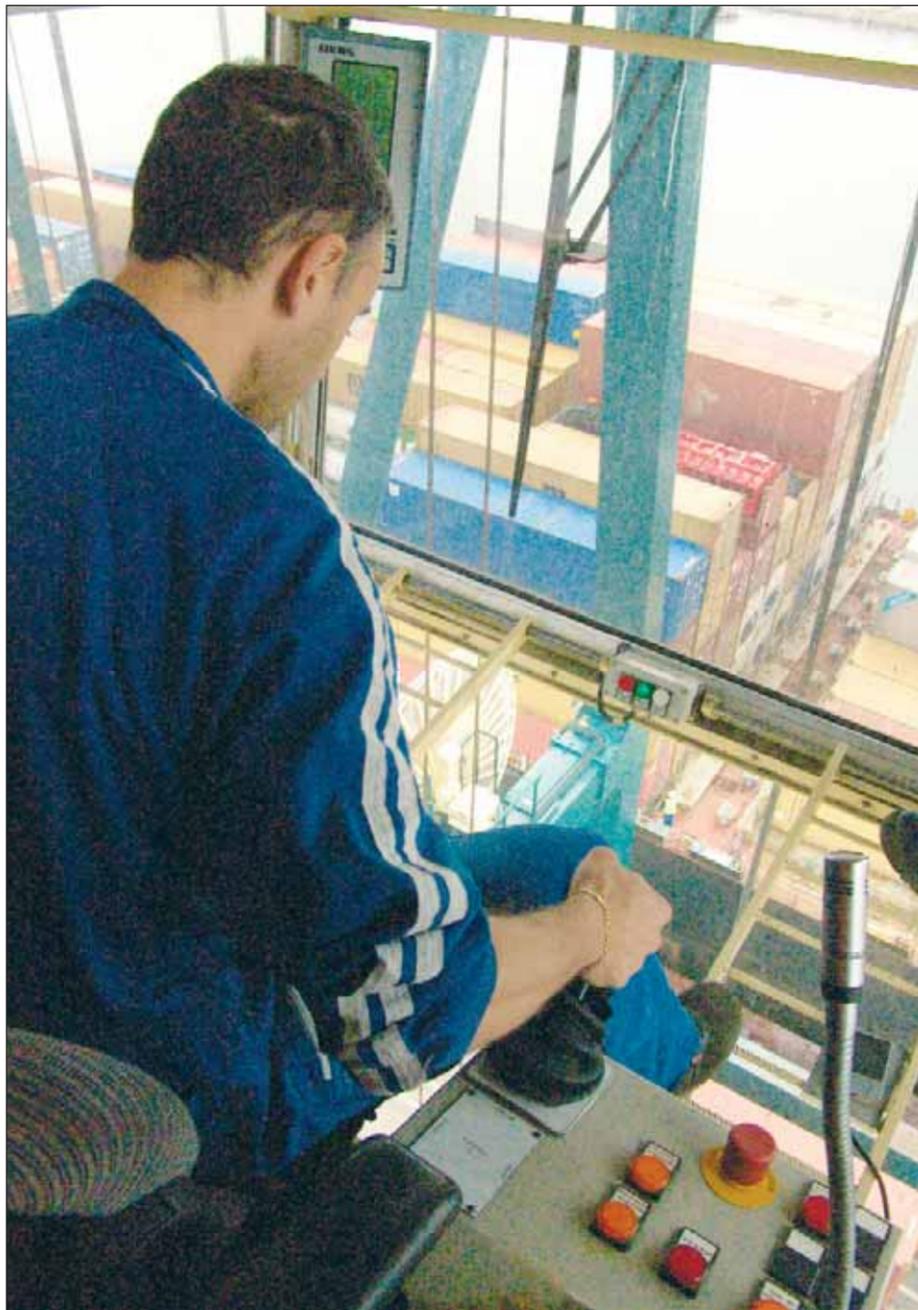




LA ESTIBA

AÑO V + NÚMERO 1 + OTOÑO DE 2006

TEMA DEL MES



Los trabajadores negocian su futuro laboral

IV Acuerdo Marco

Los Acuerdos Sectoriales han sido el instrumento básico para garantizar largos periodos de estabilidad profesional en el sector

En estos momentos se está produciendo la negociación del IV Acuerdo Sectorial de la Estiba para renovar y actualizar las condiciones pactadas en

un III Acuerdo cuyo vencimiento inicial se produjo a finales de 2004. Desde que Coordinadora tomara la iniciativa y propusiera el inicio de la negociación en noviembre de 2004, las dificultades crecieron como hongos. El primer obstáculo surgió de las propias filas sindicales. UGT cuestionó el nivel de representatividad en la Comisión Negociadora y pretendió excluir de la misma a los sindicatos más representativos del ámbito de las Comunidades Autónomas. El segundo obstáculo surgió de la posición de

Puertos del Estado al negarse a negociar un Acuerdo en el que se incluía la intervención de los estibadores portuarios en las labores complementarias. La firme posición de Coordinadora y Anesco concluyó con la decisión de Puertos del Estado de abandonar, reconstruyendo el banco empresarial con la única presencia de Anesco y validando la constitución de una Comisión Negociadora con la garantía de que el IV Acuerdo resultante tuviera validez frente a todas las empresas. **12/13**

HUELGA DE ESTIBADORES

Conflicto en Cartagena

Los estibadores de toda España ejercen su derecho a huelga contra el intrusismo ilegal en Cartagena

La actitud obcecada del Partido Popular por mantener una situación ilegal que va en contra del III Acuerdo Marco se hace evidente en la situación que se vive en Cartagena, que atenta no sólo a los derechos de los trabajadores, sino también a los del comercio a disponer de un servicio portuario de calidad. Todo ello, unido a la tolerancia cómplice del PSOE por no

ejercer con su deber competencial, ha propiciado que los estibadores españoles apoyen a sus compañeros cartageneros con la huelga convocada por Coordinadora. Y es que la Autoridad Portuaria y la Sociedad de Estiba de Cartagena, bajo el mandato del PP, se niegan a realizar la ampliación necesaria de la plantilla profesional y pretenden utilizar de manera fraudulenta mano de obra inexperta y sumisa.

Además, y por si fuera poco, la Sociedad de Estiba de Cartagena no reconoce a los delegados sindicales elegidos democráticamente y uno de ellos, Damián Reyes, ha sido despedido y expulsado de los muelles. **11**



Estibadores contra el intrusismo laboral en Cartagena

EN ESTA EDICIÓN

Opinión	01
Comunidad portuaria	02
Zonas	03
Temas del mes	11
Prevención&formación	15
Internacional	16
Memoria	18
Más allá de los puertos	20
Cultura	23

ZONA SUR 04

Sevilla

Negociaciones y grandes perspectivas



ZONA LEVANTE 05

Cartagena

Los estibadores dicen basta



ZONA CANARIA 06

Tenerife

Crecimiento portuario



ZONA CATALANO-BALEAR 08

Castellón

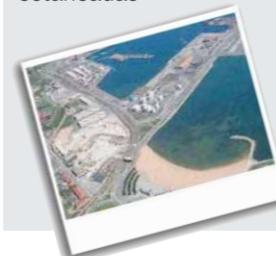
Nuevo comité de empresa



ZONA NORTE 10

Gijón

Negociaciones estancadas





EFEMÉRIDES

15 de noviembre de 1884

Comienza la conferencia de Berlín, donde las potencias europeas se reparten África y deciden crear la mayoría de los estados actuales



SABÍAS QUE...

El Congo Belga fue propiedad privada del Leopoldo III entre 1885 y 1908, donde utilizaba mano de obra esclava para obtener caucho y marfil. Finalmente lo legó a Bélgica en su testamento



LA frase

“Si los españoles habláramos sólo y exclusivamente de lo que sabemos, se produciría un gran silencio que nos permitiría pensar”
Manuel Azaña POLÍTICO



Editorial

En estos momentos de cierta fragilidad legal, como consecuencia del inicio de la aplicación de la Ley 48/2003, con la expectativa del cumplimiento de la modificación acordada entre Coordinadora y el PSOE, ahora en trámite en el Congreso de los Diputados, nos encontramos inmersos en la negociación del IV ACUERDO MARCO.

Acabamos de entregar nuestra propuesta de Acuerdo Marco, en respuesta a la presentada por ANESCO. Nuestra plataforma responde a la firme voluntad de alcanzar un acuerdo que per-

mita a los Puertos del Estado Español seguir estando entre los primeros de Europa en nivel de productividad, sin producir mermas en las condiciones laborales.

Coordinadora tiene la firme voluntad de finalizar sin mayores dilaciones el IV Acuerdo Marco, como instrumento eficaz en la estabilidad del Sistema Portuario Español, que permitirá reforzar el marco laboral para seguir consiguiendo mayores metas de productividad y profesionalidad.

Sin embargo, algunos siguen anclados en el pasado, intentando negar lo evidente, que no es

otra cosa que el marco de relaciones laborales ha permitido dar estabilidad y proyección a los puertos españoles durante muchos años. Cartagena vive un proceso de incumplimiento de toda la normativa tanto de la Ley 48/2003, como del III Acuerdo Marco. Denunciamos, que un Presidente de Autoridad Portuaria, nombrado por el Partido Popular pueda incumplir el III Acuerdo Marco y la ley de Puertos que fue aprobada con el Partido Popular en el Gobierno Español.

No vamos a permitir, que no se cumpla con la normativa legal y con-

vencional existente, en un ataque directo a los estibadores portuarios y a la Coordinadora.

Seguiremos luchando por el cumplimiento de los Acuerdos Marcos y de la normativa legal y exigiremos a la Administración Portuaria, así como a los agentes económicos para que hagan cumplir los mismos.

La lucha por los derechos, que están llevando a cabo los portuarios de Cartagena, es una lucha de cada uno de los estibadores de todos los puertos del Estado Español.

La reserva



Pensionistas al pie del cañón



La Asociación de Pensionistas del Puerto de Barcelona está formada por 1.900 personas que se han unido para “trabajar”, tal como afirma uno de sus miembros, Jordi Puyolés. Esta organización tiene dos objetivos, muy diferentes pero muy necesarios. Por un lado, recaudan un fondo económico, en el que colaboran los propios jubi-

lados, trabajadores del puerto en activo y Estibarna, para ayudar a aquellos pensionistas que tengan una situación económica más ajustada.

Esta ayuda se realiza tanto en complementos de paga como a la hora de adquirir gafas, dentaduras u otras prótesis, así como para acceder a servicios asistenciales a fami-

lias que cuenten con personas dependientes o problemas similares.

Por otro lado, dan mucha importancia también a la diversión. Por ejemplo, organizan excursiones durante todo el año. Dependiendo del mes en que se realicen, las excursiones duran más o menos días. Lógicamente, los meses de verano invitan a

hacer salidas más largas. “Tenemos mucho interés en realizar viajes culturales”, precisa Puyolés. La próxima excursión les llevará de Barcelona a Jaca, en el Pirineo aragonés. Y las convocatorias parecen tener éxito: dos son los autocares que trasladaran al nutrido grupo de inquietos pensionistas hasta la ciudad pirenaica.

El Megáfono

opinan los compañeros



José, de Alicante



1. ¿Qué opinas de la implicación sindical de los compañeros más jóvenes?

Hace falta más implicación de los que hace menos que han llegado. Los que llevamos más años nos mezclamos en su momento con los compañeros veteranos, que nos inculcaron la historia de Coordinadora. Quizá sea un problema de todos, incluso por dejadez de los que llevamos más tiempo, o por no haber sabido transmitir lo que nos inculcaron hace 10 ó 15 años. Ahora se dejan llevar. Por suerte el trabajo abunda y luego no prestan mucha atención cuando explicas cosas como las negociaciones del Acuerdo Marco.

2. ¿El futuro del sector está garantizado o acechan demasiados peligros?

Este sector siempre ha estado amenazado. Si no ha sido una ley, ha sido un decreto; y si no, un Acuerdo Marco, el Palao o el Álvarez Cascos... Y mañana será otro. Ahora, por ejemplo, estamos con el problema de Cartagena. Lo importante es que teniendo unidad y trabajando; y apoyando todos a Antolín; haciendo fuerte a Coordinadora para que siga como desde hace 25 años, no tendremos excesivos problemas. Ganaremos y perderemos batallas, pero mientras nos mantengamos ahí y nos sigan considerando el principal valedor de este sector, seremos fuertes. Eso sí, hay que continuar haciéndolo bien, reuniéndonos, peleando, discutiendo, no negándonos a sentarnos en ninguna mesa y decidiendo entre todos.

Emilio, de Málaga



1. ¿Qué opinas de la implicación sindical de los compañeros más jóvenes?

En Málaga los jóvenes son mayoría, ya que en pocos años hemos pasado de ser treinta y pocos a ser más de cien, y tienen una implicación total. Por ejemplo, en las movilizaciones que estamos haciendo por los compañeros de Cartagena, están participando el 98% de los estibadores de Málaga. Y es que todo el mundo se siente identificado con Coordinadora. Aquí no hay diferencia alguna entre los más veteranos y los más jóvenes. En este sentido, la implicación de todos es del 100%.

2. ¿El futuro del sector está garantizado o acechan demasiados peligros?

Si seguimos en la línea de Coordinadora, el futuro está garantizado. Para ello, es de gran importancia la formación sindical, labor que está realizando la propia Coordinadora y que se tiene que fomentar. Es la manera para que todos vean el camino que hay que seguir andando y lo importante de la implicación de todos en las causas comunes. Si seguimos unidos tenemos el futuro asegurado.

Y la unidad, junto a la formación, es muy importante para encarar los próximos desafíos o amenazas que más nos pueden afectar, como las directivas europeas o leyes de puertos que pueden traer inestabilidad al sector; sobre todo cuando se quiere favorecer el intrusismo y el liberalismo, que no son más que intentos de acabar con el sector.

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, Jesús Pascual Delgado Zona Levante: Rafa Egea, Aurelio 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, Víctor Morín Otros seccioneros: Margarita Cabrera, Víctor Díaz, José Alberto Díaz, Teresa Alert, Carlos Acosta (diseño) REDACCIÓN: Miquel Borràs, Xebi P. Alcocer, Domènec Cano - ComCom, scccl DISEÑO Y MAQUETACIÓN: Noe Lavado - ComCom, scccl (Méndez Núñez, 1, 3º-2ª - 08003 - Barcelona - Tel. 93 319 28 50 - Fax 93 319 98 92 - estiba@estiba.info) IMPRIME: ?????????? DEPÓSITO LEGAL: TF-291/84

Comunidad portuaria



EL dato

Cada semana cerca de 20 especies de animales y plantas se extinguen

AUTORIDAD PORTUARIA



La Autoridad Portuaria de Melilla apuesta por China

El puerto de Melilla intenta atraer las inversiones de navieras chinas, concretamente del grupo Hutchison, principal operador en puertos como Hong Kong, Róterdam o Shanghai

MELILLA. A finales de septiembre, durante el transcurso de la Feria Internacional del Transporte y la Logística celebrada en Hong Kong, la Autoridad Portuaria melillense inició los contactos con este gigante empresarial, que acaba de ganar el concurso para la ampliación y posterior gestión de Terminal Catalunya en el puerto de Barcelona, de 93 hectáreas de superficie con capacidad para manipular 2,5 millones de teus.

A raíz de esos contactos, se ha previsto una próxima reunión en Londres con el director de operaciones del

grupo Hutchison en Europa, para conocer de primera mano las posibilidades de negocio con el gigante portuario. De hecho, el grupo chino ha llegado a un acuerdo con el gobierno de Marruecos para invertir en torno a 1.000 millones de dólares en la zona de Punta Negri.

Pero ésta no es la única compañía del sudeste asiático con la que han iniciado los contactos. Otra posibilidad de negocio barajada es la de la compañía Cosco Container Lines, así como una naviera filipina, con la que se mantendrá una próxima reunión en Johannesburgo (Sudáfrica).

La importancia de estos contactos radica en la situación geográfica que presenta Melilla dentro del Mediterráneo, puesto que en torno al 10% del tráfico marítimo mundial de contenedores -en la que las navieras chinas tienen un gran peso específico- se realiza a través del Estrecho, una zona que, además, muestra un crecimiento en los últimos meses cercano al 15%.

EMPRESAS

Nueva grúa automóvil en Huelva

La empresa estibadora Ership SA ha puesto en servicio su séptima grúa automóvil para llevar a cabo las operaciones de carga y descarga de buques en los muelles del Puerto de Huelva

HUELVA. La inversión realizada en las instalaciones portuarias de Huelva por este operador para dotarse de este moderno parque de grúas

automóviles es de más de 18 millones de euros. La nueva grúa, de la marca Gottwald, que la empresa estibadora Ership SA ha puesto en servicio en el



Muelle Ingeniero Juan Gonzalo y Ciudad de Palos, convierte a Huelva en un puerto innovador, al ser la primera y mayor grúa en el mundo de este reconocido fabricante.

Especialmente adquirida por Ership para la descarga de graneles sólidos, cuenta con una potencia de 1.645 kilowatios. Su capacidad de elevación llega hasta las 63 toneladas con cuchara a una distancia de 34 metros y su velocidad de elevación es de hasta 75 metros por minuto.

Esta nueva grúa, con un peso de 600 toneladas, que reparte entre sus cuarenta ruedas dispuestas en diez ejes, está dotada de la última tecnología en automatización y seguridad mediante un sofisticado y potente ordenador.

Los rendimientos de esta grúa, en condiciones normales, pueden ser su-

periores a las 1.500 toneladas por hora, lo cual significa un nuevo impulso a la ya contrastada competitividad del Puerto de Huelva en cuanto a rapidez en las operaciones, elemento clave en el mercado marítimo y portuario actual, gracias al esfuerzo inversor de la iniciativa privada en moderno utillaje y maquinaria.

Este esfuerzo económico empresarial es un fiel reflejo de la confianza de las compañías en el futuro del Puerto de Huelva. Esto mismo se visualiza también, en el caso de la empresa Ership, en la reciente adquisición mediante concurso convocado por la Autoridad Portuaria de Huelva de diez parcelas en la finca Villafraja, con una superficie total de 52.023 metros cuadrados y por un importe total de 4.786.116 euros.

Transtainers de Maersk para Algeciras

En el Puerto de la Bahía de Algeciras cuentan con trece grúas más del tipo transtainer para incorporarse a la operativa de la multinacional Maersk SeaLand

ALGECIRAS. Estas grúas pórtico de última generación, que son las encargadas de distribuir en los patios los contenedores, llegaron al puerto Bahía de Algeciras a bordo de una gran barcaza procedente de China.

Estas piezas salieron ya ensambladas de Shanghai y fueron fabricadas por la firma ZPMC. Este material forma parte de la última adquisición de la empresa y representa una primera tanda que se completará con siete transtainers más hasta contabilizar veinte unidades.

Los transtainers están provistos de una maquinaria que facilita el ahorro de hasta el 45% en el consumo de combustible. Cada pieza pesa 100 toneladas y tiene un alcance de seis contenedores de ancho, una capacidad de carga de 50 toneladas y son capaces de apilar contenedores hasta una altura de seis piezas.

Esta empresa china también tiene pendiente la entrega de dos grúas Súper Post Panamax, cuya puesta en funcionamiento está prevista para comienzos de 2007.

Ambas llegarán a Algeciras también montadas. Estas unidades se unirán a otras tres Súper Post Panamax que llegaron al puerto de Algeciras ya hace bastantes meses y que se están montando en Isla Verde. Aunque, parece que se está retrasando su entrada en funcionamiento. Estas últimas son de fabricación argentina y pertenecen a la empresa IMPSA. La puesta en funcionamiento de esta

maquinaria servirá para modernizar y agilizar la producción en la terminal, actualmente más lenta debido a la existencia de material más obsoleto.

Actualmente Maersk SeaLand trabaja con 52 transtainers y 14 grúas portainer.

Cuando entren en funcionamiento las nuevas, algunas de las unidades más viejas dejarán de operar. Otras están siendo reformadas.



Zona sur

CÁDIZ

Trasmediterránea, de momento, no se mueve

La presencia de la naviera se considera fundamental para el desarrollo y crecimiento de la actividad portuaria

El anuncio que el pasado mes de septiembre hicieron Trasmediterránea y Acciona de abandonar su actividad -de forma total o parcial- en el puerto de Cádiz a favor del puerto de Algeciras se ha quedado en sólo un anuncio que, al menos de momento, no se va a llevar a la práctica. La compañía Trasmediterránea, que se encuentra en el muelle gaditano desde hace décadas, mantiene un servicio de pasajeros con Canarias y otro de carga, a través de los Superfast, fundamentalmente con el norte de África. El abandono del muelle de Cádiz significaría

una reestructuración del funcionamiento de esta compañía en la provincia. El pasado mes de agosto ganó el concurso para los servicios de interés público en los próximos cinco años en el Estrecho, lo que va a suponer una potenciación de sus instalaciones en Algeciras, renovando e incrementando la flota con Ceuta y Melilla. Esta naviera concentra el 23% del tráfico de mercancías del Puerto de la Bahía de Cádiz y el 30% de sus ingresos totales. Sus actividades generan más de 1.000 empleos a corto plazo y 2.000 más a largo plazo. Hace una

década llegó incluso a plantearse la construcción por parte de Trasmediterránea de una terminal propia.

Afortunadamente, se ha logrado perfilar soluciones entre las partes -Acciona y Trasmediterránea, Junta de Andalucía y Autoridades Portuarias de Cádiz y Algeciras-, tras hacer un diagnóstico de por qué se había llegado a esta situación. Es más, Acciona pone de relieve su intención de ampliar su cartera de negocios, enumerando el conjunto de proyectos que tiene previsto desarrollar en ambos puertos debido al carácter estratégico de la provincia de Cádiz.

El rápido posicionamiento que ha adquirido Acciona-Trasmediterránea en el Estrecho en los últimos años se ha traducido no sólo en la compra de Euroferrys, sino también en la mejora de su situación en el Puerto de Algeciras, donde ya dispone de una zona propia para carga y descarga de contenedores en el Muelle Isla Verde. En estos terrenos incorporó también la línea que une Canarias, Algeciras y Barcelona con el Superfast Canarias.



ALGECIRAS

Trágico accidente

El pasado mes de octubre un compañero de 28 años, trabajador de la Sociedad de Estiba y Desestiba del puerto Bahía de Algeciras (Sestibalsa) falleció de madrugada en el recinto portuario cuando su vehículo se salió de la vía por la que transitaba. El fallecido se dirigía a su trabajo cuando su coche, un Renault Clio, se desvió de una de las pistas del recinto portuario, a la altura de la rotonda de Galera, situada en la entrada principal de la avenida Virgen del Carmen.

El impacto provocó una serie de heridas irreversibles en el compañero estibador, que iba solo en el interior del turismo cuando se salió de la calzada, ya dentro del recinto de la

Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA).

Hasta el lugar del siniestro se desplazaron agentes de la Policía Portuaria, Guardia Civil, Bomberos y el servicio de urgencias 061, que recibió la llamada de aviso sobre las 2.13 horas de la madrugada y desplazó un servicio de urgencias de inmediato al lugar del accidente.

Pese a la rapidez, no pudieron hacer nada para salvarle la vida. Tras el siniestro, las autoridades hicieron parte para investigar las causas que lo provocaron.

El fallecimiento del joven trabajador de Sestibalsa provocó un gran revuelo entre sus compañeros de trabajo cuando se enteraron.



EL dato

La mayor parte de las estafas en Internet se realizan en foros y blogs y pueden tener graves consecuencias, como rupturas sentimentales o problemas laborales

MELILLA

Renovación en el puerto

Con la solicitud de ingreso de 5 trabajadores en el Grupo 0-Auxiliar de la Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Melilla y su aprobación en Comisión Mixta el 25 de octubre, parece que comienzan a darse los pasos adecuados para cubrir las necesidades existentes en la plantilla del puerto melillense y hacer una recalifi-

cación de categorías en dicho puerto que permita la prestación de servicio desde todos los grupos profesionales.

Una recalificación, a la que hacíamos mención en el anterior número de La Estiba, que requería la voluntad de la Sociedad de Estiba melillense y la puesta en marcha de planes de formación.



SEVILLA

Reivindicaciones y grandes perspectivas

Los compañeros del Puerto de Sevilla están negociando el convenio de los próximos 2 años. Piden de forma prioritaria la jornada de 6 horas en las líneas de carga de contenedores

Ya en la aprobación del convenio vigente se pactó la jornada laboral de 6 horas en todo el puerto, excepto en la línea de carga de contenedores, cuya jornada actual es de 8 horas. El objetivo de los estibadores sevillanos es unificar la duración de

todas las jornadas, con independencia del trabajo que se haga. Pero las empresas afincadas en Sevilla recelan de este cambio por los costes que dicen que les causaría.

Por otro lado, los estibadores quieren consensuar una nueva operativa, debidamente regulada, en cuanto a la estiba y desestiba de graneleros. El objetivo es evitar conflictos en los muelles porque trabajar en ellos resulta incluso peligroso.

En todo caso, parece que es posible llegar a acuerdos satisfactorios si tenemos en cuenta el buen momento por el que pasa

este puerto interior. Una prueba de ello es el próximo ingreso, en enero, de 9 compañeros nuevos. Y es que el puerto ha llegado a mover este año más de 5 millones de toneladas; y se espera duplicar esta cifra en 4 años. Este volumen de movimiento será una realidad en 2010 gracias a las inversiones en infraestructuras que se están realizando desde la desembocadura del Guadalquivir hasta el mismo puerto. Cabe destacar las obras de aumento de calado y la construcción de una nueva esclusa.

Y es que Sevilla rebosa de movimiento; y sus trabajadores, también. Un ejemplo: los portuarios han puesto en marcha una organización social para apoyar a las familias de los compañeros que pasen por dificultades y para realizar actividades lúdicas y culturales.



MOTRIL

Nuevos ingresos

Es un hecho evidente que la actividad en el puerto de Motril ha aumentado. Pasado el primer año desde que actúa como Autoridad Portuaria independiente, el crecimiento acumulado de mercancías ha sido del 4,41% respecto a la gestión compartida con Almería. La plantilla de estibadores ha

visto como ese incremento de actividad ha repercutido en el número de jornales realizados. Por ello, en la pasada Comisión Mixta de 25 de octubre se aprobó la solicitud de ingreso de 4 trabajadores del Grupo 0-Auxiliar en la Sociedad de Estiba y Desestiba del enclave granadino.



Zona levante

CARTAGENA

Cartagena dice '¡Basta!'

Los compañeros del puerto murciano se han hartado de que el presidente de la Autoridad Portuaria utilice la persecución sindical y el intrusismo como armas arrojadizas contra los estibadores

Los estibadores del puerto cartagenero venían denunciando desde hace tiempo la resistencia de la Autoridad Portuaria y de la sociedad de estiba Sestiscarsa a ampliar la plantilla de trabajadores en función del crecimiento de las operaciones. Y es que la forma de actuar de ambas entidades va en contra de lo que estipula la normativa vigente y el Convenio Marco.

La actitud del presidente de ambas instituciones, Adrián Ángel Viudes, designado por el Partido Popular, incumple los compromisos asumidos por este partido, en una situación que va más allá del conflicto local.

La realidad en Cartagena es que se está exigiendo un esfuerzo intolerable a los trabajadores sin prestar la más mínima preocupación a la seguridad. Buena prueba de ello es el accidente mortal sufrido por un

trabajador que llevaba 18 horas seguidas operando, sin la debida titulación ni mucho menos la preparación necesaria. Las demandas de ampliación de plantilla han sido contestadas con amenazas, coacciones y sanciones efectivas. Los compañeros han estado haciendo 60 turnos mensuales; no se les aplica las medidas de prevención de riesgos; tienen los doblajes obligatorios y cuando no han aguantado más y han pedido ingresos, Viudes ha empezado con una serie de actuaciones consistentes en conseguir que familiares de portuarios pierdan sus puestos de trabajo, amenazas en asamblea de trabajadores diciendo que los afiliados de Coordinadora "están muertos", procediendo a despidos, incorporando a un ejército de eventuales y creando y potenciando el sindicato USO

(en ese puerto, totalmente alineado con Viudes) en la estiba de Cartagena y deslegitimando a los delegados de personal de Coordinadora, democrática y mayoritariamente votados por los estibadores.

De hecho, el compañero Damián Reyes, ha sido despedido y expulsado de los muelles y otros ocho compañeros han sido forzados a abandonar el puerto hasta el próximo 1 de enero con la excusa de que habían superado el tope de jornales. Por ello, en Cartagena, y en paralelo a las acciones convocadas en toda España, la huelga dio comienzo el día 26 de octubre y se mantendrá, si nada cambia, hasta el próximo 15 de noviembre. Desde Coordinadora se ha denunciado que desde el mismo día de inicio de la huelga en Cartagena, la Autoridad Portuaria ha impedido el acceso del Comité de Huelga a las instalaciones portuarias, lo cual supone una violación gravísima del derecho de huelga recogido en la Constitución y en el Estatuto de los Trabajadores. Una más.



Protesta de estibadores en Cartagena



EFEMÉRIDES

3 de noviembre de 1893

Casi 600 muertos y unos 2.000 heridos al producirse una explosión en un barco atracado en el puerto de Santander con 51 toneladas de dinamita

VALENCIA

Nuevo responsable de Zona

Desde el pasado 23 de octubre, la Zona Levante cuenta con nuevo responsable de Zona. Se trata de Josep Villalonga, antiguo delegado de Coordinadora en el Comité de Mahón, puerto en el que ejercía su actividad hasta hace unos meses, y destacado y activo miembro de nuestro sindicato desde sus inicios en la profesión. Villalonga sustituye a Aurelio Gabardà, quien ocupaba este cargo desde el mes de marzo.



Josep Villalonga

GANDÍA

Posibilidad de ingresos

Los estibadores del puerto de Gandía, adscrito a la Autoridad Portuaria de Valencia están de enhorabuena. Después de 15 años sin ingresos en la Sociedad de Estiba de este enclave levantino se está barajando la posibilidad de solicitar nuevos ingresos para el Grupo 0-Auxiliar, como consecuencia de la buena marcha en las actividades del puerto. La plantilla de Gandía la componen en la actualidad 16 estibadores más una bolsa de 40 trabajadores eventuales.

VALENCIA

Acuerdo en Valencia

MSC Terminal Valencia y el Comité de Empresa de SEVASA llegaron a un pacto que desbloquea la situación de paro que sufría la nueva terminal del puerto. Así, se reconoce la necesidad de tres figuras laborales, como la de capataz general (ubicada en el grupo 4), y las de supervisor o controlador de terminal y controlador de zona (ubicadas en el grupo 3), y que gracias al esfuerzo en las negociaciones, el tra-

bajo lo realizará el personal portuario. Ambas partes han acordado también la creación de una Mesa de Seguimiento que se encargará de evaluar y analizar el funcionamiento de la terminal, con el fin de comprobar si los términos a los que se ha llegado son suficientes. Desde el Comité de Empresa se hace hincapié en recordar que la puesta en marcha de MSC Terminal Valencia aumentará la demanda de puestos de tra-

bajo, con lo que se hace necesaria una ampliación de la plantilla de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto de Valencia (SEVASA), que oscilaría entre 200 y 300 efectivos. Pero lo que ambas partes no han dudado en remarcar es que, con la entrada en servicio de la terminal, el puerto de Valencia aumenta su oferta, consolidándose como uno de los principales puertos del Mediterráneo.

ALICANTE

Oídos sordos

Los compañeros de Alicante responden a las acusaciones vertidas por la Autoridad Portuaria de Cartagena, en las que se refieren a ellos como los instigadores del conflicto en el puerto. Según cuentan, sólo acudieron a la llamada de ayuda de los compañeros cartageneros. Afirman que las únicas culpables de la situación son la Autoridad Portuaria y la Sociedad de Estiba murcianas, que con su actitud han propiciado, incluso, el posicionamiento en su contra de las empresas alicantinas con sucursal en el puerto cartagenero. En el terreno estrictamente laboral, los 9 ingresos del Grupo 0 efectuados en la Sociedad de Estiba alicantina ya han comenzado la fase de formación para el manejo de maquinaria.

VALENCIA

Vamos por buen camino

A finales del pasado mes de agosto ascendieron de categoría en la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto de Valencia 75 capataces, sobordistas y clasificadores. En concreto, fueron 35 los que ascendieron a primera categoría, mientras que el resto lo hicieron a clasificadores. De esta forma, se van cumpliendo los acuerdos entre las compañías estibadoras y SEVASA para aumentar, en la medida de lo posible, el personal de la sociedad estibadora, así como su formación. El sector de la estiba miraba con cierta preocupación el aumento del tráfico que se ha experimentado en el puerto de Valencia en los

últimos años. Asimismo, la entrada en funcionamiento de la nueva terminal de MSC, y el consiguiente crecimiento de la carga de trabajo, hizo que desde Coordinadora diésemos la voz de alarma ante una situación de sobrecarga de trabajo.

Tras las negociaciones, tanto las empresas estibadoras como los trabajadores acordaron la entrada en SEVASA de nuevos miembros (alrededor de 160) y poner fin a la situación de intrusismo laboral detectada hace tiempo. De esta manera, desde Coordinadora se puede afirmar que se está cumpliendo lo firmado en las mesas de negociación colectivas.

Zona canaria



LA frase

“Recuerdo perfectamente la primera vez que disfruté del sexo. Todavía conservo el recibo”

Groucho Marx (1890-1977)

ACTOR ESTADOUNIDENSE

FUERTEVENTURA



Estibadores de Fuerteventura

Pocos pero muy productivos

El Puerto del Rosario cuenta con una plantilla actual de once estibadores portuarios, realizando una media de 32 turnos mensuales, si bien en los meses de verano, al estar un 25% de los trabajadores de vacaciones, se ha incrementado hasta 40 turnos.

A pesar de ser una plantilla tan pequeña cuentan con un grado bastante alto de profesionalidad y polivalencia, gracias a los cursos impartidos por los compañeros formadores de Las Palmas que, en el verano de 2005, se desplazaron a este puerto para impartir cursos de iniciación a la estiba,

prevención de riesgos laborales, transtainer, máquina frontal, Reach Stacker y grúa pórtica. Todos ellos, certificados por el compañero de Las Palmas, Ismael Ravelo, en representación del Comité de Empresa y de la Sociedad de Estiba.

En cuanto a la infraestructura del Puerto, las obras de prolongación del dique comenzaron el pasado mes de septiembre; aunque con la lentitud de los trabajos, los compañeros de Fuerteventura no saben cuándo contarán con un muelle con más línea de atraque, ni tampoco en qué les beneficia si no disponen

de más grúas. Las máquinas con las que están trabajando continúan en un estado lamentable, aunque algunas empresas se han esforzado un poco y han adquirido algunas de segunda mano. En cuanto a la oficina y los vestuarios que estaban esperando, por fin comenzaron las obras.



Obras de la prolongación del dique

LANZAROTE

Cumpliendo los objetivos

Desde la entrega de Certificaciones de los cursos realizados en noviembre del 2005, los estibadores de Arrecife se sienten más fuertes que nunca. A pesar de ser un grupo reducido, cuentan con un alto grado de profesionalidad y polivalencia que favorece la rotación, siendo éstas sus ar-

mas y el mejor criterio que pueden exponer a la hora de exigir cambios al amparo del Real Decreto 2/86 y del Acuerdo Marco.

Sus principales objetivos siempre han sido la formación, la prevención de riesgos laborales y la erradicación del intrusismo por encima de todas las cosas y

con el fin de seguir creciendo. Con el ingreso de nuevos compañeros este año 2006, la propuesta de nuevos ingresos para 2007 y la puesta en marcha de un nuevo plan de formación, esperan acabar definitivamente con el intrusismo. Gracias al apoyo del coordinador de la Zona Canaria y de los delegados a nivel provincial en todas sus reivindicaciones, se han ido alcanzando los objetivos marcados.

En la actualidad se trabaja coordinadamente en la puesta en marcha del comité de seguridad y salud laboral para este puerto, así como para el de Fuerteventura. Además, instan a las empresas a que realicen las inversiones necesarias así como la esperada ampliación del puerto de Arrecife.



Estibadores de Lanzarote

LA PALMA

En lucha por la defensa de sus derechos

En los años 60, el puerto de La Palma tenía una plantilla cercana a los 300 trabajadores y, en la actualidad, son 13 los componentes de Estipalma, todos de nuevo ingreso. Ha habido una profunda renovación de la plantilla, que se ha formado y profesionalizado para ofrecer a las empresas y usuarios el mejor servicio, con una alta productividad tanto en operativas de carga rodada (más del 70%) como en contenedores. Hay dos tráficoes que son esenciales y sensibles para que siga habiendo trabajo: la exportación del plátano (80% del PIB de la isla) y el cautivo. Este último, está siendo trasbordado de forma alarmante a Tenerife. En este hecho juega un papel decisivo la compañía Fred Olsen, que practica una competencia

desleal desde hace mucho tiempo. Organizan “estibas paralelas” desde el Puerto de Los Cristianos, en Tenerife, sin solución de continuidad.

“Estamos luchando contra este problema y contra otros muchos, como por ejemplo el tema del intrusismo, pero nos sentimos solos y en total abandono por parte de las empresas y la Administración ya que no colaboran para ponerles solución”, se quejan los estibadores palmeros. El representante de Zona Canaria, Miguel Rodríguez estuvo en agosto en la isla y verificó expresamente esta situación. “Éste es un tema que concierne a la organización y se están haciendo todos los esfuerzos posibles para, entre todos, solucionar los problemas planteados”, aclaró Rodríguez.

TENERIFE

Crece el puerto y la plantilla se forma

Previsiones al alza de capacidad operativa: rendimientos de primera división mundial

La mejora de la productividad en Santa Cruz ha sido constante. En pocos años se ha conseguido un aumento del cien por cien. Desde 1997, el ritmo de movimientos de contenedores ha pasado de 19 a más de 30 por hora, gracias al aumento de plantilla y a la formación continua. Y el futuro promete mucho más. La Autoridad Portuaria ha anunciado el inicio de las obras en 2007 de una terminal polivalente en el Dique del Este. Esta nueva instalación ya estaba señalada como prioridad en 2004, en el compromiso firmado por todas las partes para la ampliación y potenciación del puerto de la capital tinerfeña.

La tan positiva situación actual se debe a la constancia de los estibadores, ya que en el pasado y durante muchos años, al puerto de Santa Cruz se le regateaba el futuro. Se afirmaba su saturación y la imposibilidad de que creciera, destinándolo a ser tan sólo una base de cruceros.

En definitiva, los compañeros tinerfeños han conseguido demostrar que con inversiones inteligentes y financieramente viables se podía ampliar su capacidad operativa y liberar espacio para dotar a la ciudad de zonas lúdicas y deportivas junto al mar.



LAS PALMAS

Cobro de atrasos

La Sociedad de Estiba de la capital gran Canaria ha asumido la deuda que mantenía con los trabajadores

Para llegar a la solución de un conflicto que estalló en el mes de mayo se ha tenido que pasar por un preaviso de huelga.

Aparte de firmar la asunción de la deuda, se ha hecho también una determinación contable y se ha fijado la fecha de pago de la misma, hecho que ya se ha iniciado.

Este conflicto ha transcurrido paralelo a la preparación de los meses estivales, durante los cuales se han tenido que realizar esfuerzos importantes en formación, con un resultado muy positivo gracias a su programación y ejecución. Así, y en contraste a lo sucedido el pasado verano, este año ningún barco ha tenido que esperar para ser atendido por falta de personal, a pesar de que este año ha habido mucho más tráfico. Además, se ha mantenido el nivel medio de movimientos por hora (23), evitando retrasos en la estiba de buques. Así, durante el verano pasado se ha batido el récord de este puerto en movimientos de contenedores y en turnos realizados. Sin duda, tienen mucha responsabilidad en este éxito el buen trabajo hecho en materia formativa y la profesionalidad de los estibadores de Las Palmas.

Los compañeros canarios han hecho este verano una media de 35 turnos mensuales, haciendo cuantos fueran necesarios para sacar el trabajo adelante, si bien advierten que se deberán mejorar las condiciones laborales y económicas en la próxima negociación del convenio colectivo.

Resaltan desde la estiba de Las Palmas lo crucial que ha sido disponer de un grupo de trabajadores eventuales, que en este caso provienen de una ETT. Se trata de compañeros que no cobran como los estibadores pero que se han mantenido “comprometidos con el puerto, leales al colectivo de estibadores” y “con esperanzas” de unirse a ellos. En este sentido, los estibadores ya han exigido que se disminuya las diferencias económicas, acercando la remuneración de los eventuales a la de los estibadores.



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



EFEMÉRIDES

7 de noviembre de 1917

Estalla la Revolución de Octubre en Rusia. Los insurrectos dirigidos por los bolcheviques asaltan el Palacio de San Petersburgo. Lenin es nombrado presidente del primer gobierno soviético

BARCELONA

El deporte también nos une

El pasado 23 de septiembre los compañeros estibadores de Barcelona se enfrentaron a los de Algeci-

ras en un encuentro de fútbol que sirvió de marco lúdico y deportivo para acercar a los trabajadores de

ambos puertos. Como se suele decir en estos casos, lo de menos fue el resultado, aunque los algecireños se tomaron la revancha -venciendo por 1 gol a 3- del enfrentamiento celebrado en tierras andaluzas el 19 de junio y en el que se impusieron los compañeros catalanes por 2 goles a 5. Ambos partidos de fútbol significaron, más allá de la práctica deportiva, una buena oportunidad para compartir con compañeros de otro puerto momentos especiales fuera de las exigencias de nuestra profesión.



PALMA DE MALLORCA

Coordinadora recupera el Comité

Las elecciones parciales en Palma de Mallorca eligen cuatro candidatos de Coordinadora

El pasado 1 de noviembre los compañeros de Palma de Mallorca celebraron elecciones parciales para elegir a los cuatro delegados de Coordinadora de los cinco que conforman actualmente el Comité de Empresa de la Sociedad de Estiba mallorquina. Raúl García, Antonio Gil, Francisco Vega y Bonifacio Moreno obtuvieron el mayor número de votos de los ocho candidatos, todos de Coordinadora, que se presentaron a estas elecciones en las que

de los 72 trabajadores censados votaron cerca del 95%. Unas elecciones parciales que tuvieron que celebrarse tras la petición unánime de renovación del

Comité por parte del colectivo mallorquín y la negativa a dimitir de uno de los anteriores delegados.

Con este proceso electoral, Coordinadora mantiene la mayoría en el Comité de Empresa hasta que se celebren las próximas elecciones sindicales en el enclave balear.



CASTELLÓN

Nuevo comité de empresa

Port Castelló renueva su equipo de representantes en un contexto de continuo crecimiento que requiere la incorporación de más profesionales

El sindicato de estibadores la Marítima Terrestre de Castellón, integrada en Coordinadora, celebró el pasado día 27 de septiembre elecciones al comité de empresa y al sindicato.

Estas elecciones se realizaron anticipadamente por el aumento del censo en Port Castelló. El resultado fue muy positivo para Coordinadora, ya que el 90% de los votos fue favorable a la misma; si bien cabe precisar que ningún otro sindicato presentó listas alternativas. En esta ocasión, los estibadores de Port Castelló han apostado por crear un grupo formado por gente joven y

algunos antiguos miembros del anterior comité, de forma que los primeros puedan integrarse sin dificultad en el sistema del puerto. En la asamblea realizada el pasado 16 de octubre, a la que asistió el 95% del censo, se ratificaron los datos de las elecciones celebradas el mes anterior. Además, se trató el aumento de plantilla en el Grupo 0. En este aspecto todos los presentes estuvieron de acuerdo, así como en el apoyo a nuestros compañeros de Cartagena. Por otro lado, se debatió también sobre la rotación en festivos con el fin de dar un servicio me-

yor al puerto. El nuevo equipo de representantes ya se ha puesto manos a la obra. Así, el comité de empresa de Port Castelló está insistiendo especialmente en la formación de los trabajadores. En este sentido, se están formando en la actualidad 12 nuevos grúas (puente y eléctricas), así como nuevos mafistas a la vez que han terminado ya cursos como los de trincadores, flejadores...

Todo ello muestra que Port Castelló está en continuo crecimiento. Y es que ha aumentado el tráfico de graneles sólidos así como el de contenedores. Es por ello que los estibadores de la Plana se muestran preocupados en cuanto a la formación de nuevos profesionales que cubran y den respuesta a este crecimiento continuo.

BARCELONA



Damián Reyes, de Cartagena, en Barcelona

Solidaridad con Cartagena y nuevos ingresos

El pasado 25 de octubre, en la reunión ordinaria de la Comisión Mixta de la Estiba, se aprobó el ingreso de 138 trabajadores del Grupo 0-Auxiliar en la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Barcelona, Estibarna, y cerca de 500 personas ya están preparando los exámenes de ingreso en el puerto barcelonés.

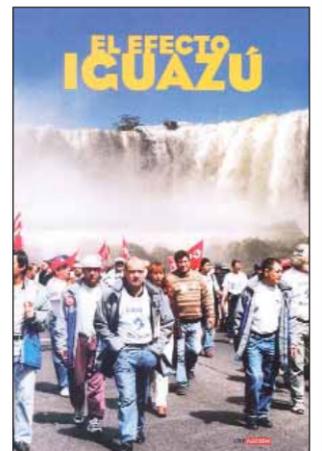
Por otro lado, el apoyo a Cartagena es unánime.

Prueba de ello es que el pasado 16 de octubre un grupo de estibadores de Barcelona participó en la manifestación que recorrió las calles de Cartagena hasta llegar a las puertas de la Autoridad Portuaria, y que reunió a más de 400 portuarios de toda España (Algeciras, Málaga, Alicante, Valencia, Sagunto, Castellón y Tarragona, además de Barcelona y Cartagena).

BARCELONA

Ciclo de Cine Obrero

Los compañeros del puerto de Barcelona han organizado un Ciclo de Cine Obrero con el que quieren acercar a los estibadores barceloneses a otras realidades laborales, diferentes de la nuestra pero intrínsecamente relacionadas con el concepto compartido de mundo obrero. Éstas han sido plasmadas con crudeza y veracidad en el soporte cinematográfico. Se trata de un ciclo en el que se podrán ver títulos tan ligados al mundo obrero, algunos más conocidos que otros, como *La sal de la tierra*, *El efecto Iguazú*, *Veinte años no es nada*, *Recursos humanos*, *Trabajo basura*, *Los lunes al sol*, *Riff Raff*, *La llama que agoniza* (documental sobre Liverpool) o *Tiempos modernos*.



TARRAGONA

Aumento de actividad

El aumento de actividad en el Puerto de Tarragona es un hecho constatado, si bien los 190 estibadores que componen la plantilla de la Sociedad de Estiba tarraconense, Estarraco, están cubriendo los jornales y cumpliendo con sus funciones en las operativas asignadas. Un ejemplo de este incremento de actividad lo tenemos con el regreso a Tarragona del gigante danés Maersk, que

inició el pasado 1 de octubre una línea que enlazará la ciudad catalana con los puertos italianos de Livorno y Gioia Tauro, varios puertos brasileños y Algeciras.

La naviera danesa y el grupo español JSV Logistic comenzaron las operaciones de calado en el terminal de contenedores del Puerto de Tarragona, situada en el muelle de Andalucía y gestionada por la

empresa Contarsa. Este hecho reforzará la competitividad del enclave catalán, que el pasado año movió un volumen de 8.978 contenedores. La nueva línea tendrá una frecuencia semanal y se mantendrá hasta finales de 2007.

Por otro lado, los estibadores de Tarragona respaldan al cien por cien la huelga convocada por Coordinadora en apoyo a los estibadores de Cartagena.

FE DE ERRATAS

En el número anterior de La Estiba, en el artículo "Ingreso histórico en Esticat", en la página de la Zona Catalano-Balear, donde dice "la cifra de beneficios de Esticat superó..." debería decir "la cifra de beneficios de Ports de la Generalitat superó..."

Publirreportaje

Inaugurada la Escuela Europea de Short Sea Shipping

2E3S.eu

La **Escuela Europea de Short Sea Shipping** inició el pasado 30 de septiembre su actividad con el acto celebrado en el Puerto de Barcelona y el Curso Inaugural que se impartió durante los tres días siguientes, a bordo del barco **Fantastic**, en ruta hacia Génova.

MODELO FORMATIVO INNOVADOR

La **Escuela Europea de Short Sea Shipping** (2E3S.eu) es la primera institución de ámbito europeo dedicada a dar formación específica sobre el transporte marítimo de corta distancia, o **Short Sea Shipping** (SSS). La actividad docente de la escuela, que tiene la sede en Barcelona, se desarrollará a bordo de las naves que cubren las líneas regulares entre el Puerto de Barcelona y los puertos de Génova y Civitavecchia (Roma). Se trata de un modelo formativo innovador que permite a los alumnos conocer directamente, a través de la experiencia a bordo, el funcionamiento, las características y las ventajas de dicho tipo de transporte intermodal.

El objetivo de 2E3S.eu es dar a conocer las ventajas del transporte marítimo de corta distancia entre los operadores, los responsables de las cadenas logísticas europeas y los hoy estudiantes, que se encargarán en un futuro de este importante sector económico. El SSS permite reducciones en el tiempo de transporte, que disminuye gracias a que el conductor descansa a bordo. Además, consigue mejoras sustanciales en las operativas de las empresas logísticas y en las jornadas de los camioneros cuando lo que viaja es sólo el remolque. Económicamente, es más competitivo que la carretera, especialmente con el creciente precio del carburante; y representa una sustancial mejora medioambiental, puesto que las grandes redes terrestres europeas están cada vez más colapsadas, con los problemas de tráfico y de contaminación que comporta el uso exclusivo del camión.

ARMONIZAR NORMATIVAS Y OPERATIVAS

El uso del SSS entre diferentes puertos y diferentes países significa también un cambio en la mentalidad del empresariado y de los responsables del transporte y la logística europeos: es preciso conseguir la cooperación entre los operadores y la armoniza-

ción de las diferentes operativas y normativas vigentes en cada país si se quiere conseguir que el SSS funcione con fluidez y sin restricciones en el conjunto del continente. 2E3S.eu reúne bajo el mismo paraguas formativo a operadores logísticos privados, navieras, autoridades portuarias y responsables marítimos de catorce países con el objetivo de conseguir unos estándares aplicables a todos los puertos y ofrecer aprendizajes comunes a los alumnos.

La Comisión Europea (CE) es consciente de que el SSS —junto con el ferrocarril— es un medio de transporte respetuoso con el medio ambiente, una solución a la creciente congestión de las carreteras y autopistas del continente y, por lo tanto, la opción más sostenible para el transporte de mercancías entre países ribereños. Por este motivo está potenciando el transporte marítimo de corta distancia mediante ayudas directas a las líneas regulares y a las navieras, incluidas en el Programa Marco Polo. También 2E3S.eu ha sido incluida en la última convocatoria de ayudas del Programa Marco Polo y ha recibido financiación por parte de la CE.

CATORCE PAÍSES DE LA UE

El apoyo de la CE corrobora la oportunidad de esta iniciativa, encabezada por el **Puerto de Barcelona conjuntamente con el Puerto de Roma e del Lazio y el Puerto de Génova y las navieras Grimaldi Group y Grandi Navi Veloce**. Actualmente catorce países participan en la escuela —Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Holanda, Polonia, Portugal, Reino Unido y Suecia— mediante sus respectivos organismos impulsores del transporte marítimo de corta distancia, incluidos en la **Short Sea Shipping European Network**.

Los cursos, a grandes rasgos, se estructuran alrededor de cinco bloques temáticos: características del SSS; operaciones y procedimientos documentales; medio ambiente y el Ecobono; comparativa de costes entre el SSS y la carretera; y centros e instituciones de promoción del SSS en Europa. La actividad docente incluye, además de las clases a bordo de los ferrys, las visitas a los puertos de Génova, Civitavecchia y Barcelona y a sus terminales dedicadas al SSS, conocer en directo las operaciones de estiba y desestiba y la distribución

de la carga y el funcionamiento global de dicho tipo de barco y de las compañías. Los cursos se completan con un taller en el que se analiza un caso práctico de transporte de SSS, comparando los costes que ofrece el modo marítimo frente a la carretera y realizando finalmente una exposición que es analizada y debatida por todos los representantes y por los profesionales del sector que han intervenido en el curso.

El equipo docente de 2E3S.eu está formado por profesores universitarios, responsables del SSS de los diferentes países implicados y profesionales con una dilatada experiencia en el sector. La participación de seis universidades —tres españolas y tres italianas— en el proyecto ha permitido elaborar un programa de calidad que ofrece unos contenidos de nivel universitario de ámbito europeo.

CURSOS PARA ESTUDIANTES Y PARA PROFESIONALES

2E3S.eu ofrece tres tipos de cursos adaptados a los diferentes alumnos. El **Global Logistics Operations for Short Sea (GLOSS)** se dirige a los profesionales de las compañías importadoras y exportadoras y a los responsables de las empresas de transporte y logística por carretera que les dan servicio. El **Autoritas** (del latín: "crecer") está dirigido a estudiantes de logística, transporte y comercio internacional de las universidades de la UE. Finalmente, el **Numina** (genios romanos protectores del desarrollo del hombre) ofrece un programa específico para estudiantes avanzados en especializaciones, tanto de logística y transporte como de comercio internacional. La participación en los cursos Autoritas y Numina permite a los estudiantes obtener créditos reconocidos por diferentes Escuelas Técnicas y Universidades de toda Europa.

La **Escuela Europea de Short Sea Shipping** es una propuesta docente innovadora que reúne a catorce países europeos y a la propia CE, a los puertos, a los armadores y a los operadores logísticos en el objetivo de dar una formación de calidad sobre el SSS. 2E3S.eu es un pilar en el objetivo europeo de conseguir un transporte de mercancías y personas sostenible, respetuoso hacia el medio ambiente y con una mayor eficiencia energética.



Zona norte

BILBAO

Los estibadores de Bilbao ya tienen su equipo de fútbol

Ahora que el equipo está en una fase muy madura, retan a equipos de otros puertos a comprobar su nivel competitivo y así establecer nuevos lazos de unidad y compañerismo entre todos los estibadores portuarios



El equipo bilbaíno está participando actualmente en un torneo amateur de Vizcaya. En esta competición participan más de 200 equipos de toda la provincia y están encuadrados en 2ªB, después de un fulgurante ascenso desde 3ª. Ahora intentan tomar el peso a la categoría para poder plantearse un ascenso a 2ª. Y es que se trata de un campeonato con un gran nivel, pues en los partidos se van encontrando ex jugadores que han pasado por la 1ª división de la Liga española,

sobre todo del Athletic de Bilbao, como Andrinúa.

El proyecto empezó el pasado año con la formación de un equipo de 16 jugadores y 3 personas responsables del resto de tareas. Todos, estibadores del puerto de Bilbao. Algunos, incluso, han sido jugadores federados durante muchos años en equipos vizcaínos.

El equipo tardó un poco en cristalizarse por el siempre importante tema económico, pero Bilboes-tiba tomó cartas en el asunto y subvencionó todo lo necesario, como la compra de equipajes y el pago de la cuota del campeonato. Otras empresas, como Agemasa, apoyan también este proyecto con ayudas económicas.

Este grupo de portuarios vascos ha materializado así la idea que rondaba en la cabeza de algunos compañeros del puerto bilbaíno, que ya durante los años 80 contaron con un equipo que ganó varios títulos a nivel estatal y que era el orgullo del puerto durante esa época.



GIJÓN

Negociaciones en Gijón



La negociación del Convenio Colectivo de la estiba asturiana continúa en punto muerto al no haberse logrado un acercamiento de posturas, tras las diferentes reuniones mantenidas.

La lucha de Coordinadora por conseguir un Convenio Colectivo Provincial para los puertos de Gijón y de Avilés continúa en el polo opuesto a los intereses de otras fuerzas sindicales,

La actualidad de los compañeros asturianos está marcada por la paralización de las conversaciones del Convenio Colectivo y por la modificación del acuerdo que puso fin al conflicto de Gijón en 2004

que ya se desvincularon del proceso de negociación en el último momento, apostando por un convenio local para cada puerto. La política de "jugar a la contra" entorpece la búsqueda del beneficio común de todos los portuarios. Por el contrario, desde Coordinadora siempre se trata de obtener el máximo consenso a la hora de acordar los convenios colectivos.

Por otro lado, se sigue negociando la modificación del acuerdo del 19 de mayo de 2004 que puso fin al conflicto desatado en El Musel y que, durante meses, solidarizó al sector, tanto en España como en Europa.

La modificación de dicho acuerdo tiene como objetivo adecuar las necesidades laborales que en la actualidad demanda la actividad portuaria del puerto gijonés; entre ellas, abrir la puerta a ingresos del Grupo 0 en la Sociedad de Estiba.

Recordemos que el acuerdo comprendía un periodo de 4 años y recogía, por un lado, prejubilaciones para sustituir un Expediente de Regulación de Empleo perjudicial para el 63% de la plantilla y regulaciones temporales para que dicha plantilla se ajustase a las necesidades de la demanda de trabajo.

AVILÉS

Operaciones portuarias "on-line"

El puerto asturiano implanta un novedoso sistema de solicitud de servicios a buques a través de un portal de internet

Avilés se pone a la cabeza en el uso de tecnología punta para gestionar sus servicios. El Plan de Operaciones Portuarias de Asturias (POPA) busca, básicamente, reducir papeleo y agilizar el despacho de los buques. Se espera que opere a pleno rendimiento a finales de año.

El POPA se basa en una conexión a la red restringida, para empresas consignatarias y estibadoras y la Sociedad de Estiba y Desestiba. De esta forma aporta más rapidez en los trámites administrativos y más eficacia en los servicios de atraque, carga y descarga de los barcos. A través del portal se pueden

solicitar operaciones de carga y descarga (grúas y ocupaciones de superficie), escalas y atraques, estiba y desestiba; así como manos de estiba y servicios de información económica y de operaciones.

Los estibadores, que cada día esperan en una sala según los turnos de asignación de manos de estiba, podrán conocer con antelación su jornada laboral, e incluso podrán saber desde su casa si el día siguiente tienen que desplazarse a la Sociedad de Estiba a trabajar o no. El objetivo del POPA, que también funciona ya en El Musel (Gijón), es sustituir los trámites en papel y las

personaciones por las gestiones a través de la red.

Otras cuestiones de la actividad portuaria siguen sus derroteros tradicionales. Así, también en Avilés, se está a la espera de la aprobación del IV Acuerdo Marco para desencallar la negociación del Convenio Colectivo en Asturias. En cuanto a nuevos ingresos, dada la

pujanza de la actividad en el enclave asturiano y a la ampliación del margen derecho de la ría, se está esperando a la finalización, en 2008, del expediente de regulación de empleo de Aceralia Ensidesa, ya que parte de su plantilla recaló en la Sociedad de Estiba del puerto avilesino.



SABÍAS QUE...

En su origen, la palabra familia entre los romanos antiguos no se aplicaba a la pareja conyugal y a sus hijos, sino tan sólo a los esclavos

Temas del mes



EFEMÉRIDES

11 de noviembre de 1953

Sale de factoría el primer automóvil SEAT fabricado en España

LEY DE PUERTOS

Ley de Puertos, en dique seco

El PSOE inicia una ronda de negociaciones con los partidos de la oposición, para intentar desbloquear la reforma de la Ley

La reforma se encuentra paralizada en el Congreso de los Diputados, desde el pasado 5 de abril. Desde el partido en el Gobierno, se espera que después de las elecciones catalanas se dé el clima de sosiego necesario como para volver a consensuar la reforma de la Ley de Puertos. CiU y el resto de partidos nacionalistas se oponen al contenido del Proyecto de Ley, al igual que el Partido Popular, de ahí que en estos momentos el Grupo Socialista no tenga apoyos en el Congreso de los Diputados para seguir adelante con la tramitación y la situación de la reforma de la Ley de Puertos sea de bloqueo absoluto.

Para los nacionalistas, la reforma de la ley plantea un texto intervencionista y reglamentista. Con ella, las autoridades portuarias no tienen margen para una mínima autonomía de gestión, ya que para cualquier decisión de una autoridad portuaria se requiere la autorización de Puertos del Estado, con lo cual éstas son más dependientes y, además, se les resta cualquier posibilidad de desarrollar la competencia interportuaria.

Desde el pasado mes de abril, en el que se abrió el plazo para la presentación de enmiendas al Proyecto de Ley de Modificación de la Ley 48/2003 de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, éste se viene ampliando invariablemente a instancias del Partido Socialista, estando estancado el proyecto en esta fase de la tramitación. El Gobierno se ha dado de plazo hasta fin de año para

intentar desbloquear la situación y ha fijado las elecciones catalanas como punto de inflexión, ya que las demandas estatutarias sobre la gestión de puertos y aeropuertos, aún sin resolver, están determinando la situación del proyecto de ley. El periodo para la presentación de enmiendas a la totalidad del proyecto de la nueva Ley de Puertos ha sido ampliado ya en 17 ocasiones.

Por otro lado, el Partido Popular (PP) está elaborando una proposición no de ley en la que se insta al Gobierno a cumplir con la disposición adicional sexta, la que prevé la creación de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE's) en sustitución de las sociedades de estiba. En este sentido, cabe recordar que desde el 28 de agosto las sociedades de estiba están en "régimen de extinción". La ley del Partido Popular, que el actual Gobierno paralizó en lo referido a la constitución de las APIE'S con la ampliación del plazo durante 18 meses (que acabó el pasado 19 de agosto) prevé que las autoridades portuarias dejen de tener el 51% de las acciones y queden en minoría en los consejos de administración. La vigente ley portuaria fue consensuada en su día, en lo que a privatización de la estiba se refiere, entre el Gobierno del PP y Coordinadora, que apostó por defender la consideración como servicio público de nuestra actividad independientemente de la titularidad pública o privada de las sociedades que lo controlan.

El proyecto de reforma paralizado incluye cambios en la actual gestión de la estiba, pero mantiene la mayoría pública. El deseo de Coordinadora es que se cumpla lo pactado con el PSOE entorno a dicho proyecto y, en todo caso, si deben crearse las APIE's, que se haga de forma consensuada y tomando parte activa.

CONFLICTO DE CARTAGENA



Cabecera de la manifestación en Cartagena

Huelgas por Cartagena

Coordinadora ha demostrado que no está dispuesta a tolerar más ataques, como el que sufren los portuarios de Cartagena, con tres jornadas de huelga éxitosas

Unas jornadas de lucha en la que el 80% de la profesión se ha posicionado claramente en contra del hostigamiento que sufren los estibadores de Cartagena y que se ha vivido como una persecución en carne propia en el resto de España. Tras la primera jornada de huelga -30 de octubre-, la reunión celebrada el 2 de noviembre entre el presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena, Adrián Ángel Viudes, y el Coordinador General, Antolín Goya, demostró hasta qué punto las posiciones se mantienen alejadas. Así, mientras que los estibadores claman por ampliar la plantilla profesional, aplicar medidas adecuadas de seguridad laboral y readmitir al delegado despedido, Viudes opta por lanzarse al vacío y hacer caso omiso a quienes, desde todos los ámbitos, le exigen un cambio de actitud que permita poner fin al conflicto. La actitud prepotente y caciquil de Viudes impidió desconvocar la huelga de los días 6 y 7 de noviembre, jornadas igualmente exitosas en cuanto apoyo y participación. Pero el día 9, tras la reunión mantenida por nuestro sindicato con A-

nESCO, Coordinadora decidió desconvocar la huelga prevista para los días 13, 14 y 15 haciéndose eco del llamamiento empresarial y dando un paso para facilitar la reapertura del proceso de diálogo y negociación que ha sido impedido hasta la fecha por la cerrada actitud de la Sociedad Pública de Cartagena. La convocatoria de huelga se mantiene en ese puerto y todos los demás puertos, a la espera del desarrollo de la negociación, ya que se adoptarán las medidas legales y de acción sindical necesarias.

Desde Coordinadora se ha pedido a Puertos del Estado que ordene a la Sociedad de Estiba de Cartagena el cumplimiento del III Acuerdo Marco, que establece que sólo pueden realizar actividades de servicio público los estibadores portuarios. La práctica de impedir trabajar a los estibadores profesionales y sustituirlos por personal no cualificado y peor pagado en nada beneficia al futuro de éste o de otros puertos. Razón de más para que las Asambleas de estibadores de todos los puertos de Coordinadora decidieran sumarse

a la huelga y los colectivos de los puertos presentar un escrito en las respectivas sedes del Partido Popular, formación política que puso a Viudes en el cargo, para manifestar su protesta por no respetar los acuerdos adoptados en cumplimiento de la Ley que ellos mismos aprobaron. Coordinadora también reclama el fin de la persecución sindical, puesto que la Sociedad de Estiba de Cartagena no reconoce a los delegados sindicales elegidos democráticamente y uno de ellos, Damián Reyes, fue despedido y expulsado de los muelles. Resulta lamentable, y la responsabilidad de ello alcanza no sólo al presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena, conocido por su carácter conflictivo e intempestivo, sino al propio ente público de Puertos del Estado e, incluso, a la patronal empresarial, Anesco. Damián Reyes debe ser readmitido y la demanda de despido reti-

rada. Asimismo, los restantes ocho compañeros que han sido forzados a abandonar el puerto hasta el próximo 1 de enero -con la excusa de que habían superado el tope de jornadas- deben poder recuperar su empleo con carácter inmediato.

Porque, en definitiva, la lucha de los compañeros portuarios de Cartagena es la lucha por la dignidad, por la coherencia del sistema portuario español, por la estabilidad del colectivo portuario, por la profesionalidad, por la unidad, por la rotación y por el respeto de lo acordado en la Ley de Puertos y en defensa de la aplicación del III Acuerdo Marco. La utilización fraudulenta del poder en Cartagena (Autoridad Portuaria y Sociedad de Estiba) junto con la actitud pasiva de las empresas es un claro ataque, no sólo a la existencia del colectivo de portuarios del enclave murciano, sino al sistema portuario español.



Estibadores en Cartagena

Temas del mes

**EL dato**

Un total de 650.000 toneladas de crudo se vierten al Mediterráneo cada año, procedentes de la limpieza de las bodegas de los petroleros

**LA frase**

“El trabajo más productivo es el que sale de las manos de un hombre contento”

Víctor Pauchet MÉDICO FRANCÉS

LEY DE PUERTOS

IV Acuerdo sectorial: ¿Qué busca cada parte?

La negociación colectiva en el sector de la estiba portuaria española ha marcado las pautas de comportamiento de los agentes económicos y sociales y ha vinculado a la Administración Portuaria durante sus periodos de vigencia

De esa forma, los Acuerdos han sido el instrumento básico para garantizar largos periodos de estabilidad profesional en el sector. En estos momentos se está

produciendo la negociación del IV Acuerdo Sectorial de la Estiba para renovar y actualizar las condiciones pactadas en un III Acuerdo cuyo vencimiento inicial se

produjo a finales de 2004. Desde que Coordinadora tomara la iniciativa y propusiera el inicio de la negociación en noviembre de 2004, las dificultades crecieron como hongos. El primer obstáculo surgió de las propias filas sindicales. UGT cuestionó el nivel de representatividad en la Comisión Negociadora y pretendió excluir de la misma a los sindicatos más representativos del ámbito de las Comunidades Autónomas. La aceptación de su ilegal propuesta hubiera conducido a la nulidad del IV Acuerdo. El desacuerdo con UGT llegó hasta el punto de interponer una demanda ante la Audiencia Nacional, en cuya sede terminó aceptando una propuesta de conciliación con la presencia de todos los sindicatos con derecho a ello y una amplia mayoría de Coordinadora (9 de Coordinadora, 2 de UGT, 1 de CCOO, 1 ELA, 1 CIG y 1 LAB). El segundo obstáculo surgió de la posición de Puertos del Estado, al negarse a negociar un Acuerdo en el que se incluía la intervención de los estibadores portuarios en las labores complementarias.

La firme posición de Coordinadora y Anesco, concluyó con la decisión de Puertos del Estado de abandonar los puestos cedidos por la organización empresarial más representativa del sector, por lo que se reconstituyó el banco empresarial con la única presencia de Anesco. De esta forma se lograba la válida constitución de una comisión negociadora con la garantía de que el IV Acuerdo que resultara de la negociación tuviera validez frente a todas las empresas.

Inicio de la negociación

Superadas las primeras e importantes dificultades con el esfuerzo disciplinado, las acciones sindicales realizadas en todos los puertos y la habilidad de la Comisión Negociadora de Coordinadora, Anesco respondió a la propuesta de nuestro sindicato con la presentación de un texto articulado del IV Acuerdo Sectorial. La contestación de Anesco se remitió por Coordinadora a todos los miembros de la Comisión Negociadora y se inició el proceso de elaboración de la contrapropuesta de negociación.

+++

Participación de los Comités de Empresa de todos los puertos

Respetando los principios de Coordinadora, el proceso de participación y debate ha sido amplio y profundo. Antes de contestar a Anesco, nuestro sindicato ha celebrado diversas sesiones, algunas de dos días consecutivos, para analizar de forma pormenorizada cada materia. Después de cada sesión se han elaborado textos integrando las propuestas remitidas por los puertos que, en diversas ocasiones, han celebrado reuniones de zonas hasta alcanzar un texto asumido por el conjunto de la organización y así remitirlo a Anesco.

Paralelamente, Coordinadora ha mantenido contactos con los otros sindicatos con el propósito de

procurar una posición común con el resto de representación sindical.

Al cierre de esta edición de la Estiba tenemos la información de que Coordinadora ha remitido a Anesco su contestación, lo que supondrá un avance en el proceso de negociación que se reactivará en fechas inmediatas, con el objetivo de alcanzar un acuerdo en los próximos meses.

La negociación no está concluida. Aún es necesario realizar un proceso de diálogo intenso para alcanzar un texto de IV Acuerdo Sectorial que permita a Coordinadora la convocatoria de una Asamblea General extraordinaria, que podría coincidir con la ordinaria de este año, en la que se debatirá y aprobará o corregirá la propuesta que presente el Coordinador General y la Comisión Negociadora nombrada por nuestra organización sindical.

+++

Las claves de la negociación

Características generales del IV Acuerdo Sectorial: la negociación articulada.

La propuesta de Coordinadora pretende que el IV Acuerdo Sectorial contenga materias que no puedan ser modificadas en los convenios colectivos de los puertos. Se trata, como se hizo en acuerdos anteriores, de elementos centrales de la negociación como los ámbitos.

Sin embargo, en el nuevo acuerdo se pretende ampliar la regulación común para todos los puertos del Estado en materias como el tiempo de trabajo, jor-

nada y vacaciones, estableciendo normas mínimas que podrán ser desarrolladas, ampliadas e, incluso, adaptadas a las características propias en los convenios colectivos locales. Es un modelo de negociación articulada que garantiza el marco profesional mínimo de todos los estibadores portuarios, con el respeto al ámbito de negociación en cada puerto, en particular, en las condiciones económicas.

Vinculación al IV Acuerdo Sectorial

El reto del IV Acuerdo Sectorial consiste en establecer instrumentos que ofrezcan más garantías para que las empresas (estibadoras o de otro tipo), que realicen labores portuarias, respeten las condiciones de trabajo pactadas.

En los últimos años el sector está sufriendo una profunda transformación, especialmente con la aparición de nuevos agentes que quieren cargar y descargar barcos pero sin registrarse como empresa estibadora.

Todas las partes negociadoras coinciden en considerar como competencia desleal la intervención de empresas en la actividad portuaria pretendiendo su exclusión del convenio colectivo de aplicación.

Este nuevo acuerdo debe garantizar, con todos los medios legales, que las condiciones de trabajo pactadas sean de aplicación en todas las empresas que actúen en la actividad incluida en el ámbito funcional.

Profesionalización de las labores portuarias

Redefinir con mayor precisión el trabajo por-





SABÍAS QUE...

El signo & (et) proviene del latín y no del inglés, como muchos creen, y que es una ligadura de dos letras



EFEMÉRIDES

14 de noviembre de 1975

Firma de la Declaración de Madrid por la cual España abandona Sahara Occidental, y Marruecos y Mauritania se comprometen a realizar un referéndum de autodeterminación para el pueblo saharauí



SABÍAS QUE...

Con un solo grifo abierto, en un minuto se pueden ir por el desagüe del fregadero más de 15 litros de agua



Mesa negociadora de la parte sindical



Mesa negociadora de la parte empresarial

tuario que realizan los estibadores portuarios es una función esencial del IV Acuerdo Sectorial. En esta cuestión se han producido modificaciones y se vislumbran nuevas iniciativas que, además de la importancia objetiva que tienen por sí mismas, pueden multiplicar su efecto de desprofesionalización del sector al dibujar grietas en el sistema portuario.

Coordinadora propone reforzar la profesionalización de las actividades de carga y descarga de buques rodantes en sus diversas modalidades: el tráfico ordinario y el previsto en régimen de autopistas del mar. Supone un compromiso empresarial de contratación de estibadores ofertando en contrapartida la flexibilidad horaria en adaptación objetiva a las necesidades operativas de los buques.

En el mismo sentido, para Coordinadora es irrenunciable la profesionalización de todas las labores complementarias, si bien acepta la creación indefinida de un grupo profesional de ingreso (Grupo 0) que realizará labores auxiliares a las atribuidas a los grupos existentes y que, por ello, tendrá un cuadro retributivo durante tres años, o el número de turnos obligatorios durante tres años, del 70% de los profesionales del resto de los grupos. Finalizado el periodo de ingreso, todos los trabajadores percibirán la misma retribución.

Plantillas portuarias y profesionalización

Introducir el concepto de "Plantilla del Puerto" contribuye a despejar la permanente incertidumbre del futuro profesional de los estibadores portuarios.

Los estibadores de cada puerto (cualquiera que sea el tipo de relación que mantengan con las empresas) constituyen una sola plantilla y el incremento de la misma debe estar relacionado con la actividad en el sector porque su dimensión afecta directamente a las condiciones de trabajo y en la garantía de empleo de todos los trabajadores.

La regulación de las condiciones para el ingreso, la participación de la representación de los trabajadores en el proceso selectivo y la adecuación del número de trabajadores a las necesidades objetivas, sin "colchones del 85% de la actividad" sino al 100% de pleno empleo, son elementos fundamentales para Coordinadora en la negociación del IV Acuerdo Sectorial.

El ajuste de la plantilla del puerto a las necesidades reales es un problema constante en muchos puertos. Afortunadamente es un indicador del buen momento que vive el sector pero las fórmulas empleadas para resolverlo (eventuales, ETT, etc.) deben revisarse y ampliarse. Para ofrecer una nueva posibilidad se regula detalladamente la vía legal, existente en la actualidad, de contratación de trabajadores a tiempo parcial, para lo que se exige que cada puerto deba aprobarlo de mutuo acuerdo entre la parte social y empresarial y, posteriormente sea ratificado por la Comisión Paritaria Estatal (antigua Comisión Mixta).

Una fórmula que no se impone a todos sino que garantiza la decisión de cada puerto. En esta situación, se deben ampliar las modalidades de adscripción de los estibadores portuarios a las empresas en las

tareas diarias. De ahí que Coordinadora proponga profundizar en la rotación, sin perjuicio de contemplar las adscripciones temporales necesarias para la realización de un trabajo eficiente, garantizando que los costes por turno sean iguales independientemente del tipo de relación laboral del estibador. Asimismo, Coordinadora pretende la creación de instrumentos financieros que garanticen a un fondo para la formación profesional continua, proponiendo la constitución de un Fondo específico con tal finalidad.

Tiempo de trabajo y descanso

La petición de las empresas para optimizar el máximo tiempo de trabajo (jornada máxima legal) es respondida por Coordinadora con profesionalidad. El sindicato reivindica la definición de la jornada mensual máxima y obligatoria para cada trabajador individualizado de forma que se sepa, en cada momento, el alcance de la obligación y de reenganche. Es la llamada X+2. El colectivo es consciente que la cara de la moneda del compromiso empresarial de garantía de trabajo tiene su cruz en la disponibilidad óptima de la plantilla del puerto y la exigencia de atender -con unos límites razonables- las demandas de servicio. En todo caso, se reivindica la posibilidad de que el convenio colectivo del puerto pueda adaptar la jornada individual a sus propias características. En contrapartida a la máxima disponibilidad y flexibilidad de la jornada, es necesario ordenar e incrementar los tiempos de descanso. Coordinadora reivindica ampliar el descanso semanal

a dos días y seis semanas de vacaciones anuales.

Incrementar la prevención y seguridad laboral

La profesión de los/as estibadores/as es de alto riesgo. La disminución de los riesgos parte de la mejora de la profesionalidad. Incrementar la formación profesional incluyendo las medidas de prevención de cada puesto de trabajo y el reciclaje periódico es una obligación empresarial irrenunciable desde la perspectiva sindical. El IV Acuerdo pretende incorporar los protocolos de mínimos en prevención para todos los puertos; redefinir las funciones y suprimir las atribuidas a los capataces en materia de prevención, para asignarlas a los responsables de tal materia nombrados por las empresas; consolidar la comisión estatal de prevención con la tarea de supervisar la aplicación en cada puerto y revisar permanentemente los protocolos de prevención y seguridad laboral en las cargas y descargas de buques. Por último, disponer la obligación empresarial de contratar los seguros de accidente y de responsabilidad civil.

Estabilidad en el sector

Coordinadora pretende alcanzar la estabilidad en el sector hasta el año 2014, cuestión que se hace necesaria después de soportar las continuas modificaciones legislativas en España y en Europa y el vencimiento inicial, aunque se mantenga prorrogado, del III Acuerdo Sectorial desde 2004.

JORNADA MÍNIMA

ART. 10.2.7

Cumplimiento de la jornada anual y, el cómputo de la jornada mínima mensual obligatoria, de los trabajadores de relación laboral especial se cumplimentará mediante la obligación de disponibilidad para la realización de un número de turnos de trabajo equivalentes a los días laborables del mes más dos, menos los 5 días festivos anuales indicados en el apartado 10.2.4, los de descanso semanal y los de licencias o permisos y demás causas de suspensión del contrato de trabajo legal o convencionalmente establecidas.

La citada obligación tendrá vencimiento trimestral (enero-marzo; abril-junio; julio-septiembre y octubre-diciembre) de forma que se considerará cumplimentada la jornada correspondiente a dicho periodo y, por tanto, no exigible el tiempo de trabajo en el que no se hubiera producido ocupación efectiva a pesar de la disponibilidad del trabajador.

En los convenios colectivos de ámbito inferior se podrá detallar, complementar y ampliar las licencias o permisos; asimismo se podrá modificar, reducir o ampliar los periodos de referencia y regular la obligación de disponibilidad siempre que articule un sistema que amplíe, individual o colectivamente, la atención de los servicios portuarios demandados con respeto de los límites legales. A los anteriores efectos, la disponibilidad se acredita medi-

ante la asistencia a los nombramientos convenidos en cada puerto por convenio o por costumbre.

ART. 10.2.8

A los anteriores efectos, la disponibilidad se acredita mediante la asistencia a los nombramientos convenidos en cada puerto por convenio o por costumbre.

El sistema de cómputo de la jornada mínima mensual obligatoria convenido en el apartado anterior y, en particular, la obligatoriedad de realizar más turnos de trabajo que los días laborales del mes, solo será de aplicación en los puertos en los que el número de estibadores de relación laboral común en las empresas estibadoras no exceda el 25% del total.

Cuando se exceda del referido porcentaje de trabajadores y, dada la afectación que como plantilla única del puerto supone para las condiciones de trabajo del colectivo portuario (trabajadores y empresas), las partes podrán mediante convenio local o acuerdo de empresa, establecer las condiciones temporales y procedimiento de ajuste y las condiciones de aplicación del sistema de jornada pactada en el artículo 10.2.7. De no existir acuerdo, no se podrá pactar la obligatoriedad de ampliación de la jornada, ni se aplicará lo pactado en el artículo anterior sino, exclusivamente, las normas laborales vigentes y, en su caso, el convenio colectivo del puerto.



Juntos somos fuertes
pero unidos somos
invencibles

SOLIDARIDAD con Cartagena



Prevención & formación



SABÍAS QUE...

Gene Roddenberry, creador de Star Trek, fue el primer ser humano de la historia cuyas cenizas se esparcieron por el espacio exterior (en la órbita de la Tierra)

FORMACIÓN

Quién es quién en la defensa del trabajador

Son varios y diversos los actores que intervienen en las Relaciones Colectivas de Trabajo desde la perspectiva de los trabajadores

Es importante conocerlos y diferenciarlos para saber a quién podemos acudir en cada situación

La lista de entes representativos de los trabajadores incluye a los Sindicatos, desde los que se constituyen las Secciones Sindicales y los Delegados Sindicales. Por otra parte, se encuentran los representantes legales de los trabajadores; concretamente, los Comités de Empresa y los Delegados de Personal. A continuación, definimos cada uno de estos actores con el fin de diferenciarlos claramente.

Sindicato

Es la organización permanente de trabajadores para la representación y defensa de sus intereses generales, frente a los empresarios y sus organizaciones patronales, así como frente al ente público (gobiernos, municipios, etc.) y a cualquier otro de carácter privado.

Cuando unos sindicatos se integran dentro de otros, se produce la unión sindical. Esto conlleva a veces la desaparición de alguna de dichas organizaciones. En Coordinadora están unidos los sindicatos locales, sin que ninguno desaparezca, para conformar una Federación de sindicatos locales denominada: Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, es decir: La Coordinadora.

Sección Sindical

Es la representación organizada del sindicato internamente en una empresa o centro de trabajo. En nuestro caso, la Sección Sindical la conforman, en cada empresa, las personas afiliadas a Coordinadora.

Delegados sindicales

Son los trabajadores que representan, a todos los efectos, a las Sección Sindical en la empresa o centro de trabajo; de ahí que su designación esté condicionada a la previa constitu-

ción de dichas Secciones. Tienen los derechos y garantías que en cada caso establezca el Convenio Colectivo y además, en nuestro caso, el III Acuerdo Marco Estatal, así como la Ley Orgánica de Libertad Sindical (LOLS).

Representantes legales de los trabajadores

Frente a la representación sindical, antes comentada, constituyen el otro sistema de participación de los trabajadores en la empresa para la defensa de sus intereses. Denominada Representación Unitaria por cuanto constituye la representación de todos los trabajadores en el conjunto de un centro de trabajo, con independencia de la afiliación o no que tengan.

Se elige la representación unitaria mediante un proceso electoral donde participan la totalidad de los trabajadores, estableciendo así a sus representantes mediante candidaturas conformadas por trabajadores y a través del voto libre, secreto, personal y directo.

Según el número de trabajadores que tenga el centro de trabajo o la empresa, se designará un Comité de Empresa. Este tiene un ámbito general de actuación para la defensa de los intereses de los trabajadores. Actúa como un órgano colegiado y representativo del conjunto de los mismos, al margen del colegio electoral por el que sus miembros hayan sido elegidos. Se eligen en los centros que cuenten con más de 50 trabajadores. El número de miembros del Comité de Empresa varía según el número de trabajadores:

- De 50 a 100 trabajadores: 5
- De 101 a 250 trabajadores: 9
- De 251 a 500 trabajadores: 13
- De 501 a 750 trabajadores: 17
- De 751 a 1000 trabajadores: 21
- De 1000 en adelante: 2 más por cada mil o fracción, con un máximo de 65

Cuando la empresa tiene una plantilla de hasta 49 trabajadores, la representación unitaria se denomina Delegados de Personal. En empresas de hasta 30 trabajadores sólo puede haber 1 Delegado, mientras que las que tengan de 31 a 49 empleados, contarán con 3 Delegados.

PREVENCIÓN



El riesgo de ser aplastado o atrapado por la maquinaria

Es importante tener presente que cuando un trabajador está dentro del radio de acción de una máquina o vehículo se encuentra en una situación de riesgo que puede desembocar en un accidente laboral grave. Hay que tener en cuenta que cualquier máquina o vehículo puede perder su rumbo o su equilibrio, pudiendo participar en ello diferentes factores. Así, un terreno irregular puede desestabilizarlos, así como una incorrecta colocación de la carga, que variaría el centro de gravedad de la máquina o del vehículo. La carga excesiva es otra mala práctica que es imprescindible evitar ya que también pone en riesgo el equilibrio de la maquinaria. Obviamente, una mala conducción es otro factor que puede provocar accidentes. Frenar o acelerar bruscamente, circular con exceso de velocidad o no ir con la suficiente prudencia en rampas o pendientes pronunciadas son ejemplos de un manejo inadecuado de vehículos.

Por otro lado, es importante recordar que pueden ocurrir accidentes después de que la máquina o vehículo haya volcado. Y es que muchas personas tienden a bajar la guardia cuando el vehículo o máquina se ha detenido. A pesar de haber caído al suelo, pueden darse nuevos movimientos, ya sea del elemento transportador o de la carga que contiene, que puede despren-

derse instantes más tarde del primer incidente.

Para evitar estos riesgos, o minimizarlos al máximo, es recomendable seguir algunas normas bastante sencillas:

- Respetar las normas de circulación, prestando una atención especial al sentido de la circulación y a los carriles destinados al tránsito de maquinaria, así como a las zonas de paso de peatones.

- No exceder los límites de velocidad establecidos, tanto en la terminal como en el interior de los buques.

- El oficial manipulante debe frenar de forma suave, reduciendo la velocidad hasta detenerse. Además, debe tener en cuenta las características de la carga que transporta y la manera en la que se ha colocado en el vehículo o máquina.

- El oficial manipulante debe estar también atento a los cambios de nivel de la superficie, sobretodo en las rampas porque se pueden trabar las patas de la plataforma en el suelo de la cubierta o la carga puede golpearse contra el cielo de la misma. El desenlace en este tipo de percances puede ser el vuelco de la máquina y de la carga.

- Con el fin de evitar vuelcos, es importante también mantener el centro de gravedad de la maquinaria. Para ello, es crucial no sobrepasar la altura recomendada de la carga así como respetar el peso máximo que se permite llevar en cada máquina.

- El oficial manipulante debe comprobar el estado en el que recibe la maquinaria de trabajo. Si se observa alguna anomalía, se debe comunicar al responsable de la Empresa Estibadora. Por ejemplo, es imprescindible que la máquina frene correctamente, que suene la bocina, que los neumáticos tengan la presión adecuada, así como el buen estado de los espejos y cristales y de cualquier otro elemento que ayude a evitar accidentes.

- En el caso de que se perciba alguna anomalía en una máquina, es obligatorio informar al compañero de relevo de las deficiencias que se hayan notado, además de rellenar el parte de averías.

- Todos los trabajadores que se encuentren cerca de la zona de circulación de vehículos, deben alejarse de ellos, evitando así que puedan ser atrapados o aplastados por vuelcos, choques entre vehículos, golpes de la carga o cualquier otro accidente.

Internacional



LA frase

“La diferencia entre una democracia y una dictadura consiste en que en una democracia puedes votar antes de obedecer las órdenes”
Charles Bukowsky ESCRITOR

IDC

Reunión del IDC en Barcelona

Más de 40 delegados de la Zona Europea del IDC trazan nuevas líneas de acción tras la derrota de la anterior Directiva portuaria

El pasado 21 de septiembre más de 40 delegados de la Zona Europea del IDC (de España, Francia, Portugal, Suecia, Chipre, Grecia e Italia) se reunieron en Barcelona con el objetivo de trazar nuevas líneas de acción que se enmarcan en el compromiso de Jacques Barrot, comisario europeo de Transportes, a impulsar un diálogo franco y directo

con los sindicatos tras la derrota de la anterior Directiva portuaria. También asistió a la cita el presidente de la ESPO (European Sea Ports Organisation), Giuliano Gallanti.

La presencia en la reunión del Consejo Internacional (IDC) del presidente de la Asociación Europea de Puertos Marítimos (ESPO), el italiano Giu-

liano Gallanti, puso de relieve la voluntad de los trabajadores de alcanzar acuerdos que garanticen la estabilidad del sector. Gallanti, quien se ha destacado por sus posiciones favorables al diálogo, recordó que cualquier transformación debe realizarse a partir del consenso entre todas las partes implicadas, una posición compar-

tida por los sindicatos que se encontraban presentes y reiterada por el coordinador general del IDC, Julián García, y el coordinador de la Zona Europea, el sueco Björn A. Born.

La Dirección General de Transporte y Energía (DG TREN) ha preparado una serie de conferencias de trabajo que, a partir de noviembre de 2006 y hasta mayo del año siguiente, tratarán de fijar el marco sobre el que deberá moverse la legislación portuaria europea.

El IDC, que ha solicitado formalmente su inclusión en dichas sesiones de trabajo, se declaró dispuesto a aportar sus puntos de vista. Para el IDC ninguna transformación puede hacerse sin contar con la voz de los trabajadores, un extremo que resulta aún más lógico tras observarse el fracaso de procesos anteriores.

Además de reclamar su participación en dichos foros de trabajo, el IDC centró sus debates internos en aspectos como la seguridad e higiene laboral, la capacitación profesional de los trabajadores, la lucha por lograr una estabilidad en el empleo o la defensa de una política ambiental respetuosa con el entorno. Desde su nacimiento en el año 2000, el



Antolín Goya, Coordinador General de Coordinadora

IDC se ha caracterizado por su preocupación por lograr extender la seguridad laboral a todos los trabajadores portuarios, una preocupación que le llevó a crear una comisión de prevención y seguridad en la que los diferentes sindicatos pueden intercambiar información y tratar de encontrar soluciones con-

untas. Los trabajadores también manifestaron su voluntad de defender el carácter estratégico de los puertos y su condición de servicio ciudadano, por lo que reivindicaron la necesidad de que los Estados establezcan, junto a los trabajadores y al sector privado, reglas del juego oportunas y coherentes.



Julián García, Coordinador General de IDC, con Giuliano Gallanti, presidente de la ESPO



Vista general de la sala de reuniones



Mesa presidencial con Teresa Alert, secretaria de IDC; Julián García, Coordinador General de IDC; Björn Borg, Coordinador de la Zona Europea y Peter Shaw, de Swedish Dockworkers Union



EFEMÉRIDES

17 de noviembre de 1993

Con la firma de una Constitución interina, se pone fin al dominio de la minoría blanca en Sudáfrica



EL dato

Aproximadamente sólo un 3% de toda el agua del mundo es agua dulce y sólo un 1% es agua dulce superficial fácilmente accesible



SABÍAS QUE...

La industria del automóvil fabrica más de 66 millones de coches, furgonetas, camiones y autobuses en todo el mundo

Julián García, con los estibadores brasileños



Julián García, al frente de una delegación del IDC, acudió al Congreso Nacional de Estibadores brasileños, que reunió entre los días 13 y 16 de septiembre a trabajadores llegados de todos los puertos de Brasil, tanto fluviales como costeros

La presencia de Julián García en Paranaguá, escenario elegido para la celebración del Congreso, puso de relieve la armonía existente entre los sindicatos brasileños y el Consejo Internacional de Trabajadores Portuarios, decidido a convertir Brasil en una de sus plazas fuertes en América del Sur. La entusiasta incorporación al IDC de diversos sindicatos de Itajaí, otro de los grandes puertos del sur brasileño, supuso el espaldarazo definitivo a las inquietudes del IDC: sumar a los portuarios del gigante brasileño a su estrategia sindical. Con la adhesión de diversos sindicatos de Brasil, son ya cinco los países latinoamericanos que se integran al IDC: México, Argentina, Chile, Perú y el propio Brasil, habiéndose entablado conversaciones con sindicatos de Venezuela, Uruguay y Cuba.

Durante el Congreso se debatieron a fondo los problemas que sufren los trabajadores de los puertos brasileños, que no se diferencian demasiado de los que tienen que enfrentar

sus compañeros europeos, africanos o norteamericanos: merma de las condiciones laborales, de seguridad e higiene, indefensión ante las decisiones unilaterales de las grandes compañías internacionales, inestabilidad en el empleo... En Brasil, además, son numerosos los puertos que se encuentran inmersos en un proceso de reducción de sus equipos de trabajo, lo que ha supuesto un enorme sacrificio por parte de los trabajadores. De ahí que una de las principales preocupaciones del Congreso fue la necesidad de dotar al sector de una estabilidad laboral que ponga fin a la incertidumbre que los constantes cambios empresariales y jurídicos provocan. Para ello, se crearon toda una serie de comisiones y grupos de trabajo que se encargaron de poner sobre la mesa las principales preocupaciones de los trabajadores portuarios. Además, el Congreso de los Estibadores también reservó un lugar destacado al cuidado de la salud y la seguridad laborales, por lo que fueron invitados espe-

cialistas en medicina laboral, que identificaron los principales riesgos a los que se enfrentan los trabajadores y trataron de ofrecer las recetas para hacer frente a éstos: equipos de protección individual, adopción de posturas correctas en el trabajo, mantenimiento adecuado de la maquinaria, etc. De hecho, uno de los grandes desafíos del IDC consiste en extender la idea de que el crecimiento económico de los puertos no puede lograrse a costa de poner en riesgo la integridad física de los trabajadores, y que las inversiones en salud laboral resultan, a medio y largo plazo, mucho más beneficiosas que el abandono y la dejadez.

Por último, cabe señalar que Paranaguá es el principal puerto del estado de Paraná, situado al sur de las grandes megalópolis de São Paulo y Río de Janeiro. Cuenta con capacidad para almacenar más de 30.000 contenedores y por sus depósitos pasan mercancías tan diversas como la madera, el carbón, las frutas tropicales, el algodón, el café, la soja o la carne.

Con la celebración de este Congreso Nacional de Estibadores y la participación de una delegación de máximo nivel del IDC, Paranaguá ha logrado situarse en el primer plano del sector portuario mundial.

Los estibadores de Malta se unen al IDC

A finales del pasado mes de agosto, los estibadores de Malta decidieron incorporarse al Consejo Internacional de Trabajadores Portuarios (IDC) tras la visita del coordinador general, Julián García

Los puertos de Malta se han convertido en un eslabón crucial en el tráfico entre los puertos asiáticos y los europeos. De hecho, el 90% del tráfico portuario es de transbordo, por ello es de gran relevancia la incorporación de los estibadores de Malta al Consejo Internacional de Trabajadores Portuarios. La decisión de los portuarios malteses, un total de 365, cuyo país se incorporó a la Unión Europea en mayo de 2004, se tomó durante la visita de Julián García a la isla, en la que pudo conocer de cerca la dinámica de las terminales portuarias: La Valletta,

donde se descarga la mercancía general y Freeport, uno de los principales centros de distribución de contenedores del Mediterráneo. Con la incorporación de Malta al IDC, la organización afianza su presencia en Europa, donde cuenta con afiliados en Portugal, Francia, España, Reino Unido, Suecia, Italia, Eslovenia, Chipre, Grecia, Bulgaria y, ahora, Malta. En el resto de continentes, la presencia del IDC es muy notable en América del Sur y Central (México, Brasil, Argentina, Perú y Martinica), América del Norte (Estados Unidos y Canadá)

y África (Marruecos, Argelia y Túnez). Sin embargo, de la presencia de Malta en el IDC hay que remarcar su importancia estratégica, puesto que sus puertos se han convertido en un lugar de paso en el tráfico entre Asia y Europa. Cabe destacar que el área destinada al tráfico de contenedores es de casi 600.000 metros cuadrados en una zona cubierta por 16 grúas de primer nivel, a las que pronto se unirán 4 grúas más.



Reunión con representantes griegos

Los estibadores griegos intercambian experiencias con Coordinadora y se interesan por el funcionamiento del sistema de estiba español

El pasado 22 de septiembre, representantes de Coordinadora y de sindicatos portuarios de Grecia se reunieron en Barcelona con el fin de intercambiar puntos de vista sobre el sistema

portuario de ambos países, entre otros temas. Los compañeros, de Coordinadora Emilio Manzano y Víctor Morín, responsables de Internacional a nivel estatal y de Zona Canaria, respecti-

vamente, mantuvieron en la oficina del IDC en Barcelona una interesante reunión con los compañeros griegos que representaban a la Union Dockworkers Port of Piraeus y a la Union of Foremen and Supervisors Port of Piraeus.

Entre otros asuntos, los asistentes tuvieron ocasión de intercambiar referencias sobre los respectivos sistemas portuarios. Concretamente, los miembros de Coordinadora hicieron una descripción detallada del sistema español de estiba y del entramado político y sindical al que nos estamos enfrentando en el proceso de negociación del IV Acuerdo Marco, así como de las complicaciones que se presentan en materia de legislación sobre puertos, con los problemas de aplicación de la ley actualmente en vigor y los nuevos proyectos que intenta instaurar el gobierno del PSOE.



Representantes de ambos países conversando

Memoria



La frase

“Los fanatismos que más debemos temer son aquellos que pueden confundirse con la tolerancia”

Fernando Arrabal ESCRITOR

LA HISTORIA RECIENTE DE COORDINADORA Y DEL IDC EN LA LUCHA GLOBAL POR LA ESTIBA

De Liverpool a Estrasburgo



primeras conferencias internacionales, auténtico embrión del IDC y de todas las luchas conjuntas que se han librado desde entonces. “Todos los portuarios compartimos los mismos problemas, nuestra única diferencia es el idioma. Tenemos que estar unidos”. Éstas fueron las palabras del representante de Coordinadora en la conclusión de la primera Conferencia Internacional de Estibadores, en Liverpool. A partir de esa histórica reunión se sentaron las bases de una relación estable y organizada, al considerar que cualquier ataque a un puerto significaría desde aquel preciso instante una agresión a todos los puertos del mundo.

Así, después de esa reunión vendría otra, también en Liverpool. Más tarde, en París. Y ya en mayo del 97, en Montreal, se llegó a compromisos más firmes para construir el tan ansiado sindicato internacional. Desde aquella reunión, Coordinadora se encargó del reto de representar al continente europeo dentro de la estructura del comité mundial. Montreal lo dejó todo bien claro: los estibadores unidos serían fuertes, separados estaban destinados a la extinción.

Liverpool marcó un hito histórico en la lucha sindical, en general, y en la supervivencia de la profesión de la estiba, en particular. El despido de 500 trabajadores del puerto de Liverpool en el año 95 abrió los ojos de los estibadores de medio mundo, haciéndoles ver que para mantener sus derechos laborales debían luchar y permanecer unidos para impedir que la globalización neoliberal, que se ha abalanzado sobre todos los sectores económicos, arrasara con la profesionalidad de la estiba.

Si bien la batalla de Liverpool significó una derrota porque no se readmitieron a los trabajadores despedidos, la lucha internacional que suscitó semejante injusticia fue fortaleciéndose con el tiempo hasta conseguir una unión internacional que ha cosechado importantes victorias en estos años. En todo este proceso de unión sindical internacional, España, es decir, Coordinadora, ha pedaleado en el grupo de cabeza en todo momento, tirando a menudo del pelotón. En la batalla de Liverpool, aparte de asistir en la ciudad inglesa a las movilizaciones que convocaban los compañeros de los despedidos junto a sus familias, Coordinadora promovió acciones en todos los puertos españoles y fue una de las locomotoras de las sucesivas reuniones internacionales que acabarían creando lo que hoy es el IDC, el sindicato internacional de estibadores.

Así, la ciudad que vio nacer a los Beatles alumbró también las

Las Palmas, Barcelona y Tenerife serían los siguientes escenarios clave que propiciaron el nacimiento del IDC. En el año 2000, finalmente, Santa Cruz de Tenerife acogió la Asamblea Constituyente del IDC, en la que se aprobaron los estatutos y se montó la estructura básica de la organización. Así, los delegados representantes de 30.000 estibadores pusieron en pie una institución que no ha dejado de luchar. Y cabe destacar que la dedicación de Coordinadora en todo este proceso es digna de alabanza. Prueba de ello es que en el sindicato español recayó la organización de las asambleas constituyentes, y en su entonces Coordinador General, Julián García, la responsabilidad máxima del IDC. Probable-

mente el mayor éxito del IDC haya sido derrotar el intento de reforma del sector que quería hacer la Comisión Europea según la directiva de la *popular* Loyola de Palacio. Las impresionantes manifestaciones de todos los estibadores europeos en Estrasburgo y los bloqueos históricos de los grandes puertos del viejo continente demostraron al Parlamento Europeo que debía tumbar la directiva. Y así lo hizo, el 20 de noviembre de 2003. La clave que explica la victoria de los estibadores estuvo en la acción del IDC, que desplegó toda su capacidad de movilización desde el primer momento. Curioso cierre de círculo, ya que si bien fue una trágica derrota la que provocó la génesis del IDC, su consolidación vino de la mano de una contundente victoria.

En clave española, Coordinadora también salió muy fortalecida del éxito portuario de Estrasburgo, pues fue el sindicato español que más se involucró en contra de la directiva de la entonces Comisaria de Transportes y Energía. En cualquier caso, lo que quedó bien claro es la fuerza de la lucha conjunta de los estibadores. Sin duda, la demostración de poder que hizo recapitular en Estrasburgo y Bruselas tuvo sus efectos también en



Manifestación en apoyo a los estibadores de Liverpool

Madrid. La evidencia de esta fuerza hizo recular al ejecutivo de Aznar en su época más autoritaria hasta reformar la Ley de Puertos que la mayoría absoluta del Partido Popular aprobó en España, modificando aquellos aspectos que perjudicaban a la profesión de la estiba.

Volviendo a la lucha internacional, esta unión de portuarios ya había logrado consolidarse como el principal megáfono de los estibadores para hacer oír su voz a nivel internacional antes del colofón de Estrasburgo. Un síntoma claro de ello es que desde su creación, el IDC no ha dejado de incorporar nuevos compañeros, ampliando el número de banderitas que podrían colocarse en un mapamundi político. Probablemente, los nuevos socios se afilien siendo conscientes de la importancia de coordinar todas las acciones destinadas a proteger y promover la dignidad del oficio de estiba. Y es que no es ningún secreto el interés que los grandes capita-

listas tienen en controlar un pastel tan apetecible como son los puertos. Esto junto a la poca predisposición que han mostrado históricamente a la hora de distribuir con justicia los beneficios ha significado siempre una seria amenaza para la supervivencia de una profesión especializada, organizada y reivindicativa como la de la estiba. Así, sería una buena tarea no olvidar los logros conseguidos gracias a la unión interna e internacional y a la lucha. Por los próximos desafíos que, sin duda, vendrán.

Probablemente, los nuevos socios se afilien siendo conscientes de la importancia de coordinar todas las acciones destinadas a proteger y promover la dignidad del oficio de estiba.

Y es que no es ningún secreto el interés que los grandes capita-

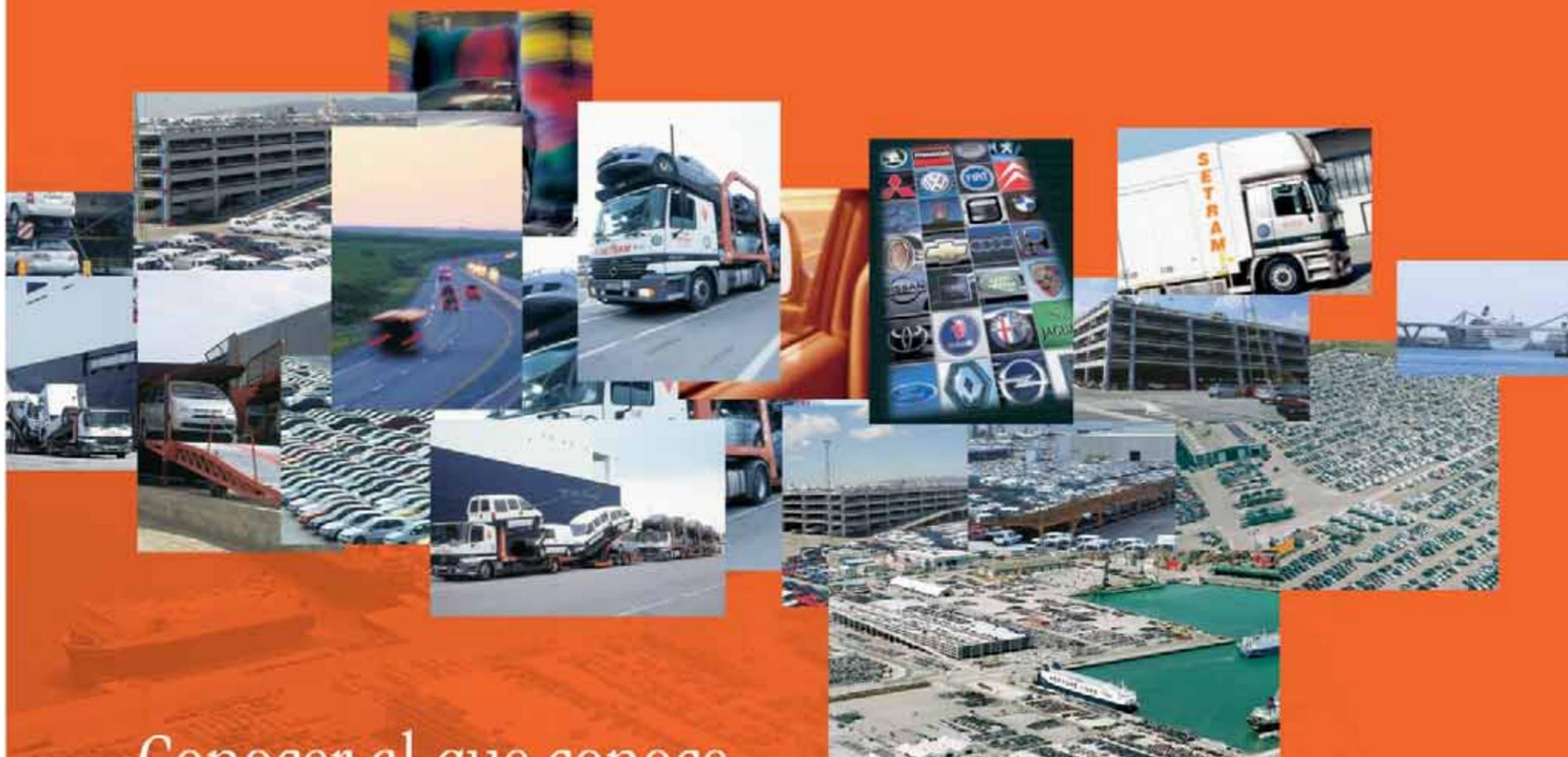
listas tienen en controlar un pastel tan apetecible como son los puertos.

Esto junto a la poca predisposición que han mostrado históricamente a la hora de distribuir con justicia los beneficios ha significado siempre una seria amenaza para la supervivencia de una profesión especializada, organizada y reivindicativa como la de la estiba. Así, sería una buena tarea no olvidar los logros conseguidos gracias a la unión interna e internacional y a la lucha. Por los próximos desafíos que, sin duda, vendrán.





Un nuevo estilo de transporte global



Conocer al que conoce...

En Setram conocemos cómo realizar transportes eficaces tanto por carretera como en tren y barco. Nuestra flota de 350 conjuntos portavehículos, conectada a redes GPS/GPRS y con seguimiento vía web, muestra su eficacia ante cualquier reto logístico.

Conocemos cómo optimizar la gestión de nuestras instalaciones, que comprenden un total de 550.000 m² y albergan 7 terminales de tren y 1.210 metros lineales de atraque de buques.



Por supuesto, también conocemos cómo no descuidar ningún detalle en cualquiera de nuestros servicios de valor añadido. Y lo más importante, conocemos las necesidades de nuestros clientes.

Y usted, ¿nos conoce?



Sede Central

Ctra. Circunvalación, Tramo VI - Muelle Dársena Sur - Puerto de Barcelona - 08040 BARCELONA - Tel 93 289 56 81 - Fax 93 223 45 59 - www.setram.com

Más allá de los puertos



SABIÁS QUE...

En 1994 Bill Gates adquirió uno de los manuscritos de Leonardo da Vinci por 25 millones de dólares

TEORÍA DE LA CONSPIRACIÓN

11-M, ácido bórico y la política del bulo

Desde que sucedieron los atentados del 11 de marzo de 2004 en Madrid, determinados medios de comunicación identificados con la derecha en general y con el Partido Popular en particular (básicamente el diario *El Mundo*, la cadena *COPE* y el folleto electrónico *Libertad Digital*, editado por Federico Jiménez Losantos) no han parado de alimentar la teoría de que ETA estuvo detrás de los peores atentados que han golpeado a la sociedad española. Han llegado a insinuar que el PSOE estuvo implicado en la matanza y ponen en duda la legitimidad de las elecciones del 14 de marzo.

Ácido bórico

El último intento de asociar el 11-M con ETA, el PSOE y los resultados electorales del 14 de marzo es "el caso del ácido bórico". En el borrador de un informe reali-

zado por peritos policiales, se establecía una supuesta relación entre ETA y los autores del 11-M por el hecho de haber encontrado ácido bórico en una de las viviendas de los terroristas islamistas y que esta sustancia se encontró, años antes, en un piso de Salamanca utilizado por ETA. Esta afirmación se hizo sin tener en cuenta que el ácido bórico es una sustancia muy común, como insecticida, desinfectante y para muchos otros usos. Sus superiores eliminaron la relación expresada en el informe por considerar que era una elucubración que no debía figurar en un informe científico. Los peritos han sido procesados por falsedad documental, primero por la Audiencia Nacional -a instancias del juez Garzón- para pasar después a los juzgados de Instrucción de Madrid, si bien el PP man-

tiene que la eliminación de esa elucubración prueba la conspiración del PSOE.

Traficante de explosivos

Antes de la prueba del ácido, los teóricos de la conspiración dieron toda la publicidad posible a unas declaraciones del ex minero asturiano Emilio Suárez Trashorras, en prisión por haber proporcionado al comando islamista los explosivos. Trashorras declaró en una entrevista publicada en *El Mundo* que él era "una víctima de un golpe de Estado que han tratado de encubrir detrás de las responsabilidades de un grupo de musulmanes". Éste era sólo el remate de la entrevista ya que el procesado lanzó dudas sobre los efectivos policiales y la custodia de la furgoneta que sirvió para transportar a los terroristas, dando a entender que se introdujeron en ella pruebas falsas para inculpar a los islamistas y exculpar a ETA.

La Orquesta Mondragón

Precisamente, la teoría de la conspiración ya había utilizado el hallazgo de una tarjeta del Grupo Mondragón en la famosa furgoneta.

Fue también *El Mundo* quien destapó esa nueva pista, que al final resultó ser falsa. Según este periódico, la relación con ETA estaba clara, ya que "para los poli-

cías que han trabajado contra ETA, gentes cercanas a empresas del Grupo Mondragón estaban situadas en el entorno del mundo abertzale", zanjando así la *investigación periodística*. En realidad, lo único que se encontró con el nombre del municipio guipuzcoano fue una casete de la Orquesta Mondragón, según todos los informes policiales y el juez Del Olmo. Lo que había en el salpicadero era una tarjeta de Gráficas Bilbainas que el propietario de la furgoneta utilizaba -antes de que le robaran el vehículo- para indicar dónde se encontraba cuando aparca incorrectamente.

El propio Acebes, ex ministro de Interior, máximo dirigente de la policía el día que explotaron las bombas, se quejó de que sus agentes le hubiesen ocultado semejante pista.

De todas maneras, la cúpula del PP sigue hoy en día insistiendo en conspiraciones donde sus altos mandos policiales tendrían gran parte de responsabilidad. No parece importarles la sensación que dan de haber sido un gobierno donde el ministro del Interior no sabía lo que hacían sus hombres ni el daño que puede causar el descrédito general que quieren atribuir a las instituciones básicas y democráticas del Estado.

EX SINDICALISTA Y PRESIDENTE REELECTO

Brasil concede una segunda oportunidad a Lula

El carismático líder del Partido de los Trabajadores (PT) fue reelegido el pasado 29 de octubre, derrotando a Geraldo Alckmin, del Partido de la Social Democracia (PSDB), por una aplastante mayoría de casi el 61% de votos (55 millones de sufragios), en un país con 126 millones de electores y donde es obligatorio votar, a menos que se demuestre ser analfabeto. Todo un récord para un político que hace apenas un año tenía la popularidad por los suelos debido a los escándalos de corrupción que salpicaron a la cúpula de su partido e incluso a algunos ministros del gobierno que "el calamar" -significado en portugués de *lula*- tuvo que destituir.

Pero las urnas dicen que los brasileños han primado otros aspectos. Al confirmarse los resultados, el propio Lula dio una explicación bastante gráfica: "El pueblo ha sentido en su mesa y en su plato la mejora de su vida". Y es que sin realizar grandes revoluciones, en la primera legislatura del PT se han hecho pasos lentos pero firmes que han ido ganando terreno a la pobreza.

Lula y los estibadores

En definitiva, Lula ha sido revalidado con una amplia mayoría si bien no son pocas las voces que afirman que podría haber hecho mucho más. En este sentido se ha pronunciado el ex presidente de los estibadores del puerto de Santos (São Paulo), el mayor de América Latina, Vanderlei José da Silva. En una entrevista concedida a la web *PortoGente*, da Silva reconoce ver, "todavía", el gobierno como un ejecutivo de trabajadores, "gente seria, pero que no está funcionando como nos gustaría", explica. El ex sindicalista se queja especialmente de que Lula no haya reinstaurado aún el derecho de la jubilación especial y anticipada, abolido durante el mandato de Cardoso (PSDB). Afirma que en Santos hay gente muy mayor e incluso operarios con alguna extremidad amputada que siguen trabajando por no poder disponer de pensión. Y es que Lula tiene aún mucho por hacer para satisfacer las esperanzas que tantos han depositado en él.

Lentitud en las reformas

Aparte de los escándalos de corrupción, ha causado una cierta decepción en los sectores situados más a la izquierda, que han considerado insuficientes sus políticas. Si dentro de cuatro años el PT quiere repetir gobierno sin

Lula, ya que la Constitución impide ser presidente por tercera vez, en la legislatura que ahora comienza se deberán resolver grandes retos. Son, básicamente, reformas sociales y políticas en curso que no han sido culminadas. Por ejemplo, la educación.

Pese a haber introducido mejoras sustanciales, la diferencia de calidad de la escuela pública sobre la privada sigue siendo abismal, creando a la práctica una barrera infranqueable para los estudiantes de familias con pocos recursos en su carrera a la universidad, a la que sólo acaban accediendo los que estudiaron en colegios privados. La sanidad pública languidece a la espera de una potente inyección de recursos. También se debe culminar la reforma agraria prometida y que debería haber repartido tierras a 400.000 familias. El Movimiento de los Sin Tierra acusa a Lula de haber sido demasiado lento en esta repartición.

Buscando aliados

Lula ha tenido que ponerse manos a la obra desde el día siguiente a la jornada electoral para buscar apoyos que afiancen coaliciones leales en el Congreso y en el Senado, con el objetivo de evitar bloqueos en la reforma electoral y en la aprobación de leyes, algo que ha sufrido constantemente en la primera legislatura. Y es que la ley electoral crea un parlamento extremadamente atomizado que obliga al ejecutivo al funambulismo para obtener mayorías a la hora de aprobar leyes. Si no es así y vuelve el fantasma de la corrupción, tanto él como el PT podrían pasar a la historia como traidores ante un pueblo terriblemente castigado por las desigualdades y que ha puesto todas sus esperanzas en el mito del antiguo sindicalista llegado a presidente.



RED DE SERVICIOS PÚBLICOS

Nueva cobertura social para las personas dependientes

El Congreso ha aprobado una ley que muchas organizaciones sociales no dudan en calificar como la más importante de la legislatura e incluso, de la década, que concierna a toda la sociedad pero también, muy especialmente, a los colectivos que trabajan en sectores de alto riesgo laboral. Fue el pasado 6 de octubre y ha sido bautizada como Ley de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las Personas en Situación de Dependencia.

Se trata de un nuevo derecho social, largamente esperado por las personas que sufren algún tipo de discapacidad. Significará una ampliación de las coberturas del Estado de Bienestar español que, en principio, ayudará enormemente a las familias de estas personas, ya que hasta ahora eran las únicas que acarreaban con

la tarea de dignificar la vida de quienes sufren algún tipo de minusvalía, física o mental, por enfermedad, accidente o por dolencias propias del envejecimiento.

En general, la mayoría de asociaciones de ayuda a personas dependientes se han mostrado muy satisfechas y esperanzadas por la ley. Muchas de ellas destacan que se ha mejorado en el Congreso gracias a la presión que han ejercido sobre los partidos políticos.

Acceso a las prestaciones

La ley, que entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2007 pero que no estará totalmente desplegada hasta 2015, prevé crear una red de servicios (públicos y concertados) llamada Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia (SAAD).

A través de esta red, así como de un programa indi-

vidual de atención para cada dependiente y un sistema de prestaciones, se articularán los procedimientos para acceder a las asistencias y subvenciones, según los baremos que se establezcan y la capacidad económica y patrimonial de los beneficiarios.

Pago compartido

Si bien el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, aseguró que ninguna persona quedará fuera del Sistema por falta de recursos económicos, la ley marca que los servicios se proporcionarán mediante la fórmula de pago compartido entre el Estado (administración general y comunidades autónomas) y los beneficiarios. Se calcula que, de media, cada dependiente pagará el 30% del coste del servicio. Dentro del catálogo de servicios se

encuentran aspectos que van desde un sistema de teleasistencia a ingresos en residencias, pasando por ayuda a domicilio -médica y para tareas del hogar- y la posibilidad de utilizar centros de día y de noche. Por otro lado, se establecen prestaciones económicas vinculadas a los servicios que se concedan a cada persona. Para aquellas personas dependientes que necesiten la ayuda de una cuidadora, se concederá asimismo una subvención para costear este trabajo. Además, si se prefiere que la cuidadora sea del entorno familiar, se establecerá también una forma de remuneración, debiendo solicitar el alta en la Seguridad Social. Esta ley ha despertado muchas esperanzas en familias que durante años han tenido que cargar solas con esta dura responsabilidad. Ahora, y a la espera del redactado final del Senado, todo dependerá de la aplicación efectiva de este importante y nuevo derecho y de los recursos reales con los que contará.





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

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



LA frase

“Más le vale a un hombre tener la boca cerrada, y que los demás le crean tonto, que abrirla y que los demás se convenzan de que lo es”

Pitágoras de Samos

FILÓSOFO Y MATEMÁTICO GRIEGO



SABÍAS QUE...

En 1879 fue introducida en EUA una sustancia para tratar la adicción a la morfina: la cocaína



EL dato

A lo largo de la historia, 36 papas han sido asesinados y 13 encarcelados o desterrados

SALUD

El colesterol: un enemigo silencioso

El nivel alto de colesterol LDL o “colesterol malo”, como se le conoce popularmente, es, junto con el consumo de tabaco y la obesidad, uno de los principales responsables de las enfermedades cardiovasculares, siendo éstas la primera causa de muerte en España

Frente a la creencia popular, el colesterol que ingerimos con la comida es sólo una pequeña parte de todo el colesterol que está en nuestro organismo. Las concentraciones altas de colesterol-LDL (malo) y las bajas de colesterol-HDL (bueno) son las que constituyen factores de riesgo para desarrollar arteriosclerosis y, como consecuencia, problemas cardiovasculares como infartos o anginas de pecho.

Esta asociación de colesterol LDL y enfermedades coronarias tiene su origen en el hecho que la lipoproteína LDL deposita el colesterol en las paredes de las arterias provocando la formación de una sustancia dura y

espesa denominada placa de ateroma, que con el tiempo espesa las paredes de las arterias y reduce su diámetro en un proceso denominado arteriosclerosis.

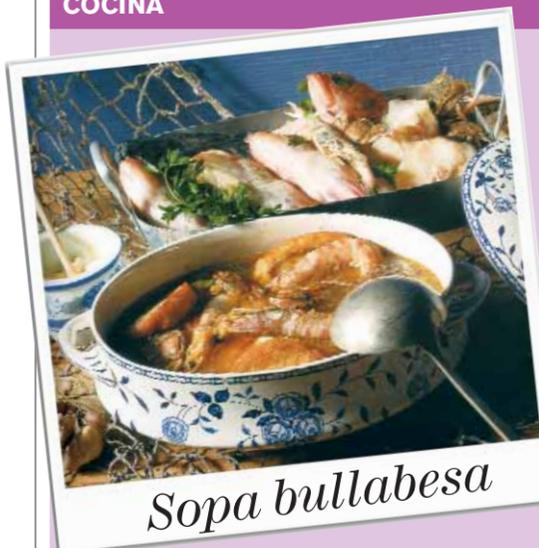
Una manera de prevenir los problemas con el colesterol es limitar su entrada al organismo, mediante una dieta pobre en grasas en la que son imprescindibles los vegetales, legumbres, cereales, hortalizas, frutas y pescados.

Además de una buena dieta en la que nos olvidemos de las grasas saturadas, es fundamental hacer ejercicio todos los días. Está comprobado que el ejercicio físico produce cambios hemodinámicos, hormonales, meta-

bólicos, neurológicos y respiratorios. Eso sí, es recomendable una consulta médica previa para realizar una evaluación individual con una revisión del aparato cardiovascular y su capacidad física. Y finalmente, si se comprueba que son insuficientes las anteriores recomendaciones, es recomendable el uso de medicamentos para reducir su producción en el hígado e inhibir la absorción del colesterol de la dieta y de la bilis.



COCINA



Sopa bullabesa

Ingredientes

2,5 kg de pescado variado limpio y con cabeza (rape, merluza, dorada, salmonete y escórpora)
6 langostinos grandes
600 grs. de cangrejos de mar
2 cebollas
3 dientes de ajo
4 tomates maduros
1 trozo de hinojo
6 rebanadas de pan de barra
Unas hebras de azafrán
1 cucharadita de hierbas de Provenza
2 cucharadas de perejil picado
1 taza de aceite de oliva
Sal
1 cucharadita de pimienta negra en grano
Pimienta negra molida

Para hacer la salsa

3 dientes de ajo
1 yema de huevo
1 taza de aceite de oliva
1 cucharadita de pimentón dulce

Elaboración

Troceamos todos los pescados y los colocamos, con las cabezas, en una olla con abundante agua y añadimos el hinojo, las hierbas y la pimienta en grano. Sazonamos y dejamos cocer durante una hora. A continuación, colamos el caldo.

Rehogamos las cebollas y los ajos picados en aceite de oliva. Agregamos el tomate troceado y cocemos durante cuatro minutos. Incorporamos el pescado, cubrimos con el caldo y añadimos el azafrán y el perejil picado. Cocemos durante quince minutos a fuego moderado, añadimos los mariscos y dejamos cocer diez minutos más.

Majamos tres dientes de ajo hasta formar una pasta. Seguidamente, batimos la yema junto con el aceite y montamos. Después, condimentamos con la pasta de ajo, la sal, la pimienta y el pimentón. Vertemos la salsa en un bol y la reservamos.

Por último, freímos las seis rebanadas de pan en el aceite de oliva restante y las escurrimos en papel absorbente de cocina. A la hora de servir, colocamos en la sopera las rebanadas de pan frito, los pescados, los mariscos y por último, el caldo. Servimos la salsa aparte.

PARA 6 PERSONAS / TIEMPO 1 hora y 45 minutos / DIFICULTAD Media / COSTE Medio

TECNOLOGIA

Sony lanza su PlayStation 3

Sony empieza a vender en marzo de 2007 su consola de videojuegos PlayStation 3 en Europa. Habrá dos modelos: uno de ellos tendrá un disco duro de 20 GB y costará 499 euros en el mercado europeo y 499 dólares en Estados Unidos.

El otro modelo llevará un disco duro de 60 GB, salida de vídeo digital HDMI, lector de tarjetas integrado, conectividad Wi-Fi integrada y costará 599 euros y 599 dólares en Europa y EEUU, respectivamente. PlayStation 3 contará con soporte para la alta resolución, alcanzando 1080p, que representa el techo tec-

nológico actual; hasta tal punto que pocos modelos de televisores son capaces de mostrar tal nivel de definición. Con un procesador central conocido como Cell, y un chip gráfico diseñado por Nvidia, todo parece señalar que PlayStation 3 será un sistema potente que abrirá nuevos caminos a los desarrolladores.

Entorno multimedia

Contando con la capacidad de funcionar como *home server* para mandar y recibir contenidos multimedia comunicándose con diversos dispositivos y la propia Internet, PlayStation 3 buscará ser el centro multimedia de muchos salones. Además, incorporará el soporte óptico Blu-Ray, discos de gran capacidad que pugnan por ser el estándar en las películas domésticas de alta resolución, el siguiente paso tras la implantación del DVD.

Blu-Ray

Si el DVD fue uno de los principales puntos fuertes para abarcar un público

más amplio con PS2, Blu-Ray no será menos en PS3. Aunque distintas empresas continúan de pugna por imponer su estándar en el mercado de la alta definición (HD-DVD), PlayStation 3 es la única consola de nueva generación que incluye soporte para los formatos de almacenamiento óptico de alta resolución, permitiendo la reproducción de las películas que aparezcan en dicho formato.

Juego en red

Sony planea lanzar un servicio que será, al parecer, gratuito, desde el que planea centralizar tanto el juego en red como la distribución de contenidos, tanto en forma de vídeos como demos.

Retrocompatibilidad

PlayStation 3 permitirá jugar con los títulos lanzados para PlayStation 2 y PlayStation One, ofreciendo imagen en alta resolución también para los videojuegos clásicos de dichas consolas.

INTERNET

Las agendas telefónicas, un nuevo peligro

Cada vez son más frecuentes los sistemas de telefonía por internet (IP), los llamados sistemas VoIP, tales como Skype o el servicio de telefonía de Messenger. Los programas utilizados para ello incluyen listas de contactos con los que establecer llamadas sin necesidad de buscar un número de teléfono.

Sin embargo, se recomienda que estas agendas no incluyan direcciones ni teléfonos que puedan poner en peligro los datos financieros del usuario.

Así, los teléfonos de los servicios bancarios deben marcarse directamente (con todos los números), ya que cabe la posibilidad de que un virus atacante los haya reemplazado por otros números, tal y como ocurre con las técnicas llamadas *phishing*. Estas técnicas consisten en que alguien envíe masivamente mensajes elec-

trónicos que fingen ser notificaciones oficiales de algún banco o institución conocida y, cuando el usuario las responde, ese atacante obtiene sus datos personales o bancarios, tales como su *password* y contraseña, para hacerse pasar por él en posteriores operaciones de manera fraudulenta.

Al igual que en los sistemas VoIP, los teléfonos móviles tampoco deben almacenar en las agendas los teléfonos de servicios bancarios, ya que al efectuar llamadas sin comprobar el número, pueden verse desviadas hacia receptores no deseados. Al igual que en las medidas de precaución básicas contra el *phishing*, los teléfonos de este tipo deben ser siempre marcados directamente por el usuario y no confiar en la agenda que haya podido ser vulnerada. Así mismo, los números deben ser consultados y

comprobados antes de establecer la comunicación, mediante rellamada por ejemplo, ya que es posible que un atacante pueda suministrar un número falso con la intención de hacer que el usuario, creyendo que es un número correcto, llame a un centro de atención desviado.



Cultura



El mirón

Babel

Año: 2006
Director: Alejandro González Iñárritu
Guión: Guillermo Arriaga
País: EEUU
Género: Drama
Reparto: Brad Pitt, Cate Blanchett, Gael García Bernal

Babel es la tercera entrega de la trilogía compuesta por otros dos filmes, *Amores Perros* y *21 Gramos*, del director Alejandro González Iñárritu. De próximo estreno en nuestra cartelera, *Babel* desarrolla tres historias que acaban fundiéndose con milagrosa coherencia.

En escenarios como el sur de Marruecos, la frontera entre Estados Unidos y México y la ciudad de Tokio, Iñárritu hace que la incomunicación, el destino obsesionado en ser cruel, la certidumbre de que no podemos controlar nuestra existencia y los imprevistos volcanes que siempre están amenazando a la laboriosa placidez adquieran un protagonismo doloroso y del que es imposible escapar.

Ocurre con un matrimonio norteamericano que, en unas vacaciones exóticas en las que pretenden anestesiar su crisis, es tiroteado absurdamente por unos asilvestrados niños marroquíes a los que el estúpido azar ha colocado

un arma en sus manos. El hombre que les regaló ese arma es un alto ejecutivo japonés cuya mujer se suicidó y que tiene a su cargo una hija adolescente y sordomuda que necesita ir sin bragas y exhibirse para que los despreciativos machos de su mundo se fijen en ella y no la menosprecien.

Los niños de ese matrimonio, en el que la mujer agoniza en medio de la miseria pero también de la generosidad tercermundista, se encuentran perdidos en un desierto porque la entregada señora chicana que los cuida se los ha llevado a México para asistir a la boda de su hijo.

Estos caminos que se bifurcan acabarán encontrándose. Coincidencia que les otorgará un pleno sentido, coherencia argumental, lirismo exuberante, una puerta de esperanza y el crepúsculo más lacerante a gente inocente a la que la vida se ha empeñado en acorralar.



EFEMÉRIDES

23 de noviembre de 1967

Atletas negros de Estados Unidos deciden boicotear los Juegos Olímpicos de 1968 para protestar contra el racismo

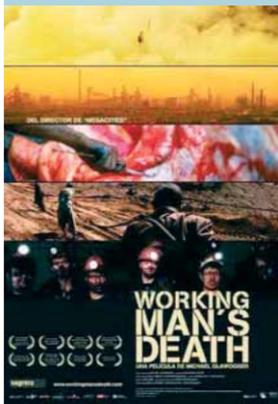
Working man's death

Año: 2005
Director: Michael Glawogger
Guión: Michael Glawogger
País: Austria
Género: Documental

Los trabajadores de hoy en día ya no reciben himnos de alabanza. Deben contentarse con animarse unos a otros diciendo que romperse la espalda trabajando es mejor que no tener trabajo... En Ucrania un grupo de hombres pasan muchas horas al día arrastrándose por estrechas galerías subterráneas de minas de carbón ilegales.

Los recolectores de azufre en Indonesia desafían el calor humeante de un volcán activo y el peligroso trayecto de descenso. Sangre, fuego y hedor son elementos cotidianos para los trabajadores de un atestado matadero al aire libre en Nigeria.

Los pakistaníes utilizan poco más que sus manos para desguazar petroleos y recuperar el metal. En China, los trabajadores metalúrgicos tienen miedo de estar en vías de extinción... Cinco relatos del duro trabajo que realizan los obreros y que cada vez es menos visible en el tecnológico siglo XXI.



Breves

CARTAGENA

2 de diciembre
Albert Pla

El artista catalán aterriza en el Nuevo Teatro Circo con un espectáculo de teatro, música y cine. En *El malo de la película* un abogado ultima la conversión de una zona rural en un polígono industrial. Para este espectáculo, Pla ha contado con la colaboración de artistas de la talla de Quimi Portet o Joaquim Jordà, entre otros.



PALMA DE MALLORCA

Hasta el 24 de noviembre
11è Festival Músiques del Món

La presente cita de la capital balear con las músicas tradicionales de varios lugares del mundo se instala en la Fundació la Caixa con un programa de 11 actuaciones centradas en la ruta cultural indoeuropea. Un viaje musical que transportará al público de Marruecos a Persia pasando por Polonia y Europa Central.



SANTA CRUZ DE TENERIFE

Noviembre y diciembre
Conciertos

Santa Cruz acoge en las próximas fechas un nutrido cartel de actuaciones musicales en varios escenarios. Destacamos las que realizarán la cantaora Niña Pastori, el 18 de noviembre en el Auditorio; el muy recomendable Carlos Jean, productor y músico ecléctico (de estilo disco a funk, pasando por hiphop y soul), el 24 de noviembre en Lounge Gabanna; o el concierto de Patrick Lundy & Washington Gospel, también en el Auditorio, el 13 de diciembre.



SANTANDER

Teatro
Festival Otoño Aficionado

La capital cántabra acoge uno de los pocos festivales que da el protagonismo a grupos no profesionales. Aparte de ser una muestra es también un concurso. Santander se llena de actuaciones en varias ubicaciones hasta el 9 de diciembre.



SEVILLA

Arte
II Bienal Internacional de Arte Contemporáneo de Sevilla

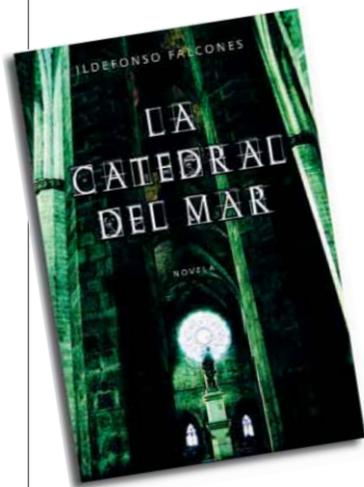
Bajo el título *Lo Desacogedor: Escenas Fantasma en la Sociedad Global*, se desarrolla en la ciudad hispalense hasta el 8 de enero de 2007 este evento que propone distintos espacios para la reflexión, interacción y diálogo crítico con múltiples disciplinas artísticas en espacios urbanos, el Centro Andaluz de Arte Contemporáneo y las Reales Ataranzas.



Qué leer

ILDEFONSO FALCONES Grijalbo. 2006

La Catedral del mar



azarosa historia de Arnau, un siervo de la tierra que huye de los abusos de su señor feudal y se refugia en Barcelona, donde se convierte en ciudadano y, con ello, en hombre libre.

El joven Arnau trabaja como palafrenero, estibador, soldado y cambista. Una vida extenuante, siempre al amparo de la catedral del mar, que le iba a llevar de la miseria del fugitivo a la nobleza y la riqueza. Pero con esta posición privilegiada también le llega la envidia de sus pares, que urden una sordida conjura que pone su vida en manos de la Inquisición...

La catedral del mar es una trama en la que se entrecruzan lealtad y venganza, traición y amor, guerra y peste, en un mundo marcado por la intolerancia religiosa, la ambición material y la segregación social. Todo ello convierte a esta obra no sólo en una novela absorbente, sino también en la más fascinante y ambiciosa recreación de las luces y sombras de la época feudal.

Siglo XIV. La ciudad de Barcelona se encuentra en su momento de mayor prosperidad; ha crecido hacia la Ribera, el humilde barrio de los pescadores, cuyos habitantes deciden construir, con el dinero de unos y el esfuerzo de otros, el mayor templo mariano jamás conocido: Santa María del Mar. Una construcción que es paralela a la

ANTONIO MUÑOZ MOLINA Seix Barral 2003

El viento de la luna

El 20 de julio de 1969 la misión espacial del Apolo XI se posa en el Mar de la Tranquilidad, convirtiendo a su comandante, Neil Armstrong, en el primer hombre que pisa la Luna. Las noticias sobre el viaje son el hilo conductor de esta novela protagonizada por un adolescente que, fascinado por estos acontecimientos, asiste al nacimiento de una nueva época; el universo que le rodea comienza a serle tan ajeno como su propia felicidad infantil. En 1969 la vida en la ciudad de Mágina transcurre con la regularidad con la que las cosas han sucedido siempre, en el tiempo en apariencia detenido de una larga dictadura. Antonio Muñoz Molina transmite como nadie la fragilidad de instantes capaces de cambiar una vida, como la llegada del primer televisor a casa, la conciencia del incalculable consuelo de la lectura o el descubrimiento de un secreto que ha marcado a la ciudad desde la guerra civil.

El viento de la Luna posee elementos que remiten al mundo de

escritores como Salinger o Philip Roth, pero también es un nuevo episodio en el ciclo narrativo de Mágina, como reconocerán enseguida los lectores de *Beatus Ille* y *El jinete polaco*. La imagen de un futuro de ciencia ficción a los ojos del protagonista, es uno de los mayores aciertos de esta cautivadora novela.





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