementar, precisamente por su pequeño volumen global, pero en condiciones muy exigentes en fre-

cuente ocasiones, cuando el mismo día coinciden varios barcos y hay que atenderlos a todos, con igual productividad. Consciente de esto, el docente responsable del curso de formación, Fernando Pérez, lo diseñó atento a la necesidad de que la dedicación sea lo más versátil posible, de manera que unos pocos estibadores puedan atender toda la demanda que se presente, cuando se presente. Y ése es el motivo de que el curso sea mixto, para preparar estibadores que puedan cumplir funciones de capataz o de apuntador indistintamente, en función de las necesidades. Los contenidos del curso se refieren a Recursos Humanos (Comunicación, Trabajo en equipo y Habilidades para la resolución de conflictos), Toma de Decisiones y La Terminal Moderna. El curso, con una duración de un mes, compatibilizaba la formación teórica con la práctica, al objeto de que los asistentes asumiesen la aplicación directa de los conocimientos adquiridos a la operación. Aunque precisamente la citada y repetida coincidencia de varios barcos en un mismo día hace difícil su realización, las prácticas se han culminado con gran apro-

vechamiento, por la motivación y espíritu de los cinco estibadores en formación. Por otra parte, para aliviar el congestionamiento puntual del puerto, se están haciendo las gestiones oportunas, de manera que las navieras coordinen sus escalas y las distribuyan a lo largo de la semana y no, como ocurre actualmente, en los mismos días. De esta manera, para estar a la altura de su profesión y dar a su isla el servicio portuario de calidad que merece, la plantilla de estibadores de Santa Cruz de La Palma ha actualizado sus conocimientos y preparación práctica, sin olvidar la acción de coordinación con las empresas a la busca del objetivo común: que el Puerto de Santa Cruz de La Palma sea cada día más eficiente. MK



// LANZAROTE

Reunión de Zona

En este enclave se han celebrado las dos últimas reuniones de zona, el 18 de mayo y el 17 de julio pasados. En ella, los compañeros de Fuerteventura pusieron de manifiesto su preocupación por labores de estiba que pudiesen o tuviesen la intención de ser realizadas en puertos autonómicos (puerto de Gran Tarajal, Fuerteventura) en tareas como la descarga de graneles sólidos. Para ello, se van a realizar gestiones por parte de la organización, para buscar más información así como mantener los contactos políticos necesarios que ayuden a prevenir esta situación. Por otro lado, se han realizado gestiones con la Autoridad Portuaria para hacer unas nuevas instalaciones donde ubicar a los estibadores, tanto de Lanzarote como de Fuerteventura. Vale la pena hacer mención a que en el puerto de Lanzarote ha acometido la instalación de dos nuevas grúas pórtico, que viene a confirmar evolución positiva que se está produciendo en este puerto. Como punto final, indicar que se sigue trabajando intensamente para poder tratar de abrir la actividad de estibador en los puertos de La Gomera y El Hierro, aún sin resultados positivos, pero no dejando de insistir por ello.

// TENERIFE

Nuevos estibadores, un puerto que quiere y puede crecer

Ángel, Pedro, Cristo, Javi, Ramiro, José... y así, hasta 30 nuevos compañeros que se incorporan a la noble tarea de garantizar el abastecimiento y la salida de las exportaciones de Tenerife. Unos jóvenes que están descubriendo que el trabajo de estibador es todavía más esforzado y más motivador de lo que antes pensaban. Creen, ellos mismos así lo dicen, que “la gente de la calle ignora lo que es esto”. Porque “algunos compañeros trabajadores se preocupan más por lo que ganan los estibadores que por luchar para mejorar ellos sus condiciones de trabajo y ganar lo que es justo, lo que a cada cual le corresponde por su labor”. Desde este primer momento de su vida laboral portuaria, estos nuevos miembros del ejército mundial de la paz que somos los estibadores, están asumiendo el alto compromiso de un trabajo, “tan peligroso que obliga a hacerlo muy bien”. Y les llama la atención la manera de operar en los puertos, donde trabajadores y empresas “en lugar de perder el tiempo peleando, se esfuerzan en buscar conjuntamente la manera de colaborar para mejorar la calidad y la seguridad del servicio que prestan”. Dicen también estos compañeros que se han sumado



a garantizar el futuro del puerto de Tenerife, que un trabajo de “tanto riesgo, que exige una disponibilidad de 24 horas todo el año, solamente puede hacerse bien contando con la comprensión y apoyo de las familias y, sobre todo, con el espíritu de unidad y solidaridad que se respira en el muelle desde que uno llega a él”. Los estibadores, como siempre, demuestran su confianza en el futuro de su puerto de Santa Cruz de Tenerife, mejorando continuamente su preparación y aumentando su número para satisfacer la demanda. Es una lástima que la tan ansiada ampliación de este puerto en medio del Atlántico siga paralizada por incomprensibles problemas burocráticos. Quienes están impidiendo que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife ocupe el puesto que le corresponde en el mundo de la transferencia internacional de mercancías tienen una responsabilidad que algún día tendrán que pagar. MK



Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



**Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC**



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

Zona Catalano-Balear



// VILANOVA//PALAMÓS// SANT CARLES DE LA RÀPITA

Ingreso histórico en Esticat

“Fruto de las negociaciones establecidas por la Coordinadora y de los buenos resultados de los puertos de Palamós, Vilanova i la Geltrú y Sant Carles de la Ràpita, la Societat d'Estiba dels Ports Catalans ha decidido acceder a tres nuevos ingresos en Palamós y uno en Vilanova i la Geltrú”

Poco tiempo atrás, la plantilla de Esticat parecía destinada a extinguirse, ya que se habían dado varios casos de baja sin realizarse ninguna incorporación.

En el acta de la reunión que mantuvieron el pasado 21 de junio representantes de las empresas presentes en estos tres puertos, de Esticat y de Coordinadora, se refleja el proceso que deberán seguir los nuevos compañeros en su ingreso.

El primer paso será la incorporación en el Grupo 0, en el que realizarán las tareas propias de formación, teórica y práctica, tanto en vacío como sobre barco. Dentro del programa formativo se prevé la

instrucción en el manejo de grúas portuarias, incluida la grúa móvil autopropulsada, en el centro de Estibarna, si bien la parte práctica tendrá lugar en cada centro de trabajo.

Además de esta instrucción y según acuerde la comisión de formación, los nuevos trabajadores podrán formarse también en las especialidades de carretillas elevadoras, pala cargadora, kovaco y de todas las tareas propias del Grupo I. Una vez superado este proceso de formación, y de acuerdo con lo que marca el convenio de Esticat, los nuevos compañeros podrán optar a formar parte del Grupo II como oficiales manipulantes.

Puerto de Palamós



Estas nuevas incorporaciones se enmarcan dentro de los buenos resultados obtenidos por estos tres puertos menores catalanes en las últimas campañas. En el año 2005 se movieron, entre los tres puertos, 627.712 toneladas de mercancías, un 20,33 % más que en 2004. Por primera vez, la cifra neta de beneficios de Esticat superó los 11 millones de euros, un 10 % más que en 2004. Estos números permitirán a la empresa afrontar con solvencia lo que resta del Plan de Inversiones 2005-2008, que prevé 105,7 millones de euros, destinados a diferentes actuaciones en los puertos.

// BARCELONA

Los estibadores con el pueblo saharauí

Las organizaciones humanitarias que defienden la causa del pueblo saharauí recibieron nuevamente el apoyo de los portuarios de Barcelona, quienes llevaron a cabo gratuitamente la carga de la 12ª Caravana de Ayuda Humanitaria hacia los campamentos de refugiados de Tinduf, al suroeste de Argelia. La Caravana, embarcada en la terminal Port Nou con destino al puerto de Orán, incluía seis tráilers, un camión frigorífico y un autocar, que, en total, transportaban más de 200 toneladas de productos de higiene y material sanitario y educativo. Las muestras de solidaridad de los compañeros de Barcelona han sido constantes, no sólo con la causa saharauí, sino que en diversas ocasiones se han realizado estibas

gratuitas hacia países como Etiopía, Bosnia, Nicaragua, México o Cuba. Los portuarios catalanes son conscientes de las dificultades burocráticas que, a menudo, tienen que afrontar las organizaciones humanitarias, por lo que han tratado siempre de prestarles la máxima colaboración. En los campamentos de Tinduf, donde las lluvias torrenciales han destruido buena parte de los techos de las casas, la situación se ha vuelto durante los últimos meses más dura si cabe. El gesto de los estibadores catalanes no es más que un pequeña muestra de solidaridad ante un mar de injusticias, pero con él se ha querido recordar que para los portuarios de Barcelona, el saharauí sigue siendo un pueblo digno que merece todo el apoyo que se le preste.

// BARCELONA

Elecciones al Comité de empresa

En la Asamblea General del pasado 4 de mayo, los miembros de Coordinadora en Barcelona acordaron una nueva reorganización al frente del sindicato, así como la formación de nuevos grupos de trabajo. En este contexto, el pasado 26 de mayo, con una participación del 77,68% del censo de afiliados a Coordinadora, es decir, 724 de los 932 trabajadores censados (más siete votos en blanco), fueron elegidos 40 candidatos para las próximas elecciones sindicales y que, de no resultar elegidos, permanecerán como suplentes de las posibles bajas a lo largo del mandato del próximo Comité electo. Si tenemos en cuenta la cifra de estibadores que se encontraban de vacaciones (31) y de baja por enfermedad (25), accidente (18) o maternidad (2), el porcentaje real de participación alcanzó el 85,84%. Rosa Mª Dilla encabeza la lista de Coordinadora con el respaldo de 544 compañeros y se convierte en la primera mujer

que gana unas elecciones previas dentro del sindicato. Junto a ella, los veinte candidatos más votados fueron Julio Navarro (512), Emilio Manzano (441) Albert Gil (312), Joaquín Toledano (293), Fco. Javier Bayarri (279), Maica Cerezo, (204), Israel Marín (196), Silvia Puig (187), Noel Espejo (177), Juanjo González (172), Miguel Marín (171), Juan Carlos Morón (160), Felipe Román (156), Carlos Arena (154), Josep Puig (153), Miguel García (143), Rosa Sanz (138), Juan Carlos Villar (135), Antonio Antequera (134) y Carlos Galindo (129). Los 21 primeros de esta lista han sido los elegidos en las elecciones del 24 de julio, pues no se han presentado candidaturas de otros sindicatos.



//CASTELLÓN

Sí a la nueva dársena, siempre que se finalice a tiempo

Los estibadores del puerto de la capital de la Plana se muestran muy satisfechos con la ampliación de las instalaciones. Con todo, quieren resaltar la importancia de cumplir el plazo de las obras para que la Copa América no deje a los barcos de carga sin amarres disponibles. La nueva infraestructura aumentará enormemente la capacidad de trabajo del puerto y su rendimiento, permitiendo acoger grandes buques de granel y portacontenedores. Si bien todos los sectores del puerto se muestran entusiasmados ante esta nueva infraestructura, los estibadores han expresado sus preocupaciones en lo que se refiere a la casi segura saturación del puerto si no se finalizan las obras a tiempo y a aspectos de seguridad laboral. La Copa América marca el límite temporal infranqueable si no se quiere que

muchos barcos no puedan ni entrar. El caso es que el Muelle del Centenario acogerá las actividades deportivas y, por lo tanto, se dejará de cargar y descargar allí, tareas que deberían realizarse en la nueva dársena sur.

Así, si no está lista, los estibadores perderán actividad y jornales. Port Castelló ha experimentado un enorme crecimiento en los últimos años. Recientemente han ingresado 26 nuevos trabajadores en el Grupo 0. Obviamente, se pondría en peligro el crecimiento de la plantilla si la dársena no está acabada a tiempo. La otra preocupación tanto más importante se ciñe a la seguridad laboral. Los estibadores castellonenses exigen que el incremento de la actividad venga acompañado de infraestructuras que les permitan seguir trabajando sin riesgos.

//MAHÓN

Dos nuevos ingresos



Durante el mes de abril pasado han ingresado dos nuevos trabajadores en el Grupo 0 del puerto de Mahón, aumentando hasta 16 el total de la plantilla de la SE. Durante casi dos años ese ha sido el número de estibadores en ese puerto (10 de RLE, 2 de RLC y 4 en Grupo 0), pero una jubilación y la marcha de un compañero a Valencia provocó el paso de dos miembros del Grupo 0 al Grupo II, haciendo necesario volver a cubrir esas plazas.

LA ESTRUCTURA DE 46 METROS DE ALTURA SE CONVERTIRÁ EN EL PRINCIPAL PUNTO DE OBSERVACIÓN DE LOS BUQUES QUE LLEGAN AL PUERTO

La torre de control portuaria estará acabada en septiembre

“Desde el próximo otoño un nuevo edificio recibirá a los barcos que lleguen a Barcelona. Se trata de la torre de control del puerto, que junto a su edificio anexo ocupará una superficie de 3.054 metros cuadrados en el muelle de Inflamables”

La estructura, de 46,70 metros de altura, permitirá a sus ocupantes tener una óptima perspectiva visual de las instalaciones. El edificio en construcción acogerá a los miembros de la Corporación de Prácticos, y facilitará la gestión de tráfico interior y el de acceso al puerto ampliado. Hasta el momento los servicios de la Corporación se encontraban ubicados en el edificio Porta Coeli, en el rompeolas.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona adjudicó en septiembre de 2004 a la empresa COPISA la construcción del edificio y la torre de control portuaria por un importe de 3,3 millones de euros. La torre tendrá 9 niveles, en los últimos de los cuales se ubicarán tres plantas con las salas de control, de crisis y técnica. En el edificio anexo se habilitarán estancias para uso de los prácticos y la marinería, zonas de administración y aulas de formación.

El artífice del proyecto, el arquitecto Josep Maria Botey, se inspiró para la torre en las grandes grúas de contenedores del puerto; es por ello por lo que un poco más de la mitad de la torre tiene una ligera inclinación hacia el mar. Asimismo, en gran parte de su superficie está revestida a base de placas metálicas de acero cortén, que dotan al inmueble de un tono rojizo y una pátina oxidada similar a la de las grúas, que además lo protege de la agresividad ambiental.

Sin lugar a dudas, una gran ventaja de este nuevo edificio y torre de control será su situación privilegiada, sobre todo a medida que avancen las obras de ampliación del puerto. Las actuaciones de infraestructura en marcha están cambiando de modo relevante la configuración física del puerto, que doblará su superficie terrestre y cuya bocana principal quedará mucho más al sur que la actual.



Zona Norte



// BILBAO

Antolín Goya en la Asamblea del Puerto

“Antolín Goya, Coordinador General de nuestro sindicato, expuso el pasado 2 de junio al colectivo portuario de Bilbao los motivos que han posibilitado que la huelga anunciada fuese finalmente desconvocada”



En la asamblea general celebrada en la Escuela Náutica de Portugalete, Goya analizó la situación actual de la tramitación de la Reforma de la Ley 48/2003 y el desarrollo del IV Acuerdo Marco. Citó como fundamental para la negociación el acuerdo alcanzado por Coordinadora y Anesco, tras el incumplimiento de Puertos del Estado del Proyecto de Ley pactado principalmente en aspectos tan fundamentales como los relativos a las terminales dedicadas y la autoprestación. Tras el acuerdo alcanzado entre Coordinadora y Anesco, Puertos del Estado tomó la decisión de abandonar la mesa de negociación.

Goya valoró positivamente la intervención en el proceso de Salvador de la Encina. Los compromisos adquiridos por el portavoz del Grupo Socialista en la comisión de Fomento del Congreso, relativos principalmente a las terminales dedicadas, a la retirada del Proyecto de todo lo referente a la autoprestación, y al reconocimiento de las tareas de estiba como servicio público, han sido prioritarios para el desbloqueo de la negociación, así como la ampliación del plazo de enmiendas para la tramitación del Proyecto de Ley.

Debido al calendario político, será en el próximo otoño cuando se comenzarían a debatir estas modificaciones por parte de todos los grupos en el Congreso. Goya apeló firmemente a la unidad, a la implicación de los jóvenes, cada vez más numerosos dentro del colectivo portuario, a la actividad sindical, abogando por que no se de la situación dé un colectivo acomodado.

La asamblea aprueba la propuesta de Coordinadora sobre descanso

En la misma asamblea, el colectivo portuario de Bilbao aprobó la propuesta presentada por Coordinadora de formar grupos de 40 trabajadores que descansen 10 días laborables cada dos meses con rotación entre grupos y dependiendo de la especialidad ejercida. Esta propuesta permite acabar con los más de 7.000 festivos acumulados por el colectivo de trabajadores portuarios.

Se establece un total de 60 festivos por trabajador, realizados por turnos y dando facilidades para el intercambio o elección de la fecha idónea. Esta iniciativa, aprobada con anterioridad en la asamblea interna de Coordinadora, fue asimismo respaldada en la asamblea general por un total de 105 votos a favor, 5 en contra y 16 abstenciones. Tras la ratificación de la propuesta, ésta pasará a ser concretada con las empresas.

La propuesta resultante deberá ser aprobada definitivamente por los sindicatos y se llevará a efecto por los estibadores.

Inició en la necesidad de ofrecer una información constante, “realizando un esfuerzo extra en cuanto a comunicados, bases de datos, etc.” Realizó además una mención especial a la labor ejercida por Isaac Velado, Presidente de Coordinadora en Bilbao, y a su implicación constante en las tareas sindicales. Durante la asamblea representantes de los sindicatos ELA, LAB y UGT tuvieron la oportunidad de ofrecer su visión sobre la problemática actual en el sector de la estiba. Tras la discusión de la actualidad a nivel nacional se pasó a analizar las cuestiones propias de la actividad en el Puerto de Bilbao.



// GIJÓN

A la espera de una resolución favorable

“Contencioso administrativo contra el punto 2G del Real Decreto de 1986”

Los compañeros de Gijón continúan a la espera de una resolución favorable en el “contencioso administrativo” que Coordinadora presentó contra el punto 2G del Real Decreto de 1986, que desató el conflicto en El Musel a principios de 2004. Recordemos que el punto 2G, en el que se amparaba Fernando Palao entonces presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón y en la actualidad Secretario General de Transportes- para privatizar la terminal de graneles sólidos EBHISA, hacia referencia a la posibilidad de que las terminales que poseen plantas de transformación puedan prescindir de la contratación de estibadores de la Sociedades de Estiba.

Un argumento que permitía a EBHISA, empresa controlada en un 68% por la Autoridad Portuaria gijonesa, utilizar personal no portuario para las labores de carga y descarga de los buques graneleros (parte de la carga y descarga que no puede hacerse con las grúas pórtico) y de la que se encargaban 47 estibadores (casi un 50%, en aquel tiempo, de la Sociedad de Estiba de El Musel).

En el acuerdo alcanzado finalmente, y tras varias semanas de lucha, se accedió a que una veintena de estibadores y gruistas compartieran labores con personal de la propia empresa y se sustituyó el expediente de regulación presentado tras su disolución como empresa estibadora, por prejubilaciones. Esperemos que la resolución de este “contencioso administrativo” obligue a que las tareas en EBHISA vuelvan a ser para los estibadores.

// ASTURIAS

La OEPA apuesta por el convenio provincial

Los compañeros de la Organización de Estibadores Portuarios de Asturias (OEPA), sindicato integrado en la Coordinadora de Trabajadores del Mar, defiende que el convenio colectivo del sector mantenga su carácter provincial. Aunque no descarta que el convenio pueda incluir algunas particularidades de El Musel o del puerto de Avilés, las cuestiones fundamentales, como salarios, horarios, etcétera, deben ser, a juicio del sindicato, comunes. No tiene sentido que la estiba se convierta en un elemento de competencia que pueda determinar si un tráfico se encauza a través de uno u otro puerto, porque ambos pertenecen a la misma comunidad autónoma y se encuentran muy próximos entre sí. La idea de diferenciar los convenios fue planteada por

la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Gijón (Gestiba), pero sin renunciar a la movilidad geográfica, como ocurre con otras sociedades estatales que operan en puertos de la misma comunidad autónoma. Los compañeros de la OEPA esperan una respuesta por parte la patronal ANESCO para empezar a negociar, y se preguntan por qué la Autoridad Portuaria de Gijón promovió en su día la diversidad de la estiba, con el nombramiento de un gerente específico para Gestiba, y quiere ahora un convenio de ámbito local. OEPA recuerda que los socialistas apoyaron en su día la fusión portuaria para evitar que El Musel y el puerto de Avilés se hicieran mutuamente la competencia, pero la política actual parece contraria al principio de un solo puerto asturiano con dos bocas.



**HOLDING M.
CONDEMINAS**

**PRESIDENCIA Y
DIRECCIÓN GENERAL**
Edificio Condeminas

Paseo Colón nº 11, 3º 1ª
08002 BARCELONA
Tel. 93 310 20 20 / 93 295 45 80
Fax 93 319 76 41 / 93 319 81 89
gerencia@ergransa.es

SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA

Muelle propio: 241 mts/l.
Muelle calado: 41 pies (12,5 mts).
Silos verticales (productos agroalimentarios
fluyentes) capacidad 145.000 tons.
Silos horizontales (productos agroalimentarios
no fluyentes) capacidad 30.000 tons.
Descarga neumática.
Descarga / carga convencional.
Descarga / carga ferrocarril.
Descarga / carga camión.
Pesaje.
Servicios complementarios.
Trazabilidad e identidad preservada.
Política de calidad:
ISO 9001:2000 / ISO 14001.

ERGRANSA
Silos Condeminas
Muelle Contradique s/n
08039 Barcelona - España
Tel. 93 443 37 16
Fax 93 442 20 28
www.ergransa.es



ERGRANSA
SILOS CONDEMINAS



Estrasburgo



// Imágenes de una lucha

Adiós Directiva, adiós

“La Comisión Europea de Transportes hizo pública, el pasado 9 de marzo, una decisión por todos esperada: la Directiva de Servicios Portuarios, pasaba a mejor vida. Una declaración que puso de manifiesto que los trabajadores portuarios no andábamos desencaminados con nuestro rechazo frontal a la Directiva y el mantenimiento de una postura crítica respecto a los cambios de la política portuaria europea recogidos por el texto, ya que repercutían negativamente en nuestra profesión”

Pero la Comisión dejó claro que no renunciaba a presentar la cuestión de la liberalización portuaria en Europa, aunque Jacques Barrot, se comprometió a abrir un amplio debate en el que participaran todas las partes afectadas y en función de la respuesta que se obtenga, la Comisión decidirá si presenta o no una nueva propuesta. Una promesa de diálogo y conciliación que esperamos se lleve adelante y un proceso de consulta en el que Coordinadora tiene mucho que aportar desde su perspectiva de organización sindical.

Pero para llegar a este punto, cabe recordar que, el 18 de enero, el Parlamento Europeo rechazó por una aplastante mayoría -532 votos en contra por 120 a favor- la propuesta de directiva europea, que fijaba las pautas para la desregularización de los servicios portuarios.

La votación de la Directiva en el Parlamento Europeo y su posterior retirada por la Comisión Europea de Transportes ha supuesto una gran derrota para aquellos que

“El Parlamento Europeo rechazó por una aplastante mayoría -532 votos en contra por 120 a favor- la propuesta de directiva europea”

pretendían desregularizar la operación portuaria permitiendo el intrusismo y dando entrada a la contratación de mano de obra no cualificada, con el consiguiente aumento del riesgo laboral. Esta directiva suponía un ataque incomprensible a un sector que goza de buena salud. La única explicación es que nuestra estabilidad laboral parece molestar a los intereses económicos de empresas multinacionales empeñadas en degradar los derechos laborales que equilibran el buen funcionamiento del sector.

Coincidiendo con la votación de la Eurocámara, miles de estibadores portuarios se manifestaron por las calles de Estrasburgo, sede del Parlamento, en representación de sus puertos. Desde la puesta en marcha de la convocatoria de la manifestación en Estrasburgo, los



Julián García, ex Coordinador General de La Coordinadora en la cabecera de la manifestación

compañeros demostraron un extraordinario interés. Dicho interés quedó plasmado en la mayor movilización internacional de portuarios de Coordinadora que, unidos a los miles de convocados por las organizaciones sindicales del IDC y otras belgas, holandesas y alemanas, supuso la presencia de más de 10.000 estibadores europeos concentrados ante la sede del Parlamento Europeo en defensa de la profesión.

Nos manifestamos junto a compañeros de otros puertos, miles y miles de trabajadores con los que compartíamos un objetivo común: defender un modelo de trabajo, así como la dignidad y la profesionalidad de esta nuestra labor. En esos momentos nos dimos cuenta de la

“Pero debemos ser prudentes y esperar que las palabras no sean solo eso, palabras”

fuerza de la unidad y lo acertado de los análisis sindicales y las decisiones tomadas en nuestros puertos, en Coordinadora y en el IDC.

En la experiencia de la lucha colectiva, celebramos entrevistas con los grupos parlamentarios, gestiones políticas, tuvimos la máxima coordinación y unidad de acción con los sindicatos de todos los puertos europeos y desplegamos un amplio abanico de acciones sindicales como la huelga, manifestaciones y concen-

traciones, uniendo a ello la máxima capacidad de diálogo. Hemos cosechado un segundo éxito sindical que, unido al acuerdo sobre la modificación de la Ley de Puertos española, nos permitirá acometer la negociación del IV Acuerdo Sectorial con un marco legislativo despejado y favorable.

Pero debemos ser prudentes y esperar que las palabras no sean sólo eso, palabras. Y que de aquí en adelante a nadie se le olvide que para acometer cambios que afecten al futuro de nuestra profesión se han de tener muy en cuenta nuestras opiniones. En todo caso, sabemos que la unidad es la garantía del éxito de nuestra lucha.



Estrasburgo



//Cronología de una lucha

// 5 DE ENERO

Los trabajadores portuarios europeos reunidos en asamblea el día 5 de enero en Le Havre, procedentes de 9 países miembros de la Unión Europea y representando a más de 40.000 trabajadores, empleados en más de 100 puertos europeos, rechazaron de manera unánime la segunda directiva y construyeron un plan de acción a escala europea:

· *Jornada de acción e información (11 de enero)*

· *Manifestación masiva a nivel europeo en Estrasburgo, con inicio en la Place de l'Étoile entre 12 y 13 horas y final previsto frente al Parlamento Europeo, apoyada por huelgas en los puertos europeos. (16 de enero).*

En esta reunión de Le Havre se asumieron como propias las distintas acciones planteadas por otras organizaciones sindicales europeas del sector.

// 11 DE ENERO

Los trabajadores portuarios europeos secundan el paro contra la Directiva. Paros de 24 horas en puertos belgas, alemanes, holandeses, chipriotas y finlandeses, y paros de 2 horas en los que se celebraron asambleas informativas en todos los puertos españoles, franceses, portugueses, griegos y suecos.

// 16 DE ENERO

Jornada de huelga en los puertos españoles, franceses, portugueses, griegos, chipriotas y suecos. Manifestación en contra del Proyecto de Directiva Europea de Servicios Portuarios que recorrió las calles de Estrasburgo -marcada por la unidad de acción sindical de los portuarios europeos, con la presencia de representantes de unos de 150 puertos y de más de 60.000 trabajadores portuarios-. Clásicos enfrentamientos con la policía francesa, que no estaba dispuesta a permitir la llegada de los estibadores al recinto parlamentario. Terminada la manifestación, una representación de estibadores españoles, belgas y holandeses, encabezados por el Coordinador General de IDC, Julián García, se reunió con el presidente del Parlamento Europeo, el español Josep Borrell, quien garantizó el apoyo de los parlamentarios socialistas a esta causa, asegurando que el 90% de los parlamentarios europeos rechazaban el proyecto.

// 17 DE ENERO

Excepto los puertos españoles, portugueses, franceses y griegos, que continuaron paralizados durante la jornada, buena parte de los puertos europeos comenzaron su actividad a la espera de la votación del día 18 en el Parlamento Europeo y tras una intensa jornada, la del día 16, en la que se volvió a demostrar el rechazo unánime que provocaba la Directiva entre los trabajadores portuarios. Las acciones sindicales convocadas fueron seguidas por una amplísima mayoría de los trabajadores. Como no podía ser de otra forma, en los puertos afiliados a Coordinadora se realizaron las asambleas informativas del día 11 y se secundó la huelga durante los días 16 y 17.

// 18 DE ENERO

El Parlamento Europeo rechaza la Directiva, como ya ocurrió en 2003, que pretendía desregularizar los servicios portuarios. Un total de 532 eurodiputados votaron contra una Directiva que únicamente defendía los intereses de las grandes compañías armadoras. A favor del texto votaron 120 europarlamentarios, mientras que 25 se abstuvieron. Otra victoria de los trabajadores portuarios europeos que desde el primer momento mostraron su oposición al texto y desplegaron toda su capacidad de movilización para derrotarla.

// 9 DE MARZO

La Comisión Europea retira definitivamente la Directiva de Servicios Portuarios, basándose en que una política portuaria de la UE debería aspirar a ayudar a los puertos europeos, respondiendo de manera eficaz ante el aumento del tráfico marítimo y el riesgo de saturación de la capacidad portuaria. También se anuncia la puesta en marcha de un debate entre las partes interesadas, el Parlamento y los Estados miembros, sobre las orientaciones estratégicas de una política portuaria europea.





Efemérides

// 25 de julio de 1984

La cosmonauta soviética Svetlana Savitkaya se convierte en la primera mujer que "camina por el espacio"



Frase

"Sexo: lo que sucede en diez minutos es algo que excede a todo el vocabulario de Shakespeare"

Robert Louis Stevenson (1850-1894) Escritor británico.

Truco

Cuchillos de acero

Si tienes cuchillos que no sean de acero inoxidable, habrás notado que se estropean con facilidad. Para preservarlos guardados en un recipiente lleno de serrín.



// SALUD

El rostro del fumador

"Que el tabaco mata, es bien sabido por todos. Pero las consecuencias del tabaquismo no sólo se traducen en una elevada mortalidad por cáncer de pulmón o enfermedad cardiovascular. El consumo de cigarrillos también tiene consecuencias estéticas y dermatológicas devastadoras. De ahí que la frase: 'El tabaco le hace a usted viejo y feo', pueda convertirse en el mejor reclamo para que los jóvenes, cuya preocupación por el aspecto físico va en aumento, digan no al tabaco"

La piel es un fiel reflejo de nuestro estado de salud. Por ello no resulta muy difícil distinguir a los no fumadores de los fumadores por la calidad de su cutis. Más de 60 sustancias nocivas procedentes de los cigarrillos contribuyen a crear lo que se denomina 'cara del fumador', una serie de características que muestran el deterioro que el tabaco provoca en la piel: "arrugas profundas, aspecto demacrado, huesos prominentes, piel grisácea, dientes amarillos",...

Pero esto no es todo, el consumo de tabaco también favorece la aparición del paladar o lengua del fumador, provocados por los alquitranes y el calor de la combustión, así como el desarrollo de cáncer de boca o labio. El 80 por ciento de las personas que sufren cáncer de labio son fumadoras. La aparición de estos signos está

directamente relacionada con el número de cigarrillos consumidos. Así, cuanto más se fuma, más empeora el estado de la piel.

Entre las sustancias más dañinas se encuentra la nicotina, que además de favorecer la adicción al tabaco tiene un efecto vasoconstrictor al elevar los niveles de vasopresina, una hormona que estimula la contracción de las fibras musculares. Como consecuencia, los vasos se contraen, aumenta la presión sanguínea y empeora la cicatrización de las heridas.

Debido a este efecto vasoconstrictor, los especialistas recomiendan dejar de fumar un mes antes y un mes después de una intervención quirúrgica.

El tabaco también provoca la hidroxilación de un esteroide estrógeno llamado estradiol. Esto se traduce en una disminución de estrógenos, lo que favorece la sequedad y atrofia cutánea en las mujeres. A su vez, la reducción de estrógenos provoca un ligero aumento de andrógenos y puede aparecer más vello.

Asimismo, el tabaco disminuye la aportación de oxígeno a los tejidos y la absorción de vitamina A,

altera el colágeno y la elastina, favorece la atrofia dérmica y la agregación plaquetaria.

Daño reversible

Afortunadamente, y a diferencia de lo que ocurre con el daño provocado por los rayos ultravioleta, la mayor parte de los efectos del tabaco en la piel son reversibles. Para ello es imprescindible dejar de fumar definitivamente y emprender un tratamiento sintomático. Para recuperar la piel se emplean cremas con estrógenos y con ácidos retinoico y glicólico, que aceleran la descamación de la piel, y se realizan *peelings*, con los que se consigue eliminar las células muertas y acelerar la regeneración de la piel. También es conveniente el consumo de suplementos que ayudan a combatir los radicales libres, como las vitaminas A y E, zinc y selenio. Estos tratamientos van acompañados de otras recomendaciones, como evitar las exposiciones solares o el consumo de alcohol. Aunque la mejoría empieza a notarse casi de inmediato, la piel no se recupera del todo hasta pasados tres o cuatro años después de dejar de fumar.

// COCINA

Arroz con brócoli y vinagreta de miel

// PARA 4 PERSONAS

// TIEMPO

25 minutos

// DIFICULTAD:

Fácil

// COSTE

Barato

// INGREDIENTES

300 grs. de arroz

500 grs. de brócoli

1 cucharada de zumo de limón

2 cucharadas de aceite de oliva

50 gr. de piñones

50 gr. de pasas de Corinto

1 cucharada de sal

// PARA HACER LA VINAGRETA

3 cucharadas de miel

3 cucharadas de aceite

1 cucharada de vinagre de jerez

1 cucharada de pimentón rojo

1 cucharada de sal

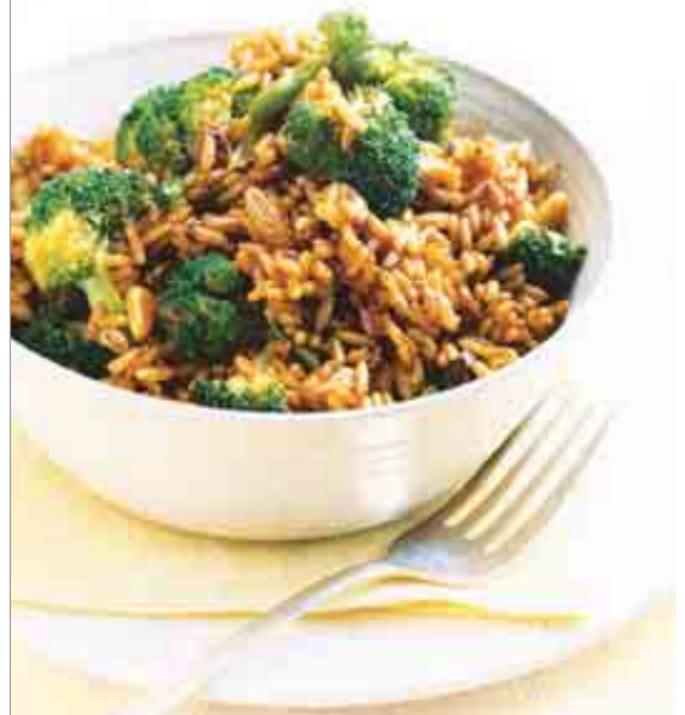
// ELABORACIÓN

Ponemos el arroz en una bandeja, con el zumo de limón y el aceite de oliva, la sal y agua que lo cubra y dos dedos más.

Cortamos el brócoli en ramitos y lo colocamos en una bandeja de horno a una temperatura de 100 grados durante 10 minutos. Retiramos.

Volvemos a programar a la misma temperatura durante 8 minutos, para terminar de hacer el arroz.

Mezclamos el arroz con el brócoli en una fuente, hacemos la vinagreta mezclando todos los ingredientes y la añadimos por encima, junto a los piñones y las pasas.





Efemérides

// 31 de julio de 1991
Tratado START: la URSS y EEUU acuerdan reducir sus arsenales nucleares estratégicos en un 30 %



Frase

"Es mejor tener la boca cerrada y parecer estúpido que abrirla y disipar la duda"
Mark Twain (1835-1910)
Escritor y periodista estadounidense

Truco

Espejos de baños sin vapor
Para que los espejos no se empañen cuando usamos la ducha, frotarlos con un poco de champú para el pelo y no se empañaran durante un tiempo

// MÁS VALE PREVENIR



Descripción de un sistema de gestión

La gestión de la prevención laboral

Un gran número de organizaciones y expertos han buscado determinar por qué las empresas no consiguen reducir adecuadamente la siniestralidad laboral, lo que ha originado, desde hace muchos años, la aparición de diversas teorías o planteamientos que posteriormente han ido evolucionando con el tiempo.

Las empresas han utilizado herramientas o sistemas de control de la gestión de la prevención basadas en indicadores de siniestralidad clásicos, que en muchos casos dan una información enga-

ñosa, alimentan el pensamiento de la organización a corto plazo y no estudian las tendencias de la siniestralidad. Y lo que es más problemático, no buscaban una mejora continua de la prevención de los riesgos laborales.

No es menos cierto que la gestión de la seguridad y salud laboral, desde hace algún tiempo, se encuentra dentro de las preocupaciones de las empresas del mundo por las altas tasas de accidentalidad que tienen lugar actualmente.

En nuestro país comienza a generalizarse este término debido al

proceso de perfeccionamiento empresarial, donde la empresa debe trazarse estrategias en todos los sistemas por los cuales esta compuesta con el objetivo de ser eficientes, eficaz y competitivo.

El sistema de gestión de los recursos humanos no está exento de este perfeccionamiento, puesto que se muestra hoy como un factor determinante de la posición competitiva que la empresa alcanza, como resultado de la incidencia que tiene en aspectos tales como la capacidad innovadora de una organización y la calidad de sus productos o servicios. Este papel reforzado de los recursos

humanos, exige de las empresas nuevas formas de gestión y un cambio en la orientación para hacerlos congruentes en el proceso de perfeccionamiento empresarial antes mencionado.

El diseño de modelos de gestión de la seguridad y salud laboral asegura lo antes expuesto. La problemática fundamental en esta temática consiste en que la no existencia de un modelo de gestión de la seguridad y salud en las organizaciones provoca que no se gestione de una manera eficiente los riesgos laborales todo debido al desconocimiento de cómo elaborar e implantar dicho modelo.

Afectando esto a:

- La salud del trabajador.
- Motivación del trabajador.
- Sociedad.
- Economía de la empresa.
- Prestigio de la empresa.



// EL QUE SABE, SABE

Un proceso de facilitación del ingreso a la organización

El adiestramiento laboral como modo de formación

Consideremos el trabajo como medio para formar personas integrales, útiles, centradas en los problemas reales del país, alejados de la autosuficiencia y los falsos valores. Diversas modalidades de ese principio se han puesto de manifiesto en los distintos tipos de educación y se extiende a la consideración del adiestramiento laboral.

El adiestramiento laboral es un espacio que se propicia para que las organizaciones empresariales contribuyan a completar la formación integral de los integrantes de su organización.

Es preciso determinar los objetivos del adiestramiento laboral, las responsabilidades que asume la organización empresarial y el tutor en este proceso, los deberes y derechos del adiestrado, los plazos de duración del adiestramiento y todo lo relacionado con la evaluación del interesado hasta la conclusión del proceso.

El programa de adiestramiento se realiza por etapas: la etapa introductoria o de familiarización, la

etapa de aprendizaje de las profesiones o cargos relacionados con su perfil profesional, la etapa de preparación como posibles jefes directos de la producción o los servicios y la etapa final del adiestramiento y la evaluación correspondiente, así como el plazo de duración para el adiestramiento y se reconoce explícitamente que:

El Sistema de Adiestramiento Laboral posibilita al trabajador su adaptación laboral y la preparación complementaria para la adquisición de conocimientos y habilidades específicas que le permitan asumir con eficiencia las funciones inherentes a los cargos técnicos o de mandos intermedios a los que sean destinados en su centro de trabajo.

Se utiliza un folleto ¿Vas a empezar a trabajar? que recoge un conjunto de interrogantes como resultado de haber conversado con decenas de jóvenes acerca de las principales preocupaciones y dudas que le rodean con motivo del período de comienzo en la vida laboral.

Entre ellas están :

- ¿Podré yo cumplir con mi trabajo?
- ¿Seré capaz de hacerlo bien?
- ¿Bastará con lo que me han enseñado?
- ¿Cómo serán mis compañeros de trabajo? ¿"Caeré bien" en este colectivo?
- ¿Cómo me tratarán ?
- ¿Ya tengo ubicación?
- ¿Podré cumplir con las normas de disciplina? ¿ No seré sancionado?
- ¿Oirán mis opiniones? ¿ Me ayudarán cuando tenga dificultades en el trabajo?
- ¿Cómo podré conjugar el trabajo con todo lo que me gusta hacer?
- ¿Podré saber todo lo que deseo acerca de mi trabajo en mi centro laboral?
- ¿ Cómo será el recibimiento que me hagan?
- ¿Tendré a alguien que me enseñe y me oriente?

Preocupaciones y dudas que conforman un abanico de situaciones complejas para esta persona que enfrenta el cambio que supone el ingreso en un nuevo trabajo.

El adiestramiento laboral es un proceso de formación acotado en

tiempo, que se inicia con el ingreso a la organización y quienes tienen que continuar facilitando ese proceso son en primera instancia el colectivo laboral de carácter heterogéneo, las personas designadas por su cargo o misión en particular, como pueden ser los tutores, y la familia y la sociedad en su sentido más amplio.

Por lo tanto en el diseño del Modelo de Gestión del Conocimiento de la Empresa tiene que estar muy precisado como se va ejecutar el adiestramiento laboral.

En esta gestión , hay un método pedagógico que ha prevalecido : la tutoría. La diferencia básica entre el mundo académico y el empresarial antes se establecía a partir de que el primero valoraba lo que el hombre sabía, mientras que el segundo remuneraba lo que el hombre hacía. Pues bien, ahora ocurre que el mundo gerencial privilegia lo que el hombre hace por saber lo que sabe, por admitir lo que no sabe y por asumir los compromisos de ampliar su capacidad de aprender y de ejercer su capacidad de emprender. Si en la organización empresarial hay con-

ciencia de la importancia de lo que este proceso puede reportarle como beneficios en pro de formar un hombre a tono con las necesidades actuales, no es de escatimar esfuerzos y recursos, que al final traigan como consecuencia la realidad de haber perdido la oportunidad para tener nuevos empleados no sólo más capaces por sus conocimientos, hábitos y habilidades, sino por su comportamiento y valores afirmados durante el proceso. Si además, no se aprovecha este espacio para propiciar que durante el adiestramiento se desarrollen métodos que permitan al trabajador reconocerse, crecer, aprender a aprender, como necesidad vital del momento en que vive, el empeño de la organización empresarial quedaría mutilado porque su alcance no iría más allá de un enfoque tradicional.

No cabe dudas que la tarea de crear y conservar una fuerza de trabajo talentosa, que se ajuste al cambiante ambiente laboral de estos tiempos tiene que ser hoy, más que nunca, una tarea de muy alta prioridad en la estrategia de la organización empresarial.



// Más allá de los puertos

// MILES DE AFECTADOS QUIEREN RECUPERAR SU DINERO

Presunta estafa o el timo de la estampita

Aunque no son nuevos los escándalos en bienes tangibles, la presunta estafa desarrollada por Forum Filatélico y AFINSA se ha podido llevar por delante los ahorros de más de 300.000 familias.

¿Qué ha pasado con Forum Filatélico y AFINSA? Según la querrela hecha pública, en el escrito presentado por la fiscalía se acusa a los responsables de estas entidades de desarrollar durante los últimos años un negocio defraudatorio de captación de ahorro masivo. Así consiguieron importantes aportaciones de parte de personas a las que se vendieron lotes de sellos sumamente sobrevalorados (depósito de los mismos a cargo de la vendedora y mandato de venta o compromiso de recompra por la misma), cuando no falsos (al menos esto se dice para AFINSA), y, luego, abonaron cantidades en concepto de intereses que no eran tales, sino parte del metálico recibido de los propios clientes. Se trataba de un negocio piramidal que no se sostenía por las revalorizaciones de los sellos sino por las aportaciones de nuevos clientes.

AFINSA y Forum Filatélico, según la Fiscalía Anticorrupción se encuentran en situación de absoluta insolvencia. Esto significa que no tienen dinero para hacer frente a ningún pago. Lo peor para los inversores es que, a diferencia de bancos, cajas y sociedades de valores, este tipo de inversiones no tienen cobertura económica institu-

cional. Parece sin embargo que el Gobierno ha anunciado la creación de un fondo de garantía que cubra futuras situaciones similares. Lo que aún no sabemos es si se aplicará con efectos retroactivos, para poder indemnizar a los afectados como se hizo con los de Gescartera.

Desde finales de 2003 el control de las sociedades comercializadoras de bienes tangibles se encuentra en manos de "las autoridades competentes de consumo", o sea las comunidades autónomas. El control desde entonces parece haber sido escaso, cuando no nulo. Poder condenarles como responsables subsidiarios por dejación de funciones, es una posibilidad muy remota, aunque desde algunos sectores se reclame como necesaria. Desde algunas asociaciones de afectados se recomienda tener paciencia, pues las entidades se encuentran intervenidas judicialmente y serán los Juzgados Centrales de Instrucción número 1 y 5 los que den luz verde a cualquier posible acción (acusación particular, personación en la querrela...). Pero sí han aconsejado hacer acopio de toda la información referente a AFINSA y Forum Filatélico (contratos, recibos de reembolsos, de aportaciones, publicidad, cartas dirigidas a la empresa, etc.); no entregar a nadie (abogados, asociaciones...) los originales de esos documentos; y suspender los pagos periódicos que se tengan comprometidos con ambas entidades.



// LLEGADA DE INMIGRANTES POR MAR: ¿MERCANCÍAS O PERSONAS?

Canarias: tierra a la vista



Los cayucos procedentes de Mauritania o Senegal, que no constituyen el cauce más numeroso de la inmigración ilegal, aunque sí el más alarmante, vuelven a poner en evidencia a las autoridades españolas que se ven desbordadas ante ese fenómeno que ya se sitúa entre las primeras preocupaciones de los ciudadanos.

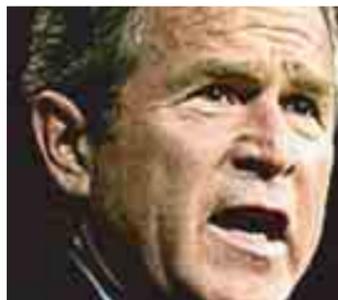
La llegada semanal de un millar de personas a los puertos de Tenerife, Gran Canaria, La Gomera y Fuerteventura desafía a las fuerzas policiales, las organizaciones asistenciales y las autoridades autonómicas, locales y

centrales; en definitiva, a todos los implicados en el control marítimo, el auxilio a los rescatados y la gestión de las repatriaciones. Y ya han comenzado a aflorar los primeros reproches entre los gobiernos regional y central, lo que configura un pésimo escenario para ajustar la imprescindible cooperación que requiere una situación como la que se vive en las Islas.

Canarias, un archipiélago que habitualmente ha sido tierra de emigrantes, se convierte ahora en receptor, por su cercanía al Sahara y las crecientes dificultades que encuentran quienes intentan el "salto" a Europa a través del Estrecho de Gibraltar. Pero existen otros datos. Unos 150 millones de personas de todo el mundo viven fuera de su país de origen en la actualidad. En esta cifra se incluye a los doce millones de refugiados que huyen de su tierra natal por culpa de la guerra, el hambre o las persecuciones y se le añaden entre dos y tres millones de nuevos emigrantes al año. Aunque parezca una cifra desorbitada, se trata sólo de

// EMIRATOS ÁRABES UNIDOS Y LOS PUERTOS NORTEAMERICANOS

La seguridad global del imperio

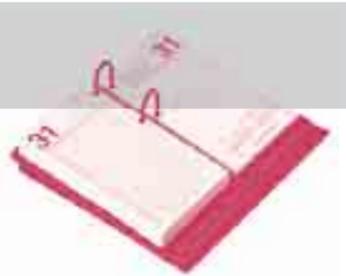


La compra de la compañía británica P&O, que se encargaba de la gestión de los puertos de Nueva York, Nueva Jersey, Baltimore, Filadelfia, Miami y Nueva Orleans, por parte de la empresa árabe Dubai Ports World (DP World), de Emiratos Árabes Unidos (EAU), desató en tenso conflicto entre el presidente norteamericano George W. Bush y la opinión pública estadounidense, la mayor parte de los medios de comunicación y su propio partido, el republicano.

La operación le hubiera dado a DP World la administración de los seis puertos, pero esa posibilidad había desatado una intensa controversia por el abrumador rechazo de los estadounidenses -más de un 80%- a que una compañía árabe administrara los puertos del país. Sin embargo, Bush se empeñó en apoyar la operación con el argumento de que los Emiratos Árabes Unidos han sido un aliado de EEUU en la guerra contra el terror, por lo que bloquear la operación enviaría un mensaje de desconfianza al mundo árabe. Curiosa reacción de este mandatario. Sobre todo si recordamos el ahinco de la administración norteamericana por controlar la seguridad en puertos extranjeros, como los españoles, en los que se introdujo, a través de la Organización Marítima Internacional, una normativa internacional de protección de las instalaciones portuarias (Código ISPS, en sus siglas en inglés). Vinculada

a la prevención de atentados terroristas, dicha normativa fue cuestionada por los estibadores españoles por si las medidas policiales pudiesen derivar en violación de las libertades individuales y colectivas, tan supuestamente defendidas por los amos del Imperio

El argumento de los detractores era que una compañía de los EAU gestionando 6 puertos norteamericanos importantes sería una oportunidad de oro para organizaciones fundamentalistas islámicas que podrían operar dentro de Estados Unidos. Las razones de los partidarios del acuerdo eran que la compañía iba a gestionar el espacio administrativo de las operaciones portuarias exclusivamente, no las zonas de seguridad; que no cerraría un acuerdo con un país árabe ofendería a los árabes en general y a los de Emiratos Árabes Unidos en particular; y que los EAU son un aliado en la guerra contra el terror. Pero, al final, como dice un refrán español: "El miedo guarda la viña" y la oportuna decisión de la empresa DP World de transferir la administración de seis puertos norteamericanos a una empresa estadounidense evitó el choque entre el presidente y su partido. Esa transferencia a "manos" norteamericanas se hizo "de forma ordenada" para evitar que DP World sufriera pérdidas económicas por la adquisición de la empresa británica. Entre "compañeros de negocios" no parece haber "guerra de civilizaciones".



Sudamerica pelea por sus recursos



Entre los factores que explican la irrupción de las nuevas izquierdas y su acceso al poder en América del Sur (Hugo Chávez en Venezuela, Lula en Brasil, Néstor Kirchner en Argentina, Tabaré Vázquez en Uruguay, Evo Morales en Bolivia o Michelle Bachelet en Chile), se encuentra, en primer lugar, el fracaso de los partidos tradicionales, a menudo corruptos y mafiosos, incapaces de solucionar los principales problemas de la población. Ésta, pobre y descontenta, ha pasado de cuestionar el modelo democrático que representaban dichos partidos, a utilizar la fuerza de los votos para integrar políticamente a grupos sociales tradicionalmente excluidos.

En segundo lugar, la revisión crítica de la ideología y la estrategia de los partidos de izquierda, que una vez acabada la Guerra Fría se impregnaron de fuertes raíces nacionales y han terminado triunfando en toda la región. Y en tercer lugar, el fracaso de unas recetas económicas que, basadas en recortes presupuestarios, privatizaciones y desregulaciones, dejaban sin derechos a los trabajadores. Estas recetas, impulsadas en los años ochenta por el Fondo Monetario Internacional (FMI) para que los países hicieran frente a su deuda externa, no sólo no lograron los resultados prometidos, sino que despertaron entre la población una profunda y generalizada insatisfacción.

Los gobiernos de izquierda, inmersos en la complicada tarea de demostrar que realmente son la alternativa válida que les ha llevado a dirigir el destino de sus países, impulsan iniciativas de cooperación y acción exterior conjunta en los ámbitos político y económico, buscan fórmulas de financiación y desarrollo alternativas, se comprometen con la aplicación de políticas orientadas a la promoción de la justicia social y la reducción de la pobreza extrema o se preocupan por la soberanía nacional, incluyendo el interés por dejar en manos del gobierno el control de la explotación de los recursos naturales del país, así como sectores estratégicos para su desarrollo, como telecomunicaciones, carreteras y puertos. Porque saben que Europa, EEUU y los neoliberales del mundo están al acecho.





Líder en el **Mediterráneo** y más allá...

Nuestro esfuerzo es su garantía.

- 820.000 m² de superficie total
 - 360.000 m² de superficie bajo techo
 - 4 terminales de tren
 - 1.210 m de atraque con capacidad para 6 buques
 - Capacidad máxima: 45.000 vehículos
- Servicios de valor añadido:
 - Instalación de film protector (wrap guard)
 - Taller de reparación
 - Montaje de accesorios y PDI
 - Túneles de desprotección y desparafinado



Dársena Sur - Puerto de Barcelona - 08039 Barcelona (Spain)
Tel. (34) 93 223 48 33 - Fax. (34) 93 223 42 66 correogeneral@autoterminal.es
www.autoterminal.es

// Memoria



La depuración sindical y laboral en el Puerto de Barcelona durante el Franquismo

Como hemos podido ver en anteriores números de la revista, diversos historiadores se han ido especializando en estudiar la profesión de estibador. En algunas ocasiones son investigaciones que engloban el conjunto de los puertos de españoles, mientras que en otras su enfoque es mucho más local. De todas formas, son de interés general porque las historias locales a menudo se parecen unas a otras.

En esta ocasión, nos hacemos eco de una primera parte de la tesis doctoral de un historiador, Jordi Ibarz, ya conocido por otros trabajos como el libro que acompaña al video de "La Coordinadora, 20 años en los puertos", publicado por nuestro sindicato.

"La agitación obrera manifestada en los años 30 contrasta con la aparente pasividad de los trabajadores portuarios durante los primeros años del franquismo"

Este nuevo trabajo es un detallado estudio de las relaciones laborales en el puerto barcelonés durante los primeros años del régimen dictatorial de Franco. Un periodo marcado por las depuraciones sindicales y laborales, donde el salario convive con el sueldo clandestino, basado en la producción a destajo, en un clima de temor a la pérdida del puesto de trabajo y a la delación del "compañero". Un periodo en el que nuestra profesión, como en otros sectores, sufrió en sus carnes la "revolución fascista", sin derechos reconocidos, ni tan siquiera el de la protesta.

Según nos relata el autor, la agitación obrera manifestada en los años 30 contrasta con la aparente pasividad de los trabajadores portuarios durante los primeros años del franquismo.

En el puerto de Barcelona, las nuevas autoridades aplicaron una política laboral basada en la represión, el asistencialismo paternalista y en el desarrollo de un proyecto fascista 'revolucionario'. Las acciones del nuevo régimen no consiguieron que los trabajadores portuarios abandonasen la defensa de sus intereses, pero sí que modificasen su comportamiento sindical tradicional. Por ejemplo, surgió una nueva y compleja estructura salarial. El salario oficial se complementaba con el salario clandestino, constituido por el pago de "sueldos" al margen de la ley y por los ingresos en "especie", en concreto los procedentes del hurto de mercancías. Los rendimientos cayeron entre uno 30% y un 40% respecto a los del periodo republicano. La mecanización se hace inviable y el destajo fue el medio utilizado para mejorar la productividad del trabajo. Además, las relaciones laborales se vieron afectadas por la pugna entre los ganadores de la guerra civil y entre los diferentes sectores políticos y empresariales vinculados a las tareas marítimas. Por todo eso, las relaciones de trabajo no se analizan tan sólo como un conflicto entre patrones y trabajadores, sino que se abordan a partir de un contexto más amplio.

Según explica Ibarz, si tenemos en cuenta que la acción sindical durante los años treinta en el puerto de Barcelona estaba determinada por la fuerte conflictividad y por la enorme fragmentación de la organización obrera y que esta conflictividad no se daba tan solo entre los sindicatos y la patronal, sino también entre los mismos sindicatos por conseguir la hegemonía en el puerto, entenderemos por qué la dureza y la violencia dominantes en las relaciones laborales portuarias durante la Segunda República, y todavía más durante la Guerra Civil, no presagiaban nada bueno. Los estibadores ya estaban avezados en las



incertidumbres de su trabajo y en el enfrentamiento con sus empresarios. Pero los que después del mes de enero de 1939 continuaron haciendo su trabajo en el puerto, su medio de vida, tuvieron que hacer frente a unas circunstancias especialmente difíciles. No es ninguna metáfora decir que los muelles se mantenían a golpe de látigo.

Como nos detalla Ibarz, con la instauración del nuevo régimen franquista, los obreros portuarios tuvieron que acreditar documentalmente su condición de estibadores. Los más significativos sindicalmente, si querían trabajar, tenían que arriesgarse a ser reconocidos por algunos de sus compañeros que actuaban de delatores y los señalaban ante los nuevos dirigentes fascistas. Éstos les negaban el trabajo en el muelle y, además, el chivatazo se convertía a veces en el primer paso hacia la cárcel.

En el puerto de Barcelona, como en el resto del país, los primeros años del franquismo se caracterizaron por la represión aplicada contra los trabajadores y sus organizaciones sindicales y políticas. La represión tuvo diversas modalidades: depuraciones, encarcelación y ejecuciones fueron las más significativas. Para aquellos que quisieron eludir estas medidas, sólo les quedó el exilio.

La depuración, según explica Ibarz, era el despido o sanción de los trabajadores por razones políticas y sindicales, y se convierte en la principal medida represiva. En el puerto, la depuración no se deja

a criterio particular de los empresarios, sino que es aplicada por el nuevo personal político de la Administración del Estado. Las cifras oficiales de la depuración en el puerto nos dan una orientación general de su alcance, que se situó entre el 14% y el 20% del censo obrero formado al final de la guerra.

Con el análisis nominal, en el que se basa la investigación de Ibarz, fue posible rastrear el destino profesional y personal de quienes no marcharon del muelle. El 3,1% murió entre el 1939 y el 1943 por causas naturales o accidentales, pero no vinculadas, en principio, a la represión política. El 12,6% fue jubilado durante el mismo periodo al cumplir la edad reglamentaria o por incapacitación física. Finalmente, el 65,9% restante se refiere a los que continuaron trabajando en el puerto. Hay también un pequeño grupo de una veintena de trabajadores de los que hay constancia documental de su ausencia temporal en las tareas portuarias. La mayoría de estos trabajadores habían sido encarcelados y, al salir de la cárcel, serían readmitidos en el censo portuario entre el 1943 y el 1947.

No todos los obreros que dejaron las tareas portuarias lo hicieron como consecuencia directa de la depuración, pero no resulta atrevido afirmar que nadie se marchó del muelle por voluntad propia, sino forzado por las circunstancias.

Debido a la sindicación obligatoria existente por ley desde agosto de 1936, y en la práctica desde

mucho antes, la afiliación obrera a un sindicato no fue un criterio válido para determinar quién podía o no podía continuar en el puerto. En este sentido, los más castigados serían quienes tenían responsabilidades políticas, administrativas y sindicales, tanto en los organismos sindicales como en la colectividad. Todos aquéllos que tenían cargos políticos en la organización sindical desaparecen de forma temporal o definitiva de los muelles durante los primeros años del franquismo. También fueron especialmente afectados quienes tenían algún cargo de cariz técnico o administrativo, y quienes trabajaron en tareas no vinculadas estrictamente a la carga y descarga. Más de la mitad desaparecieron del puerto en 1939.

Todos estos datos reveladores de una historia, tan lejana y tan cercana a la vez, tienen su continuación en un segundo libro de Jordi Ibarz, "Sindicalismo sin organización", donde se recoge el periodo entre 1947 y 1962.





**Logística integrada
marítimo portuaria**



Grupo Mestre

Terminal Catalunya ubicada en Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo y con un crecimiento constante, cuenta con unas instalaciones modernas y con profesionales cualificados que aportan soluciones concretas a las demandas de sus clientes. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.825 metros. Sus actividades abarcan la Carga General, de Contenedores, de Siderúrgicos y Graneles. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post-Panamax, 8 Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 11 Transtainer hasta 5 alturas, 30 Reach Stacker y maquinaria diversa. Aquí encontrará un gran espacio a la medida de sus necesidades, un espacio unido a cualquier lugar del mundo.

Edificio Tercat
Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona
www.grupomestre.com

Tercat Administración
Tel. 93 298 64 00
Fax 93 298 64 01
terminal.catalunya@tercat.es
www.tercat.es

Tercat Contenedores
Tel. 93 223 41 37
Fax 93 223 43 04
contenedores@tercat.es

Tercat Siderúrgicos
Tel. 93 223 84 61
Fax 93 223 84 64
siderurgicos@tercat.es

«La calidad de nuestro
servicio, su mejor aval»



Terminal Catalunya S.A.
Terminal Portuaria de Carga y Descarga

// Tecnología al alcance

// PDA CON GPS INTEGRADO

Navegador y oficina en uno

Los fabricantes de PDA (asistente personal digital, por sus siglas en inglés), singulares agendas electrónicas con las prestaciones de un pequeño ordenador, han visto que la popularización del sistema GPS ha disparado la venta de navegadores y "se han puesto las pilas" integrando en ellas el sistema de navegación. Y si las agendas electrónicas tienen un potencial similar al de un ordenador que nos puede servir como oficina móvil, al integrar el sistema GPS y ser máquinas capaces de hacer más cosas, será posible introducir en ellas en el futuro los avances que se produzcan, como por ejemplo mapas de zonas más extensas o la conexión del futuro sistema europeo Galileo. Una ventaja que no poseen los navegadores específicos ya que en la práctica totalidad de los casos dependen del software que llevan integrado. Con las nuevas PDA + GPS, el conductor común podrá disponer -dependiendo de la potencia de procesamiento, la capacidad de memoria y, por lo tanto, del precio-, además de navegador, de la práctica totalidad de las aplicaciones de un ordenador personal estándar salvo los juegos: ver videos, escuchar música en MP3, hacer y guardar fotos, conectarse a Internet vía wifi (sin cables), mantener una agenda de contactos y citas, llevar la contabilidad en hojas de cálculo, escribir ficheros en formatos estándar como Word o grabar notas de voz. Éstas son las posibilidades más obvias, puesto que hay quien las utiliza para jugar a sudoku, leer textos en formato PDF o incluso consultar la prensa. Lo más relevante para el usuario medio es que a diferencia de un ordenador y la necesidad de conseguir software para nutrirlo, las PDA ya vienen configuradas con esas características al comprarlas y basta seguir sus intuitivos menús gráficos para usar todas las funciones.

Por otro lado, el riesgo de la pérdida de datos que introduzcamos es fácil de evitar, ya que las agendas se pueden sincronizar con el ordenador, haciendo toda la información accesible en ambos aparatos. En caso de que la PDA sufra algún problema, bastará con repararla o reiniciarla para recuperar los datos introducidos hasta la última sincronización. En todo caso habrá que echarle algunas horas de aprendizaje para sacarle a la PDA todo el potencial adicional que tiene sobre un navegador.

Asistentes de navegación

Comienzan a generalizarse las siglas PNA (Personal Navigation Assistant) para definir a las agendas electrónicas con navegador integrado. Estos son algunos de los modelos recientes más atractivos.

TUNGSTEN E2 NAVIGATION COMPANION PALM

El navegador está en la base, que se fija al salpicadero, el parabrisas o el encendedor. La PDA no tiene funciones GPS sin estar encajada en esa base. Opera con el software de Via Michelin. Puede sincronizarse con Outlook y admite música en MP3, fotos y pequeños videos.



IPAQ RX1950 NAVIGATOR HEWLETT PACKARD

También con el navegador integrado en la base y con el software de Via Michelin, que puede coordinarse para localizar las direcciones de la propia agenda. Utiliza un sistema operativo derivado de Windows y es capaz de conectarse a Internet inalámbrico para navegación o gestión de correo electrónico.

POCKET LOOK N520 FUJITSU SIEMENS

GPS integrado sin antena exterior, que permite más versatilidad de uso. Menos memoria aunque puede ampliarse con tarjetas. Software de navegación Navigon Mobile Navigator 5. Conexión con Internet a través de wifi.



PDA + GPS T605 AIRIS

Cuenta con el módulo GPS y una antena rotativa integrada. Incluye programa de navegación Route 66, con cinco millones de direcciones en España. Dispone de reproductor MP3, batería con ocho horas de autonomía y grabador de voz.

Ideal para las vacaciones

Tanto en agua salada como en dulce, ya puedes conseguir las mejores fotografías y filmaciones con las carcasas submarinas Sony. Resistentes y ligeras, te ofrecerán toda la protección que tu equipo necesita cuando tengas que sumergirte. Piscinas, ríos, mares... Ahora tendrás que crear una nueva y espectacular sección en tu álbum de fotos o en tus archivos de películas.



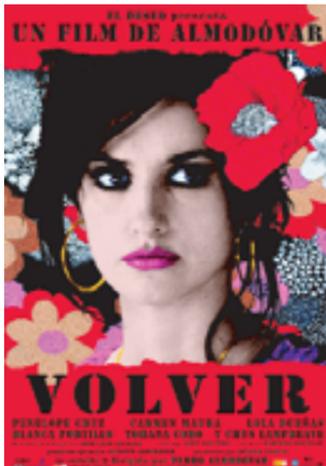
Ecología sobre ruedas?

Si realmente queremos que los coches sigan siendo el transporte del futuro, hay que hacer un gran esfuerzo para reducir su impacto medioambiental, y la tecnología híbrida es una de las propuestas que pueden contribuir a una sociedad sostenible. El Toyota Prius es un buen ejemplo. Su

motor Hybrid Synergy Drive, que combina un motor convencional con otro eléctrico, consigue unas emisiones de partículas contaminantes mínimas junto a unos consumos muy bajos y una reducción de ruidos que puede ser total cuando el vehículo funciona sólo con el motor eléctrico. Es una alternativa para los motores gasolina y diesel.



// El mirón



Volver

Director: Pedro Almodóvar
 Género: Drama
 Duración: 125 minutos
 Reparto: Penélope Cruz, Carmen Maura, Chus Lampreave, Blanca Portillo, Lola Dueñas, Yohana Cobo, Yolanda Ramos, Pilar Castro, Antonio De La Torre, Carmen Machi.

El director Pedro Almodóvar ha vuelto al cine con su película número 16, que bajo el título *Volver* se adentra en el universo femenino y se enfrenta a la muerte con serenidad. Un regreso por la puerta grande, ya que su nueva obra ha recibido en el Festival de Cannes el premio al mejor guión y a la mejor actriz, compartido por sus seis mujeres protagonistas: Penélope Cruz, Carmen Maura, Blanca Portillo, Lola Dueñas, Chus Lampreave y Yohana Cobo.

En *Volver*, tres generaciones de mujeres sobreviven al viento solano, al fuego, a la locura, a la superstición e incluso a la muerte a base de bondad, mentiras y una vitalidad sin límites. Ellas son Raimunda (Penélope Cruz) casada con un obrero y una hija adolescente (Yohana Cobo); Sole (Lola Dueñas), su hermana, se gana la vida como peluquera; y la madre de ambas, muerta en un incendio junto a su marido (Carmen Maura). Este personaje se aparece primero a su hermana (Chus Lampreave) y después a Sole, aunque con quien dejó importantes asuntos pendientes fue con Raimunda y con su vecina del pueblo, Agustina (Blanca Portillo).



La toma (The take)

Director: Avi Lewis
 Género: Documental
 Duración: 83 minutos
 País: Argentina, 2004
 Guión: Naomi Klein y Avi Lewis
 Música: David Wall

El documental se desarrolla en la Argentina resultante de la famosa crisis del "corralito", donde un grupo de obreros han tomado sus antiguas fábricas cerradas y las han vuelto a poner en funcionamiento. Actualmente son cerca de 200 en todo el país, con unos 15.000 obreros al frente de ellas. Estas fábricas reutilizadas son diferentes, van desde forjas a centros médicos, institutos, empresas textiles o fábricas de tractores. Aunque la situación por la que ha pasado Argentina ha sido desgraciadamente excepcional, la historia de fondo podría darse en cualquier lugar del mundo. En este film se refleja una crítica feroz a la impunidad de las multinacionales que se instalan en un país, se benefician de sus ayudas y mano de obra, prosperan y acaban trasladándose a otro país para reducir gastos y responsabilidades. Avi Lewis y Naomi Klein (guionista del documental y autora de No-logo) muestran en *La toma* que es posible que los trabajadores de una empresa quebrada puedan formar una cooperativa y volver a ponerla en marcha después de que los empresarios, banqueros y otros sectores poderosos la dejaran morir. Este grupo de obreros, pues, plantan cara al sistema capitalista prescindiendo de capataces, burócratas y otras faunas, erigiéndose como los nuevos propietarios de los medios de producción, de sus medios de subsistencia.

// Qué leer

Mario Vargas Llosa // Editorial Alfaguara 2006

Travesuras de la niña mala



Mario Vargas Llosa siempre ha querido escribir una historia de amor, pero que rehuyera de todo convencionalismo decimonónico. Ahora, a sus 70 años y con una impresionante trayectoria, ha cumplido su sueño con *Travesuras de la niña mala*, una novela que narra la relación tormentosa y enfermiza de dos amantes durante cuatro décadas, con el trasfondo

de los tumultuosos cambios políticos y sociales que se vivieron en la segunda mitad del siglo XX en lugares como Lima, Londres, Japón o Madrid.

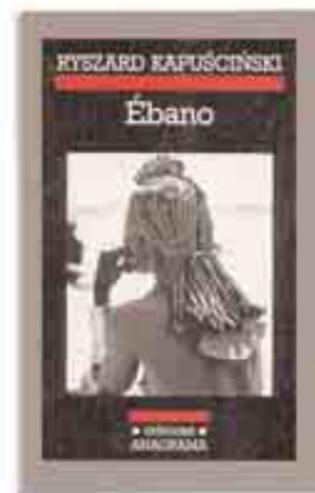
En *Travesuras de la niña mala* el escritor peruano ha refrescado su vida y experiencia y, con una mezcla de "un cincuenta por ciento de memoria y otro cincuenta de fantasía", ha creado un mosaico histórico con estas transformaciones que cambiaron la vida y la sociedad, en el que se desarrolla esta historia de amor, "fuera de toda la ideología romántica heredada del siglo XIX", precisa. En este sentido, Vargas Llosa consigue que el lector recorra de la mano de los protagonistas su azarosa y tormentosa relación y, a la vez, sea testigo de los cambios sociales y políticos de la segunda mitad del siglo XX: el Perú de los años cincuenta; el París de los años sesenta; el nacimiento del movimiento hippie en el Londres de los setenta; el Japón de las finanzas, en los años ochenta o el Madrid de la 'movida'.

Ryszard Kapuscinski // Editorial Anagrama 2003

Ébano

Ébano es un libro de viajes, es un libro histórico, es una autobiografía, una "road-movie" novelada... Es sumamente ameno, interesante, revelador y impactante. Considerado por muchos como uno de los mejores periodistas del mundo, perteneciente a lo que se dió por llamar "New Journalism", Ryszard Kapuscinski recorrió el continente africano, desde 1958 hasta finales de la década de los años 70, trabajando para distintos medios de comunicación.

Desde un principio Kapuscinski decidió vivir entre los africanos, no quiso vivir "con" ni "como" los blancos, decisión que fué la causa de muchas de sus mejores experiencias... Y también de algunos de sus peores dolores de cabeza. Todas estas experiencias vividas le dotaron de una visión lúcida e histórica de este complejo continente, de todo lo que hoy día acontece en él, los porqués, lo quiénes y las razones de todas las injusticias que lo azotan. Kapuscinski reflejó como mejor supo las injusticias y atrocidades que allí se cometen. Lo peor y más triste de todo es que muchos gobiernos americanos y europeos se jugarían su "reputación" si toda la verdad saliera realmente a la luz. Y son muchos de ellos los que impiden conocer las verdaderas causas de todas las atrocidades que allí se desarrollan.



// Breves

// BARCELONA

Hasta al 5 de agosto
 Romanès Cirque Tsigane
 En el marco de Festival Grec de Barcelona, los que entren en la carpa de la familia Romanès serán absorbidos por una atmósfera extraordinaria, la que hace posible Alexandre, el hombre que todos los días revive, con su familia y la complicidad de la audiencia, la magia del circo de toda la vida.

// CASTELLÓN

13 de agosto
 Fiestas de San Cristóbal
 Los grupos de danza Ramell, El Forcat, Millars, Grup Castelló y Escolles de Danses Castelló, darán vida al espectáculo "El bureo de la siega", dentro del ciclo organizado por el Ayuntamiento de Castellón y la Junta de Fiestas, "A l'estiu tot lo món viu amb les festes de Sant Cristòfol". El lugar, la Plaza Mayor.

// VALENCIA

Hasta el 14 de diciembre
 VII Festival Internacional de Música Antigua
 Música y cantos de los sefarditas de Oriente y Occidente, Música española del siglo XVIII o Sonatas y partituras de Bach para violín, son algunos de los conciertos programados en esta nueva edición, la séptima, de este festival internacional organizado en la capital del Turia. Los que aún no hayan asistido lo podrán hacer.

// ALGECIRAS

Agosto
 Conciertos
 Durante el periodo estival, el Ayuntamiento de Algeciras organiza, con entrada gratuita, el programa de conciertos "La Concha Zona Joven" en El Rinconcillo. Ya han pasado por la playa de La Concha David Civera, Soraya, Hugo, El Koala y los grupos locales Te quiero Canalla, Häsh y Morf Anima. Aún restan los conciertos de Merche (4 de agosto), Tam Tam Go (12 de agosto), Kiko y Shara (18 de agosto) y Mojinos Escozios (27 de agosto).

// AVILÉS

14 de agosto
 Teatro
 Durante las séptimas jornadas de Teatro en la Calle de Avilés se representará, el lunes 14 de agosto, la obra "Filomena Maturano", de Eduardo de Filippo Uno de los grandes títulos del repertorio europeo desde su resonante estreno en 1947, ahora de nuevo protagonizado por Concha Velasco que fue su primera intérprete en 1979.



DRAGADOS SPL

SERVICIOS PORTUARIOS y LOGÍSTICOS



DRAGADOS SPL
Servicios Portuarios y Logísticos

C/. JULIÁN CAMARILLO, 6A - 2º
28037 MADRID
T. 91 436 27 00 F. 91 578 28 46
e-mail: inf-dragados-spl@acs-syc.com
www.dragados-spl.com