



LA ESTIBA

AÑO V + NÚMERO 4 + MAYO-JULIO 2007

TEMA DEL MES



Mesa presidencial de la Asamblea de Madrid

Firmado el IV Acuerdo Marco

El nuevo Acuerdo cuenta con el beneplácito del colectivo y vincula tanto a empresas como a trabajadores en su cumplimiento

MADRID. En la tarde del 26 de julio, tras su aprobación por parte de Coordinadora y ANESCO en sus respectivas asambleas generales, ambas organizaciones, con el apoyo de los sindicatos LAB y el Confederación Intersindical Galega, rubricaron el

IV Acuerdo Sectorial de la Estiba.

Tendrá una vigencia de más de siete años, siendo válido hasta el próximo 31 de diciembre de 2014. En el ámbito laboral, las mejoras que se han introducido son sustanciales. Uno de los apartados que más olvi-

dados estaban, el de la formación, ha encontrado un gran desarrollo en este acuerdo, además de que se ha dado forma jurídica a algunas cuestiones como los descansos de los estibadores o los dobles turnos. Con él también se sientan las bases para erradicar el intrusismo de nuestra profesión y, en su conjunto, supone un gran avance en la defensa de la estiba y una garantía de futuro ante los ataques recurrentes. **13/16**



Xabier Vidal firmando en primer plano con los representantes de Coordinadora al fondo

INTERNACIONAL

IDC y Europa

El IDC se reunió en Barcelona y aprobó un documento de actuación en política portuaria europea

BARCELONA. Diferentes delegaciones de la Zona Europea de IDC se reunieron los pasados 11 y 12 de julio en Barcelona, para discutir y aprobar el documento que recoge la posición oficial de la organización respecto a los diversos puntos de discusión planteados a lo largo del proceso de consulta abierto por la Comisión Europea. El objetivo del mismo era el de tantear las sensibilidades de los distintos colectivos implicados y afectados por el desarrollo de una política portuaria común europea.

IDC expone en dicho documento su posición en relación a los distintos ámbitos de la realidad

portuaria: servicios, financiación, desarrollo sostenible, logística y, lógicamente, relaciones laborales, punto en el que destacan aspectos como la calificación, formación y seguridad de los estibadores. A modo de conclusión final, la organización insiste en su apuesta por un diálogo social amplio, respetuoso y maduro como única herramienta para afrontar el proyecto político en ciernes.

El documento fue votado y aceptado por unanimidad, tras dos jornadas en las que se plantearon y discutieron diversas enmiendas propuestas por las distintas delegaciones presentes. **18/19**



Reunión de IDC en Barcelona

EN ESTA EDICIÓN

Opinión	01
Comunidad portuaria	02
Zonas	04
Temas del mes	13
Prevención&formación	17
Internacional	18
Memoria	20
Más allá de los puertos	22
Miscelánea	24
Cultura	26

ZONA SUR 04

Málaga

El puerto se extiende



ZONA CANARIA 06

Gran Canaria

La puerta de África



ZONA CATALANO-BALEAR 08

Barcelona

Aprueba el Acuerdo Marco y prepara elecciones parciales



ZONA LEVANTE 10

Levante

Nuevo responsable de Zona



ZONA NORTE 12

Avilés

Más puerto, calado y labores



**EFEMÉRIDES****9 de agosto de 1803**

Robert Fulton consigue hacer navegar un barco con motor de vapor por el río Sena

**SABÍAS QUE...**

Las arañas femeninas conocidas como viudas negras se comen a los machos después del apareamiento

**LA frase**"Cualquiera puede simpatizar con las penas de un amigo; simpatizar con sus éxitos requiere una naturaleza delicadísima" **Oscara Wilde**

Editorial

Sin entrar en las diferencias del IV Acuerdo Sectorial con respecto al texto anterior, a la hora de valorarlo debemos tener en cuenta los antecedentes, el momento y las perspectivas de futuro que este nuevo acuerdo supone. El III Acuerdo Sectorial venció hace más de cinco años, aunque su eficacia se ha prorrogado anualmente. Pero el marco legal, político e institucional en el que nació ha variado de manera sustancial.

Con el PP en La Moncloa se aprobó una ley de puertos en la que se creaban las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE), pero que gracias a la presión de Coordinadora garantizaba la profesionalidad de los estibadores y las actividades que desem-

peñaban. El gobierno del PSOE ha querido modificar esta ley, para lo cual suspendió su entrada en vigor y, transcurrido el plazo, impidió -de hecho- su aplicación. Puertos del Estado ha tenido la pretensión, y no lo ha logrado por falta de apoyos parlamentarios, de aprobar una nueva ley más restrictiva para los estibadores portuarios, impulsando el incremento del número de fijos de empresa e impidiendo la negociación colectiva sobre las labores complementarias. Coordinadora promovió la negociación con Puertos del Estado y Anesco, que culminó con un acuerdo sobre el proyecto de ley. Poco después, Puertos del Estado incumplió los acuerdos suscritos y volvió a adop-

tar una posición beligerante en la negociación del IV Acuerdo que, en síntesis, se reflejaba en una oposición radical a que los estibadores portuarios realizaran las labores complementarias.

El permanente bloqueo de la negociación nos hizo comprender que Puertos del Estado no deseaba que se suscribiera ningún acuerdo antes de la modificación de la ley. Las empresas representadas por Anesco manifestaron su disposición a continuar realizando las labores complementarias con estibadores portuarios, siempre que se pactaran expresamente las condiciones de trabajo en cada puerto.

Este IV Acuerdo Sectorial, con vigencia hasta el

31 de diciembre de 2014, es la respuesta sindical al marco jurídico de la ley del PP y a la oposición de Puertos del Estado para la realización de las labores complementarias. También es una respuesta a las presiones, argumentos tramposos y a los engaños hechos por parte de los gobiernos y volcados sobre sindicatos y empresas del sector. Dicen defender a la empresa pública, pero lo que hacen en realidad es debilitarla y favorecer su desaparición. Es un acuerdo que posibilita un marco legal estable en el sector y que a lo largo de los próximos años, con el cumplimiento de lo que se ha firmado, nos proporcionará a todos una gran seguridad en el desempeño de nuestra profesión.

El Megáfono*opinan los compañeros***Alejandro,
Las Palmas****¿Qué punto es el que más valoras del IV Acuerdo Marco?**

El tiempo que va a estar vigente y que nos concierne a todos, porque es estatal. Serán 7 años y medio, y eso da mucha tranquilidad y estabilidad. Durante este periodo se va a poder negociar con las empresas, y con un marco legal estable, cosas como el convenio colectivo u otras cuestiones. La verdad es que me parece perfecto lo que se ha pactado y que estamos en muy buenas manos, en las de gente que conoce bien el sector y que sabe negociar. Y aunque Puertos del Estado no quiera firmar, tendrá que entrar por el aro porque en los puertos sólo son un mero negociador, las que invierten son las empresas. Allí quien estamos somos las empresas y nosotros.

¿Crees que en tu puerto tendrá alguna incidencia especial en algún aspecto relevante?

Estamos en plena negociación del convenio y tenemos ahí el reflejo del IV Acuerdo Marco, sobre todo en lo que a condiciones sociales se refiere. Vamos a firmar un convenio muy bueno. En determinadas operativas vamos a tener un aumento de entre un 30 y 40% de salario y estamos detrás de conseguir otras mejoras sociales que nos permitan conciliar mejor nuestra vida familiar y personal, ya que hacemos horarios que a veces nos impiden dedicarle tiempo a la familia, amigos y demás.

**Joaquín,
Huelva****¿Qué es lo que más valoras del IV Acuerdo Marco?**

Este acuerdo va a significar un gran puntal para la paz social en los puertos durante los próximos 7 años de vigencia. Sin duda, va a evitar conflictos ya que tanto empresas como trabajadores tendremos una referencia de la que no nos podremos salir, una base común que hay que respetar. Unas veces beneficiará más a las empresas y otras a los trabajadores, pero en global seguro que ganamos todos. Y, además, nos protege de interferencias de otros agentes que quieran desestabilizar la paz social.

¿Crees que en tu puerto tendrá alguna incidencia especial en algún aspecto relevante?

Pues en todo, porque es un acuerdo que nos protege y nos da estabilidad en muchos campos, pero destacaría el tema de la garantía en la entrega y la recepción. Si bien ya lo teníamos pactado en nuestro convenio anterior, a partir de este momento, con el IV Acuerdo Marco, queda ya supergarantizado e incluso se puede potenciar. En Huelva había intrusismo, que se ha ido atajando a través de nuestro convenio actual y con el III Acuerdo Marco. Ahora considero que el IV Acuerdo Marco es una buena herramienta para desterrarlo del todo.

Toda una vida cerca del mar

*La reserva*

Lino García, Manuel García-Zarco, Josefa García, José Castejón, José María Manzano, Teresa Tomás, Dolores Gómez, Manuel Giménez y Ángela Montes fueron homenajeados y homenajeadas por el colectivo de la estiba de Barcelona el pasado 8 de mayo en una fiesta especial que organizaron para ellos en la Masia de Tordera, en la comarca barcelonesa del Maresme. Aparte del hecho

de disfrutar de un buen día en compañía de gente querida, el motivo central de la celebración fue hacerles entrega de la placa conmemorativa de la Junta de Pensionistas de la OEPB que ya pasan de los 80 años; o en su caso, a las viudas de compañeros que ya no están entre nosotros.

Rodeados de familiares, amigos, compañeros con los que compartieron fati-

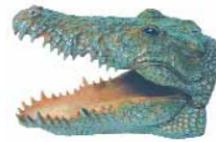
gas y alegrías, y de estibadores de la actual plantilla barcelonesa, los nueve homenajeados y homenajeadas disfrutaron de un día radiante en el que a buen seguro los años pesan algo menos. Y es que antes de acudir a la Masia, dieron un paseo por la playa dejándose saludar por un sol primaveral. Luego, ya en la Masia, disfrutaron de un banquete de campeonato, seguido

del acto de entrega de las placas, en el que participaron varios integrantes de la plantilla actual. Una fiesta flamenca, con bailarines y músicos profesionales, puso el colofón a una jornada que emocionó a más de uno y a más de una. Con todo, es difícil creer la edad de algunos y algunas que certificaron sobre la pista de baile que la edad de espíritu no puede cifrarse.

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, Sergio Cruz, Emilio González, Tomás, Salvador Benítez, Jesús Pascual Delgado, Paco Martín, Luz Plaza, Joaquín Borges **Zona Levante:** Rafa Egea, Rafa Beses, Damián Bonillo, Sergio Guillem, Isabel Armero, Borja Medrano **Zona Catalano-Balear:** Julio Navarro, Miquel Gil, Ximo, Joan, Agustí Reverte, Mingo Arbalat, Lluís Caballé, Josep M. Deop, Santi Rovira, Raül García, Rafael Tudela, Joan Lluís Vidaller **Zona Norte:** Patxi González, José Ibañez, Chema, Manuel Rubio, José Alberi, Emilio **Zona Canaria:** Lázaro Lemes, Javier Campos, Mariola Díaz, Lourdes Orfila, Juan Martín-MK, Víctor Morín, Miguel Ángel Betancot **Internacional:** Emilio Manzano **Otras secciones:** Lisardo Coll, Hector Sicilia, Víctor Díaz, José Alberto Díaz, Fernando Pérez **REDACCIÓN:** Miquel Borràs, Xebi P. Alcocer, Domènec Cano - ComCom, sccl **DISEÑO Y MAQUETACIÓN:** Noe Lavado - ComCom, sccl [Méndez Núñez, 1, 3º-2ª - 08003 - Barcelona - Tel. 93 319 28 50 - Fax 93 319 98 92 - estiba@estiba.info] **IMPRESIÓN:** Comgrafic, S.A. **DEPÓSITO LEGAL:** TF-291/84

Comunidad portuaria



EL dato

Los cocodrilos pueden sobrevivir comiendo 1 sola vez al año

AUTORIDAD PORTUARIA

Grúas pórtico restauradas

Las primeras grúas pórtico que se utilizaron en Tarragona han sido rehabilitadas

TARRAGONA. La restauración se ha llevado a cabo por el Centro de Estudios Marítimos y ha ocupado tres meses. Ha logrado dejar en perfectas condiciones estas históricas grúas que fueron adquiridas en 1932 a la empresa Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. Su potencia era de tres toneladas, configu-

rándose como un elemento clave para el desarrollo comercial del puerto. Durante la Guerra Civil, una de ellas fue derribada durante un bombardeo de la aviación, cayendo al mar, y el resto fueron trasladadas por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya, al Port de la Selva, cerca de la frontera francesa, situación que se

regularizó acabada la contienda.

El puerto de Tarragona, por medio del Centro de Estudios Marítimos, tiene un ambicioso proyecto cultural que hace que en sus instalaciones del Muelle de Costa se lleven a cabo multitud de actuaciones culturales de todo tipo.

Una de estas actividades es la del Museo del Puerto, un espacio abierto en el año 1990 y que desde su apertura ha recibido más de 250.000 visitantes. Su ámbito no queda circunscrito a las cuatro paredes entre las que se exponen piezas y se recrean ambientes de todas las épocas; el Museo del Puerto cuenta con un espacio externo donde se han *musealizado* aquellos edificios o elementos de otras épocas que tuvieron significación en el activo comercio que siempre ha tenido el puerto de Tarragona.



AUTORIDAD PORTUARIA

Biocombustibles en Huelva

Adjudicada la construcción y explotación de una planta de fabricación de biocombustibles

HUELVA. La empresa Infinita Renovables es la adjudicataria del concurso convocado para la construcción y explotación de una planta de producción, almacenamiento y distribución de biocombustibles en el Puerto Exterior. La oferta presentada por esta empresa plantea la construcción de una planta para la elaboración de biodiésel, a realizar en dos fases, lo que supondría una producción total de 600.000 toneladas al año. Su construcción, que requerirá la ocupación de una superficie de 52.000 metros cuadrados, supondrá una inversión de 65,44 millones de euros, 40,50 millones para la primera fase, y 24,94 millones para

la segunda. El tráfico portuario que generará esta planta cuando estén construidas las dos fases se elevará a casi 1.200.000 toneladas, de las que más de la mitad serán desembarcadas y el resto embarcadas. Por lo que se refiere a la generación de empleo, este

proyecto contempla la creación de 40 puestos de trabajo en la primera fase y de 30 en la segunda, lo que supone un total de 70 puestos de trabajo para el desarrollo de la actividad. La empresa posee dos plantas más, una de ellas en construcción en el Puerto de Castellón, de 300.000 toneladas de producción al año, ampliable a 600.000 toneladas al año; y otra en Galicia, en fase de tramitación.



EMPRESAS

La Asociación de SSS pide el ecobono

Proponen adoptarlo a partir de 2008 para fomentar el transporte marítimo de corta distancia

La propuesta de la Asociación Española de *Short Sea Shipping* (SSS) se recoge en una carta enviada a Mariano Navas, presidente de Puertos del Estado, y defiende que el ministerio de Fomento destine 30 millones de euros para el primer año, es decir, 2008. El período de aplicación del incentivo

sería de tres años. También se subraya que las ayudas serán contribuciones no reembolsables, en compensación por la diferencia de costes entre el transporte por carretera y el marítimo.

El incentivo se calcularía como un descuento del 25% de la tarifa marítima de referencia en la ruta

correspondiente, aunque éste se aumentaría al 30% en caso de que en un año se alcanzara la cifra de 1.200 camiones o semirremolques. Se señala también que las empresas beneficiarias de las ayudas deberán efectuar, como mínimo, 20 viajes al trimestre en alguna de las rutas marítimas a las que se aplicaría el ecobono.

La petición coincide en el tiempo con la de la Asociación de Navieros Españoles, Anave, y forma parte de un paquete de medidas que, según Anave, mejorarían la situación del transporte marítimo español. El ecobono también es defendido por la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), aunque esta patronal matiza que el incentivo no debe suponer una competencia desleal.



EMPRESAS

Anave ataca de nuevo a la estiba

La patronal naviera propone "eliminar la exclusividad de los trabajadores portuarios en la manipulación de carga con origen y destino en puertos de la UE"

La propuesta remitida a la Administración, camuflada en un documento con 27 medidas más y cinco objetivos generales, la dio a conocer Juan Riva, presidente de Anave, en un acto público que contó con la participación de Fernando Palao, secretario general de Transportes, y que tuvo lugar el día 27 de junio en Madrid, al finalizar la Asamblea General del club de navieros.

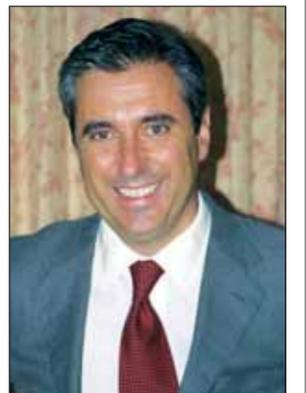
Según el informe presentado por Anave, dicha propuesta permitiría reducir el coste de los servicios de estiba. Proponen, como alternativa, "facturar únicamente por las horas de trabajo efectivamente incurridas", si bien no se especifica a qué clase de trabajador, ni con qué convenio, ni las tari-

fas que les gustaría pagar. La actuación que proponen a la Administración de cara a la próxima legislatura para hacer efectiva esta eliminación de "la exclusividad de los trabajadores portuarios" es la "modificación de la Ley 48/2003".

El caso es que el documento presentado comienza estableciendo cinco Objetivos Generales de Actuación, que según Anave se conseguirían con sus 28 recetas. La solución número 20 propone abandonar "el modelo de autofinanciación" del sistema portuario, cuyas infraestructuras irían "a cargo de los presupuestos públicos". Ésto permitiría "reducir las tasas portuarias y los cánones por concesiones". El arreglo 27 es el ya comentado, el de

arrebatarse los labores a los trabajadores portuarios.

Por pedir que no quede. Eso es lo que parece que debía pensar la patronal naviera al organizar el convite al que asistió Palao, y que a buen seguro aprovecharon para darse solaz mutuo. Y es que no pueden obviar que ante ese documento hay todo un colectivo de profesionales de la estiba que, entre otras cosas, ya han tumbado dos directivas comunitarias con intenciones similares.



Juan Riva, President de ANAVE

Zona sur

MÁLAGA

Un millón de teus



La previsión de este año es descargar 652.500 teus, lo que coloca a este puerto como el cuarto de la península en este tipo de tráfico

El contenedor más esperado en Málaga, el teu 1 millón desde que empezaron las actividades de la Terminal Polivalente, fue descargado el pasado 14 de junio, en el Muelle 9, gestionado por Terminales del Sudeste. Venía de África Occidental junto a otros 1.200 contenedores, a bordo del buque Sofmarine Mono. En Málaga estuvo sólo de paso, ya que su destino final está en Asia. Esta descarga es todo un símbolo del buen momento que vive el puerto y de sus gran-

des expectativas. Por ello, era imprescindible celebrarla con un acto que sirvió para sellar la unión de la comunidad portuaria. Dicha celebración fue presidida por Enrique Linde, presidente de la Autoridad Portuaria y Manuel Cambrón, presidente de Terminales del Sudeste. Ambos se comprometieron a continuar trabajando junto al colectivo de portuarios, ya que sin su profesionalidad y afán de superación no se hubieran alcanzado los éxitos que está registrando

Málaga. Con todo ello y con las ampliaciones y mejoras que consolidarán la terminal, el propio Linde destacó que "cuando se descarguen los contenedores 2 millones y 3 millones, ya no será noticia, sino normalidad".

MÁS ESTIBADORES

Otro signo del aumento de actividad en Málaga es la incorporación en julio de 32 nuevos compañeros que se encontraban en régimen de eventuales. Tras recibir la formación correspondiente se ocuparán de las tareas propias de mafi terminal, combinándolas con la de estiba. Además, esta ampliación permitirá crear nuevos maquinistas en los distintos grupos.



EL dato

El 35% de gente que atiende a los anuncios amorosos está casada

MÁLAGA

Excelentes profesionales de la estiba

María, Araceli, Carmen y Rocío (en la foto, de izquierda a derecha) son algunas de las primeras mujeres que poco a poco van ocupando puestos de trabajo en nuestros puertos, demostrando que son tan capaces como cual-

quier hombre de hacer las labores portuarias. En Málaga hace dos años que cuentan con chicas en su plantilla y no cabe duda que cada vez serán más las colegas estibadoras. Sus compañeros sólo tienen palabras de agradecimiento

to y cariño hacia ellas, por su profesionalidad y por ser tan buenas compañeras y amigas. A buen seguro que, gracias a profesionales como ellas, dentro de poco tiempo deje de ser original ver trabajar a mujeres en los muelles.



BARBATE

Indemnizaciones en camino

Las compensaciones para los cuatro estibadores que se quedaron sin trabajo deberían liquidarse antes de noviembre

Son ya unos cuantos años los que llevan esperando una solución los compañeros de Barbate que perdieron sus puestos de trabajo por la inactividad del puerto, históricamente dedicado a la pesca, y que no pudieron acogerse entonces a prejubilaciones, incapacidades ni a la movilidad laboral. Coor-

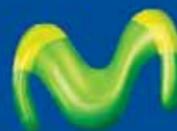
dinadora ha estado realizando trámites directamente con Montserrat Badía, directora de la Empresa Pública Puertos Andaluces, de la Junta de Andalucía, que tiene que tramitar el traspaso de la cantidad aprobada por el gobierno estatal para indemnizar a estos compañeros. Asimismo, se está

negociando la prejubilación ya que debido a la edad con la que cuentan no tiene sentido el traslado a otros puertos. Ahora sólo falta que la burocracia haga su camino, que se hace más largo por el parón de la administración en verano.

En cualquier caso, es una buena noticia largamente esperada por cuatro compañeros y sus familias, que durante estos años han tirado adelante sus hogares trabajando fuera del puerto.



Telefonica



movistar



LA frase

“Reprende al amigo en secreto y alábalo en público”
Leonardo Da Vinci



SABÍAS QUE...

Con 38 cm, los ojos del calamar gigante son los mayores del planeta



EL dato

1 sola pila puede contaminar 175.000 litros de agua

ALGECIRAS

El puerto líder amplía sus atractivos

La Autoridad Portuaria abre el concurso público para adjudicar las instalaciones de la nueva terminal de contenedores de Isla Verde Exterior

La futura terminal, cuyas obras están ya muy avanzadas, sumará 1.900 metros de línea de atraque con calados que tendrán entre 18,5 y 17,5 metros de profundidad, así como con una explanada de 72 hectáreas de superficie bruta. Una gran oportunidad para aquellas empresas que quieran situarse en el puerto líder del Mediterráneo y aprovechar todas las ventajas que Algeciras ofrece. No en vano, en los últimos 10 años, el tráfico de contenedores ha aumentado en un 249%.

El proyecto se realiza en dos fases diferentes y el concurso es abierto y permite optar por una sola fase o por ambas. La previsión es que la Fase A esté lista para entregar a finales de 2007. La Fase B, sin embargo, no estará del todo operativa hasta 2010. Aparte de explanadas y muelles, la Autoridad Portuaria pondrá a disposición del adjudicatario los accesos viarios y ferroviarios, así como la terminal ferroviaria cuando el tráfico así lo demande. Y es que Isla Verde Exterior tiene garantizada la conectividad ferroviaria y viaria con el interior de península a través de la A-381 y la A-7; y con la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de la Bahía de Algeciras. Otra actuación de mejora que se está haciendo en el enclave es la ampliación del Punto de Inspección Fronteriza (PIF), que, con una inversión de 9,3 millones de euros, duplicará las actuales instalaciones.

APM TERMINALS

Cabe contextualizar esta gran ampliación de Algeciras con la fuerte competencia que está surgiendo en el Mediterráneo, como el nuevo gran puerto que se está construyendo en Tánger. Dentro de este escenario se pueden situar las declaraciones de APM Terminals al diario El Economista, en las que la multinacional condiciona su apuesta por la terminal de Isla Verde Exterior a “las condi-

ciones de estabilidad, fiabilidad y coste competitivo”, dejando claro que su interés se centra en “el sur de España y Norte de África”.

Sin embargo, y pocos días después de estas declaraciones, el director general de APM Terminals Algeciras, Anders Kjeldsen, hizo público su plan de desarrollo para el puerto gaditano. El plan de Kjeldsen se fundamenta en tres pilares: mejorar la productividad hasta superar los 30 movimientos por hora en cada grúa, la estabilidad laboral y las inversiones. Para lograr estos objetivos, Kjeldsen puntualizó que se tiene que realizar un trabajo conjunto con toda la comunidad portuaria y que cuentan con Coordinadora, el sindicato mayoritario. El director general sostiene “es posible mejorar las cifras de este año, los 2,3 millones de movimientos, e incluso se va a superar”. Por último, quiso dejar claro que Algeciras sigue siendo “un puerto atractivo para este negocio”. Con todo, la compañía no ha aclarado si está interesada en apostar por terminales en Marruecos ni ha hecho aún ninguna oferta por la nueva terminal de Isla Verde Exterior.

BUENOS NÚMEROS

Dentro de este escenario tan cambiante y estratégico es importante señalar los excelentes resultados que sigue cosechando Algeciras, que en el primer cuatrimestre del año registró un importante incremento del volumen de mercancía manipulada. El tráfico total sumó 24,2 millones de toneladas. En lo que a mercancía de contenedores se refiere, en ese periodo se movieron en Algeciras 13,4 millones de toneladas (1.100.000 teus). El tráfico de contenedores creció un 17,5% respecto al mismo periodo del año anterior, con aumentos tanto en los contenedores en tránsito como en los de importación y exportación.

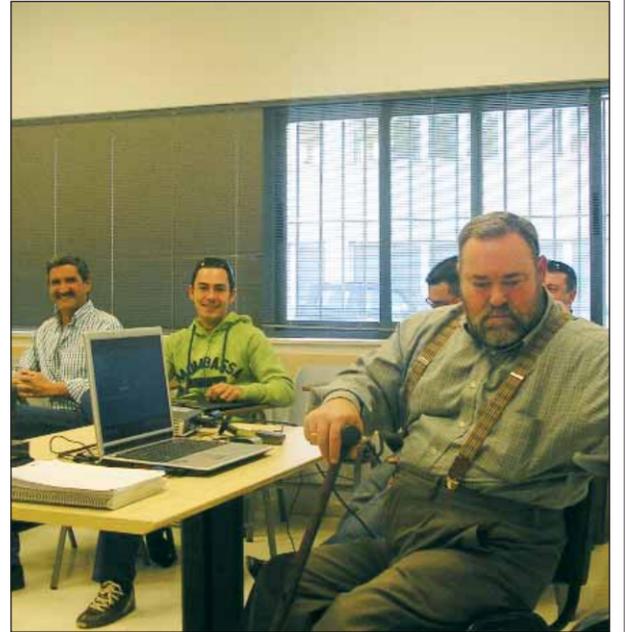
ALGECIRAS

Por un colectivo concienciado

Coordinadora consolida como una de sus prioridades la divulgación de conocimientos sobre el sector portuario y la importancia del sindicalismo

En Algeciras, fueron 23 los compañeros que recibieron formación en este campo entre los días 23 y 28 del pasado mes de abril, a cargo de los ponentes José Arana y Fernando Pérez. Ésta es la décima edición de dicho curso, que se pueden considerar ya como unos estudios consolidados, ya que cada vez cuentan con más acogida dentro del colectivo portuario. Entre los temas tratados se incluyen: Introducción al sector y compe-

tencia portuaria; Funciones del sindicalismo; Pasado, presente y futuro de Coordinadora; y Técnicas de comunicación. En cualquier caso, es importante otorgar a estos cursos la importancia que merecen, para que todos los compañeros tengan muy claro que la profesión de la estiba no estaría en la situación actual sin las luchas pasadas y que sólo hay futuro para ella si el colectivo portuario se mantiene al pie del cañón.



Fernando Pérez en una sesión del curso

MÁLAGA

El puerto se extiende

En la foto superior pueden verse los trabajos de ampliación de la Terminal de Contenedores, que, según las previsiones, finalizarán en el primer trimestre de 2008. En ese momento, cuando la terminal esté lista para recibir buques, contará con 40 hectáreas de superficie y 820 metros de muelles. Además, durante este mes de agosto entrará en funcionamiento una nueva grúa, la quinta del enclave malacitano. En la fotografía inferior se pueden apreciar las 4 grúas veteranas que ya llevan un tiempo dando un buen servicio a la estiba en este puerto mediterráneo. Todas estas actuaciones permitirán que el volumen de tráfico en Málaga aumente considerablemente, ya que contará con una capacidad superior para almacenar contenedores y podrá recibir cada año 1 millón de teus y 200 mil vehículos. Con todo, ésta es una más de las transformaciones que están metamorfoseando a este puerto y que en el primer semestre de 2007 ha visto crecer su tráfico total en un 20,77%.



Zona canaria



LA frase

“Nunca pienso en el futuro. Llega enseguida”
Albert Einstein

FUERTEVENTURA

Nuevo local para una plantilla fortalecida

Antolín Goya, Miguel Rodríguez y Julián García, entre otros, asistieron a la inauguración y entregaron el pin de oro a la viuda de Suso

Al fin, los estibadores de Fuerteventura pudieron celebrar la entrega de unas instalaciones dignas para ellos en su lugar de trabajo, que ya han bautizado como *El Edificio*. En ese mismo acto se entregaron las certificaciones de los cursos de formación y prevención a los estibadores de Lanzarote y Fuerteventura que superaron las clases impartidas por Ismael Ravelo, de la comisión de Formación y Prevención de Coordinadora. Gracias a estos cursos, el compañero Isidro, por ejemplo, ya ha comenzado

a trabajar en los barcos graneleros de arena y con retroexcavadora. Teniendo en cuenta que hay otros dos compañeros que se están formando en dicha máquina y dos más que se están preparando para manejar mafis y grúas pórtico, se limita en gran medida los resquicios por donde se colaba el intrusismo.

Con todo, el momento más emotivo de ese día fue la entrega del pin de oro de la ASEP a la viuda del compañero Suso, antiguo capataz y enlace sindical de Puerto del Rosario.



Asistentes a la celebración



Tartas de inauguración del nuevo local

GRAN CANARIA

La puerta de África

El puerto de La Luz realiza gestiones multilaterales para convertirse en la plataforma distribuidora del comercio internacional con la costa occidental del continente

Las Palmas puja con fuerza para ser puerto *hub* de la costa occidental africana, gracias a varios atractivos, pero también a las gestiones que está llevando a cabo su comunidad portuaria. Una de estas últimas actuaciones ha sido el viaje que realizó el compañero Lázaro Lemes a Casablanca, Marruecos, para asistir al Congreso Internacional de ICHCA (*International Cargo*

Handling Coordination Agency), del 4 al 7 de junio. De hecho, este organismo creado en 1952 tiene la sede de su división Canarias-África en la capital grancanaria desde octubre de 2005. Entre las funciones de ICHCA se encuentra la promoción del comercio internacional así como actividades relacionadas con la manipulación de las mercancías y la seguridad en las funciones portua-

rias. Uno de los temas principales que se trataron en Casablanca fue, precisamente, la ampliación territorial de este organismo en África. Ésto debe valorarse teniendo en cuenta que los gigantes del comercio internacional están desembarcando con fuerza, y casi rivalizando, para establecer líneas con África, como es el caso de China y Estados Unidos.

Y Las Palmas no quiere dejar ningún cabo suelto. Por ello está haciendo gestiones también con estos países, el otro extremo de la cadena de distribución del que este puerto quiere ser la correa. A finales del mes de mayo, una delega-

ción de políticos de EEUU, encabezada por la consejera especial de Asuntos Africanos del Departamento de Estado y otros políticos de alto rango, visitó las instalaciones portuarias de La Luz. Y, por el lado africano, el puerto recibió el pasado 15 de junio al primer ministro de Cabo Verde, José María Neves, quien conoció de primera mano todo lo que ofrece La Luz.

Y es que La Luz cuenta con trabajadores portuarios altamente cualificados, con unas óptimas instalaciones y con todo el empeño de ser mucho más que un puente entre dos mundos.



LA PALMA

Arrebatan a la estiba el tráfico interinsular

La llegada del grupo Acciona a la isla ha traído consecuencias negativas a los compañeros palmeros

Según sus denuncias, la naviera está interesada solamente en la carga destinada a la península y en la recogida de plátano. Ésto hace que la carga interinsular, que Acciona desprecia, sea recogida por las navieras Armas y Fred Olsen, que operan de noche y sin nombrar estibadores para la realización de la estiba y desestiba de los buques,

según afirman los compañeros de Santa Cruz de La Palma. Esta práctica reduce considerablemente su volumen de trabajo e incumple lo establecido en el III Acuerdo Marco y en el convenio colectivo en lo que se refiere al ámbito funcional. Por si fuera poco, las obras que se están llevando a cabo para ampliar el espigón supo-

nen un grave riesgo por el continuo trasiego de personal y de vehículos ajenos a las labores de estiba, que se desarrollan

en medio de esta confusión y a menudo sin espacio para poder depositar la carga.





SABÍAS QUE...

Los astronautas no pueden eructar porque la ingravidez no permite la separación de líquido y gas en sus estómagos



EL dato

Las 5 mayores entidades financieras españolas facturaron por comisiones el primer trimestre del año pasado 3.548 millones de euros, tanto como la previsión de gasto del Ministerio de Educación y Ciencia para todo 2006



EFEMÉRIDES

28 de agosto de 1920
Se instaura el voto femenino en Estados Unidos

TENERIFE

Nuevos estibadores y renovación de El Cuartito

MK CONSULTORÍA.

Un nuevo grupo de compañeros ha culminado su formación. Ha sido año y medio de intenso trabajo, pero dicen que ha valido la pena. Los treinta hombres que en enero del 2006 llegaron al muelle, la mayoría de ellos sin tener ni idea de lo que era esto, ahora son estibadores completos. Bienvidos sean. La lista portuaria de Santa Cruz se ha renovado en número para mantener su calidad. Además, se cumplió el objetivo de que este proceso de incorporación culminara en el mes de julio, antes de iniciar el periodo de vacaciones, con lo que será posible asegurar los nombramientos y la productividad en las operativas sin tener que sobrecargar al resto de la plantilla. Los monitores que han prestado su esfuerzo

para la formación de estos nuevos estibadores tienen razones de sobra para estar satisfechos.

Por otro lado, en El Cuartito, la sede del Comité de Empresa de la Sociedad de Estiba de Tenerife, se han terminado unas pequeñas reformas que han mejorado su imagen y sus posibilidades de servicio al colectivo de estibadores tinerfeños. Asimismo, en el pequeño espacio que dentro del mismo Cuartito cobija a la Secretaría de Organización de La Coordinadora, se ha dispuesto un hueco para que nuestro Coordinador estatal, Antolín, pueda disponer de un lugar donde trabajar con comodidad, del que carecía. Hay que agradecer a Lisardo que estrechara su ya pequeño territorio para hacer sitio al nuevo inquilino.

GRAN CANARIA

Actividad constante

Las Palmas es uno de esos puertos en los que los estibadores no paran de moverse por el bien de la profesión y de sus compañeros. Un ejemplo es la potenciación de la Casa Sindical para el disfrute de todos los portuarios, a la vez que se abre a la gente del barrio. En concreto, de entre las cuestiones que más ocupan a los compañeros grancanarios está la negociación del Plan de Pensiones. Por otro lado, también están negociando el capítulo económico del convenio, sobre todo en lo que se refiere a los incrementos de prima del contenedor,

los porcentajes de los turnos nocturnos y festivos, así como la prima de las operativas en tierra. Además, en fechas próximas 15 compañeros realizarán un curso de trinca; otros 15, uno de transtainers, y un último grupo, sin número concreto, se formará para maquinilleros. Y como no podía ser de otra manera, están organizando la misa en recuerdo de Belén María, que se celebrará, como todos los años, el 25 de julio. Belén María falleció en 1980 al ser arrollada por un coche mientras se manifestaba con los portuarios y sus familiares.



Reunión del Comité de Las Palmas

LANZAROTE

Peligra la línea con Tarfaya

Arrecife puede quedarse sin la línea con el enclave marroquí por la desidia del gobierno estatal a la hora de dotarlo de todos los requisitos necesarios

Pese a ser un paso fronterizo establecido por el Acuerdo de Schengen, reconocido por el propio Ministerio del Interior y la Unión Europea, a Arrecife le falta "un calabozo y una vivienda para las personas que soliciten asilo político", según declaró al *Diario de Lanzarote* Orlando San Luis, de la Comisión de Puertos de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote. Y es que los empresarios acusan al Estado de incumplir el Código de Fronteras Schengen por estas carencias -y por la falta de infraestructuras para la facturación-. Además, aún no se ha instalado una línea de banda ancha que ha pedido la Naviera Armas, que ya habría puesto en funcionamiento la línea si no fuera por estos problemas.

Habida cuenta que las carencias de Arrecife son menores y que podrían solucionarse en cuestión de días, los empresarios de la isla trasladaron un ultimátum al delegado del Gobierno en Canarias a través de la Cámara en un tono de clara indignación.

El presidente de la Cámara, Eduardo Spínola, acusó a la Administración General del Estado de haber intentado dividir a las islas de Lanzarote y Fuerteventura con este tema, si bien Puerto del Rosario quedó ya descartado por el retraso en la consideración de puerto fronterizo. Por último, la Cámara advierte que el Estado puede querer trasladar la actividad a Las Palmas.

El pasado 16 de julio los empresarios establecieron un plazo de 7 días para que el puerto fronterizo cuente con todos los medios o, por el contrario, emprenderán "medidas legales". Un día más tarde, Coalición Canaria se unió a este frente, declarando que defenderá la línea en todas las instituciones.

Mientras tanto, el ferry Assalama sigue amarrado en La Luz a la espera de poder navegar entre Arrecife y Tarfaya, una línea que ha despertado muchas expectativas en Lanzarote ya que bajaría el precio de productos frescos y aumentaría la actividad de la estiba.

TENERIFE

Subcampeón de Canarias de Tiro al Plato

MK CONSULTORÍA El compañero de brega portuaria Mario González Ramos, tinerfeño, nos ha dado la alegría de conquistar el subcampeonato canario de tiro al plato, en una reñidísima competición celebrada este mes de junio en Telde, Gran Canaria, con 181 platos acertados de 200 tirados.

También es motivo de orgullo para los estibadores de Tenerife el digno papel de este compañero, Mario, en el Campeonato de España, donde terminó en el puesto dieciocho entre cuatrocientos competidores.

Estos resultados son una clara prueba de la alta calidad deportiva y buena puntería de este estibador, que esperamos deje la escopeta en casa cuando venga al trabajo.



Mario González Ramos

GRAN CANARIA



Jornadas Sindicales

Antolín Goya, Julián García, José Carlos Mauricio (ex consejero de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias), Miguel Rodríguez y Víctor Díaz en la mesa de clausura de las Jornadas Sindicales que se celebraron en el Hotel Escuela de Santa Brígida los días 22, 23 y 24 de mayo, a las que asistieron representantes del sector laboral y político, así como un nutrido grupo de trabajadores de Coordinadora, con representación de todas las zonas.

Zona catalano-balear


EFEMÉRIDES
28 de agosto de 1936

El ejército franquista bombardea Madrid

BARCELONA

Barcelona aprueba el Acuerdo Marco y elecciones parciales



El puerto de Barcelona dió su apoyo al IV Acuerdo Marco y decidió convocar elecciones parciales para sustituir a varios miembros del comité dimitidos recientemente

Después de la lectura y explicación de los artículos más destacados del IV Acuerdo, negociado durante tres años, se dio paso al debate sobre su contenido por parte del colectivo portuario de Barcelona.

Durante la asamblea celebrada el 24 julio en la

terminal de cruceros, se trataron algunos puntos en los que el Acuerdo parece modificar la situación existente en Barcelona, como es el caso de los artículos que tratan de la posible creación de un Grupo A, o de los distintos porcentajes de retribución en la fase formativa, y se

aclaró que no entraban en contradicción con el convenio vigente en estos momentos.

Precisamente, en lo que se refiere a estas aparentes contradicciones, Julio Navarro, representante de Barcelona en la comisión negociadora, destacó el esfuerzo realizado en los dos frentes, el convenio local y el Acuerdo estatal, para que no chocaran en el futuro y fuese posible la complementariedad.

Después de algunas intervenciones en las que algunos estibadores ex-

presaron el temor a que la patronal no cumpliera el IV Acuerdo, el asesor jurídico Francesc Gallissà destacó que, pese a existir riesgos, el equipo legal había extremado sus precauciones para que no hubiera errores o contradicciones legales que facilitarían una posible impugnación. Así mismo, los delegados que presidían el acto recordaron la importancia de la acción sindical y la fuerza de Coordinadora para garantizar la efectiva aplicación del IV Acuerdo e hicieron un llamamiento a estar alerta ante cualquier incumplimiento.

ELECCIONES PARCIALES

Una vez realizada la votación mediante la que quedó aceptado el IV Acuerdo Marco, se explicó a la asamblea la dimisión de varios miembros destacados del comité y se propusieron diferentes fórmulas para su sustitución.

Cada uno de los delegados dimitidos expuso sus motivos por los cuales había tomado esa decisión. La mayoría hizo referencia al cansancio después de muchos años de realizar esta función

(en algunos casos 8 ó 9 años) y estar demasiado tiempo en el "punto de mira" de todos los conflictos.

Algunos de ellos también afirmaron que ya habían pensado en no continuar tiempo atrás, pero que les pareció más razonable aguantar un poco más hasta terminar las diferentes tareas ya empezadas. Algunas, tan importantes como la paralización de la Directiva Europea, la negociación del Convenio Colectivo o la consecución del IV Acuerdo Marco. Todas ellas han sido culminadas recientemente.

En general, todos los delegados dimitidos destacaron lo imprescindible

que es el apoyo hacia los delegados, "salgan los que salgan", ya que esto determina la fortaleza del colectivo y alarga la "vida sindical" de quien asume esas responsabilidades.

Finalmente, el resto de delegados expresó su determinación de continuar, sobre todo ante la tarea de hacer aplicar los acuerdos citados, y propuso una votación sobre la fórmula mediante la cual sustituir a las personas que dimitían. Los presentes en la asamblea decidieron convocar elecciones parciales para septiembre y el comité actual anunció que iniciarían su reorganización en función de las nuevas incorporaciones.



Julio Navarro, en el centro, exponiendo la negociación del acuerdo

TARRAGONA

Cursos de formación

El pasado 1 de julio se iniciaron en el puerto de Tarragona los cursos de formación para gruístas y manipulantes

Los cursos tendrán una duración de tres meses y los ingresos están previstos para el mes de diciembre. En ellos participan 40 trabajadores, 20 en el curso de gruístas y 20 en el de manipulantes. El pasado año realizaron cursos de formación 30 trabajadores.

El acuerdo, alcanzado con las empresas estibado-

ras del puerto tiempo atrás, permite que éstas asuman la formación de los trabajadores. Y es que la idiosincrasia del puerto de Tarragona, un enclave eminentemente granelero y de tráfico irregular, propició la no creación de un Grupo 0 al que hubiera sido complicado ceder labores. Por ello, las asociaciones de empresas se

comprometieron a formar eventuales que ingresarán directamente en el Grupo 2. El excelente grado de colaboración entre empresas y estibadores fraguó esta fórmula con el convencimiento de que es la mejor para el desarrollo de la actividad. Las empresas organizan la formación, previo pacto de las condiciones y de qué tipo de trabajadores asisten a los cursos. Cuando ya están formados, se hace la petición y posteriormente el ingreso.

TARRAGONA

Por la patrona del mar



El 16 de julio es la fecha señalada para honrar a la Virgen del Carmen, también conocida como *Stella Maris* (Estrella del Mar), patrona del mar. En Tarragona celebraron en honor a la virgen, durante la semana anterior y posterior a la fecha señalada, varios actos festivos y lúdicos que cohesionan aún más a la gran familia portuaria tarraconense más allá de los muelles. El acto central de hermanamiento fue una cena a la que acudieron, como cada año, estibadores y personal de todas las empresas del puerto. Por otro lado, durante esas dos semanas se hicieron otras actividades, como los campeonatos de tiro, tiro al plato, front-tennis, bolos, fútbol-7 y fútbol.



EFEMÉRIDES

30 de agosto de 1874

Se limita en el Reino Unido la jornada laboral máxima en 10 horas y se prohíbe el trabajo a los menores de 9 años



SABÍAS QUE...

La envergadura de un Boeing 747 es superior que la longitud del primer vuelo de los hermanos Wright



LA frase

“No estimes el dinero ni más ni menos de lo que vale, porque es un buen siervo y un mal amo”

Alejandro Dumas

MALLORCA

Visita de apoyo a Cartagena



Diez compañeros de los puertos de Palma de Mallorca y Alcudia viajaron hasta el enclave murciano para mostrar a los compañeros cartageneros que no están solos en su lucha. Los estibadores mallorquines

podieron comprobar de cerca el atropello al sector portuario que se está produciendo en Cartagena. Y es que los compañeros isleños tienen muy claro que estas visitas a otros puertos son muy necesarias

para mantener a la profesión unida, sobre todo en conflictos de semejante calado.

En cuanto a la situación en Palma, cabe destacar que ya se han recuperado tres puestos de trabajo que se habían perdido con anterioridad. De esta manera logran mantener frenadas las inactividades; una situación a la que estaban sometidos hasta hace poco tiempo por el descenso de las operativas Ro-Ro y el aumento del tipo Ropax. Además, se ha finalizado la primera parte del curso de confronta, que se reanudará después del verano.



PALAMÓS

¿Y qué pasa con la estiba?

El alud de cruceros que se prevé en el puerto, donde se construirá una nueva terminal de pasajeros, preocupa porque arrebató espacio a las labores portuarias

La Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Palamós apuestan todas las cartas a consolidar Palamós como puerto de escala de líneas de cruceros de lujo. Prueba de ello es el proyecto de una estación marítima para pasajeros que empezará a construirse cuando finalice la presente temporada de cruceros, después del verano. El nuevo edificio, de una sola planta de 182m², se ubicará en el muelle Comercial. La riada de turistas que se avecina preocupa a los compañeros del enclave ampurdanés porque el espacio en el puerto es limitado y el atraque de los cruceros, que además hacen estancias prolongadas, impide que puedan amarrar los buques de carga. Y es que las hasta ahora esporádicas visitas de cruceros no sólo ocupa-

ban amarres, sino que entorpecían las labores portuarias porque ante cada desembarco de turistas debían dejar los muelles limpios y bonitos, teniendo que mover de un lado a otro la maquinaria y las mercancías.

Y el embite a la estiba parece que va a ser de bravura. En la presente temporada se batirá el récord de cruceros en el puerto, con 31 escalas y 22.300 pasajeros; y esto teniendo en cuenta que aún no existe la estación marítima. Estas cifras representan un incremento del 85% en número de visitantes y del 72% en escalas de cruceros respecto a la temporada anterior.

Los compañeros de Palamós y de la Cabecera de Zona ya han comenzado a realizar gestiones para que la Generalitat de Catalunya (Ports de la Generalitat), el Ayunta-

miento de Palamós y la Diputación de Gerona aclaren qué futuro quieren para Palamós como puerto comercial y de carga y descarga.

El caso es que Palamós dispone de las infraestructuras necesarias para acoger barcos de un cierto calado, así como los servicios y las medidas de seguridad adecuadas para recibir turistas de cruceros de lujo. Además, el hecho de ser un puerto conectado al casco urbano de una ciudad que a su vez se encuentra en el corazón de la Costa Brava y relativamente cercana a ciudades de un gran interés turístico como Figueres y Gerona hace preveer un filón de negocio a muchas empresas y entidades públicas de la provincia.



CASTELLÓN

25 años como estibadores



PortCastelló homenajea a sus profesionales veteranos en la festividad de la Virgen del Carmen

En la foto podemos ver a los compañeros que recibieron una placa conmemorativa de manos del Presidente de la Autoridad Portuaria por llevar 25 años dando lo mejor de sí mismos, como profesionales y buenos compañeros, para hacer posible que Castellón sea el puerto que es hoy en día, uno de los principales motores de la economía de la zona. En la foto podemos ver, de pie y de izquierda a derecha, a Tomás Beltrán (Xato), Vicente Beltrán (Sec), Julio Gómez -Gerente de Sedcas-, Juan José Monzonís -Presidente de la Autoridad Portuaria de PortCastelló-, Alfredo Llopis -administrativo de Sedcas-, Antonio Beltrán (Puro), José Llorens (Pelut),

Francisco Gil (Pelos), Anselmo Gómez, Ximo Gual (Cabrero) y a Miguel Gil (Coixo). Y, agachados y de izquierda a derecha, a Juan Salas, Damián Del Moral y Alberto Chiva.

Este fue uno de los actos organizados en Castellón en el día de la Virgen del Carmen, ya que, como todos los años, celebraron un día de hermandad del colectivo de estibadores. Por la mañana se disputó el ya clásico partido de fútbol que, pese a la rivalidad, tuvo un resultado que también es ya una tradición: ganaron los Veteranos. Después, nada como una buena comida para acabar recibiendo la placa conmemorativa como es debido, con el estómago lleno.

Zona levante

VALENCIA

La fiesta de una gran familia

El enorme colectivo de estibadores valencianos celebró su anual *Trobada d'Estibadors*, encuentro al que asistieron más de 2.400 personas

La cita fue el 1 de mayo. Juegos inflables para los niños, samba brasileña como si el puerto se hubiese convertido en el *sambódromo* de Río, paellas, carne a la brasa, música... Pero, por encima de todo, amigos y familias disfrutando de un día para encontrarse y compartir. Para estrechar lazos, hacer bromas, jugar con los niños y niñas y afianzar la hermandad.

Y esta fiesta cada vez está más abierta a todo el colectivo portuario. De hecho, aparte de los compañeros de Valencia, acudieron a la cita estibadores de Sagunto y Gandía; y de lugares bastante más lejanos, como Algeciras o Tenerife.

Cabe destacar que, haciendo honor a ese mestizaje español que supuso la *Trobada*, se pudieron de-

gustar platos típicos de varias partes del Estado, como paellas, barbacoas, asados, migas... Con todo, y suponemos que de forma especial en la larga sobremesa, también hubo tiempo de debatir y analizar las cuestiones que ocupan al colectivo, así como las Jornadas de Formación de Delegados y Representantes de Coordinadora que se



celebraron la semana anterior en Rubielos de Mora, Teruel. Y es que el trabajo deja de pesar cuando se hace a gusto y en familia.



VALENCIA

Grandes acuerdos

Los compañeros valencianos han cerrado varios pactos que mejoran el trabajo en el puerto, la productividad y la seguridad laboral

El comité demuestra día a día cómo su actividad no para y eso se refleja en el buen funcionamiento del puerto y que las labores de estiba se puedan desarrollar con más seguridad y comodidad para los profesionales, aparte de la importancia que tiene en Valencia las labores de recepción y entrega, que quedan atadas con el IV Acuerdo Marco.

En concreto, han sido tres los acuerdos más destacables; el primero ha sido bautizado como de "operación única", el segundo se refiere a las operativas con los graneles y el tercero a un cambio en la categoría profesional que se exigirá a partir de ahora para desarrollar la labor de amanterero, que es quien hace la función de ser los ojos de los gruistas en el interior de las bodegas.

El acuerdo de operación única optimiza enormemente el rendimiento del espacio y de la maquinaria en las terminales de contenedores de Valencia. Hasta ahora el trabajo se entorpecía en gran manera, ya que a menudo coincidían en la misma pila los camiones que venían de fuera para dejar o recoger contenedores con las operaciones marítimas. La coincidencia en el mismo espacio de máquinas y operaciones hacía parar determinadas labores, obligaba a efectuar cambios de maquinaria y otros inconvenientes. Ahora, todo ello ha quedado organizado de manera que cada uno pueda estar haciendo su trabajo sin entorpecer a los demás.

Por otro lado, se han unificado criterios y se han reestructurado las operati-

vas en los barcos graneleros, especialmente en lo que se refiere a la limpieza de las bodegas. Por último, pero de una importancia enorme para la operatividad y la seguridad, a partir de ahora sólo podrán hacer las labores de amanterero aquellos que cuenten con la categoría profesional de gruista cuando haya personas trabajando dentro de los barcos graneleros.

Hasta ahora se hacía con gente del Grupo 1 y a veces con eventuales, pero después de algunos episodios que causaron algún que otro susto en el puerto se ha decidido que sólo pueda ser otro gruista el que guíe al que está dirigiéndola, ya que éste no ve lo que sucede dentro de la bodega.

Y es que nadie mejor que otro gruista para poder ser sus ojos, porque conoce bien el comportamiento de la máquina y de las mercancías. Además esto permite que puedan intercambiarse los papeles en caso de necesidad.

CARTAGENA

Lucha por Cartagena

Coordinadora sigue haciendo todas las gestiones posibles para reincorporar al puerto murciano en el sistema portuario español

Los abogados de Coordinadora están preparando el recurso en contra de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia (TSJM) que ratificó el despido del compañero Damián Reyes, delegado sindical en Cartagena. Una sentencia que, en opinión de Coordinadora, se basa en hechos que no se corresponden a la verdad ya que Sesticarsa está practicando persecución sindical. De ahí la decisión del sindicato de recurrir y pedir que se declare nulo el despido de Reyes. Por otro lado, representantes de Coordi-

nadora han mantenido contactos con José Pablo Ruiz Abellán, Consejero de Turismo y Consumo de la Región de Murcia, que integra la dirección general de Costas y Puertos. Coordinadora, sabedora de su capacidad para hacer llegar nuestras propuestas, tanto a la Autoridad Portuaria de Cartagena como a Puertos del Estado, y de su capacidad para proponer a este último ente a los presidentes de la Autoridad Portuaria, puso en su conocimiento lo que está pasando en Cartagena, valorando la forma en la

que se está haciendo la ampliación de plantilla -incumpliendo el Art.6 del III Acuerdo Marco- y se pidió que medie por la readmisión de Damián Reyes. Tras el encuentro la sensación de los representantes de la estiba fue positiva y se ha programado una reunión entre todas las partes para el 3 de septiembre a la que Coordinadora ha invitado también a Javier Expósito, de Anesco, aunque no hay garantía de que Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria asistan.

Desde Coordinadora se piensa que podría ser una manera de desbloquear y poder dejar al puerto de Cartagena integrado en la normalidad del sistema portuario español.

VALENCIA

Exhibición de profesionalidad

El buen hacer del colectivo portuario de Valencia hace mejorar constantemente los resultados del enclave. Aparte de los grandes avances que se han hecho en formación, que dan un enorme valor añadido a la plantilla, y de los acuerdos conseguidos por el comité para una óptima organización de los trabajos en el puerto, éste se debe sobre todo al compromiso

de los estibadores con el trabajo. Una prueba de ello es el aumento de disponibilidad de los compañeros. Así se ha logrado que durante este verano se cubran el 95% de las demandas, frente al 83% del verano anterior. Y no se puede pasar por alto en este contexto que entre el colectivo de portuarios se incluyen capataces generales que controlan las tres termina-

les de contenedores y la de vehículos. Además, en TCV cuentan con supervisores y controladores de patio que son personal portuario del Grupo 3.

Por último cabe destacar el fichaje de otro profesional que a partir de ahora trabajará por los portuarios valencianos. Se trata de José Luis Jiménez, el nuevo asesor jurídico de Coordinadora en Valencia.

LEVANTE

Nuevo Responsable de Zona

Rafa Beses ha cogido el relevo de Josep Vilallonga y es el nuevo Responsable de la Zona Levante. Vilallonga, después de una implicación y un trabajo ejemplares ha tenido que dejar la cabecera de zona por razones personales. Rafa Beses, muy conocido y valorado por todos los compañeros por su capacidad de trabajo y de diálogo y por su valía personal y profesional, será el encargado de timonear el rumbo de los puertos de la zona.

Lo ha demostrado sobradamente en el comité de Valencia y en otros

estamentos de Coordinadora a nivel estatal. Hasta ahora era uno de los integrantes de la Comisión Internacional de Coordinadora, que deberá refor-

marse durante el próximo otoño para sustituir al propio Beses y a Emilio Manzano, que ha dimitido del comité de empresa del puerto de Barcelona.



Rafa Beses

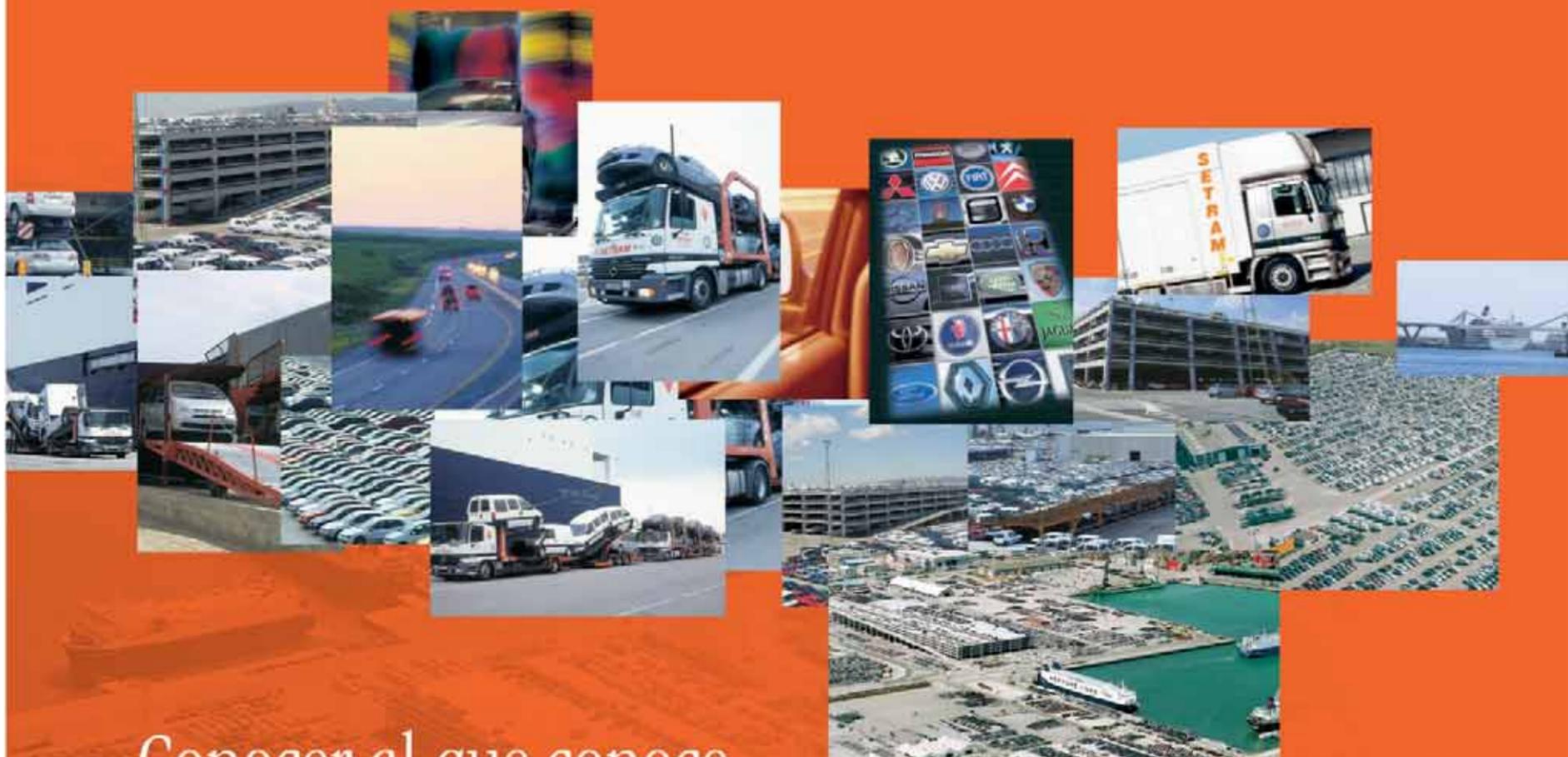


SABÍAS QUE...

Se calcula que el 70% del polvo de una casa lo forman partículas de piel muerta de sus habitantes



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

Zona norte

AVILÉS

Más puerto, calado y labores

Al finalizar el verano empezarán las obras de ampliación del puerto en la margen derecha de la Ría

Dos de las fases del proyecto ya están aprobadas y en breve el puerto dispondrá de una nueva línea de atraque de 1,7 km de longitud con un calado máximo de 14 metros. La tercera fase que está proyectada se aprobará en los próximos años en función de la evolución de los tráficos y de la demanda. Con todo, por la tendencia que se prevé, en la estiba avilesina hay confianza en que esta tercera fase se acabará realizando.

En total, la ampliación ya aprobada, que pronto será una realidad, cuenta con una inversión de 90 millones de euros, de los que el ministerio de Fomento aportará 70 y el resto irá a cargo del Principado de Asturias y de

los recursos propios del puerto.

Entre las actividades y empresas que se instalarán en las nuevas instalaciones se incluyen una cementera, una planta de biodiésel y

otra de tráfico de carbón para buques Panamax, que hasta que no acaben las obras no pueden entrar en Avilés por falta de calado. Todo ello aumentará las labores de la estiba en el enclave asturiano, teniendo en cuenta que todos los nuevos tráficos previstos son para muelles comerciales.



SANTANDER

Por la unión del colectivo

El IV Acuerdo Marco se presenta como una ocasión inmejorable para superar las diferencias que han causado división en la plantilla

Un sector de compañeros de Coordinadora de Santander muestra una posición muy crítica ante el actual comité, que está formado por 3 representantes de Coordinadora, 1 de CCOO y otro de UGT. La crítica más vinculada a la actualidad inmediata del puerto tiene que ver con la adjudicación de las labores que se van a desarrollar en la nueva terminal de graneles sólidos minerales. Según la corriente crítica, el comité no se ha preocupado de negociar con las empresas de las labores en esta nueva terminal, con una inquietud aumentada porque en breve empezará a construirse otra nueva terminal dedicada a la agroalimentación. Sobre este punto, el Comité apunta que precisamente en la última semana del mes de julio tenían previsto reali-

zar una reunión con Terminales Marítimas de Santander para pactar las labores, en una fecha que se debía concretar entre el día 24 y el 26 del mes en cuestión.

Las otras quejas del sector crítico tienen que ver con aspectos relacionados con las retribuciones, como las actualizaciones, el modelo de cotización y otros complementos como los planes de pensiones, y también con el sistema de adjudicación de días festivos. En suma, consideran su situación injusta y muy inferior a la que tienen, según dicen, la mayoría de puertos españoles. Y su desazón hacia el comité se debe a que sienten que no defienden sus derechos como deberían.

Sobre lo anterior, el comité argumenta que todos estos aspectos se rigen según lo que marca el

actual convenio del puerto, y recuerdan que en la mesa negociadora que lo aprobó tuvieron que pactar con otros colectivos de trabajadores y con las empresas. Bajo su punto de vista, aceptan que el convenio actual puede tener deficiencias, pero quieren animar a todo el colectivo a un debate abierto y respetuoso porque es el momento de cambiarlo y mejorarlo gracias a la aprobación del IV Acuerdo Marco.

En cualquier caso, y teniendo en cuenta que el debate bien llevado demuestra que Coordinadora es una organización viva, dinámica y democrática, lo que se desprende de todo ello es que los estibadores de Santander tienen una gran ocasión para debatir, consensuar y reafirmar los objetivos comunes. Así se puede recuperar la unión sin fisuras de la estiba y aunar fuerzas para defender un nuevo convenio positivo para el puerto y que satisfaga a todo el colectivo.



EFEMÉRIDES

6 de agosto de 1945

El bombardero estadounidense Enola Gay lanza la primera bomba atómica, Little Boy, sobre Hiroshima

AVILÉS

Urgen palistas y carretilleros

El puerto asturiano solicita ingresos en el Grupo 2 porque están faltos de manipulantes en estas dos especialidades

Lo paradójico de esta situación es que aún se está aplicando en Avilés el expediente de regulación de empleo que está prejubilando a una buena parte de la plantilla desde el año 2004 y que no finalizará hasta 2008. En fin, secuelas del conflicto provocado por Fernando Palao que también afecta al vecino puerto de Gijón. Como consecuencia de este proceso y del aumento del volumen de trabajo, en Avilés falta gente para ofrecer el servicio que demandan los clientes. Por ello, los compañeros avilesinos solicitan 12 ingresos, cifra ajustada a las estadísticas de falta de mano de obra del año 2006 y de lo que llevamos de 2007, a las previsiones de trabajo y para cubrir vacaciones, bajas y otros imprevistos. Debido a la urgencia por la falta de

palistas y carretilleros, la intención es que los ingresos se hagan directamente en el Grupo 2, haciendo entrar a la gente que ya cuenta con formación, como los trabajadores eventuales que llevan tiempo trabajando en la Ría. Con todo, no se descartan otras combinaciones, como crear un Grupo Auxiliar A, ya que en Avilés no disponían de lo que hasta ahora se conocía como Grupo 0, y de esta manera incorporar una parte de los nuevos compañeros a este nuevo grupo y otra parte al Grupo 2. En cualquier caso, es imprescindible contar cuanto antes con nuevos palistas y carretilleros.

Por otro lado, los compañeros avilesinos quieren regular la libre contratación en el puerto, estableciendo una ETT donde estén presentes

las empresas, la sociedad de estiba y la parte social (trabajadores).

Actualmente la libre contratación no está regulada en Avilés y algunos compañeros denuncian que se contrata a personal sin formación ni experiencia y que, además, se les paga mal, tarde y sin darles la cotización que les corresponde. Por otro lado, sostienen que a través de una ETT participada por todas las partes la tarifa que se cobra por estos trabajadores revertirá en el puerto y no sólo en las arcas de las empresas. Con todo, hay que tener presente que el nuevo Acuerdo Marco puede ser una herramienta para solventar esta situación. En Avilés además, estaban a la espera de su aprobación para renovar el convenio, que quieren que siga siendo provincial, compartido con Gijón. A buen seguro que los profesionales de ambos puertos retomarán el contacto para acabar de definir esta cuestión.

AVILÉS

¡Renovación de grúas ya!

En el puerto de la Ría llevan demasiado tiempo pidiendo grúas en condiciones. Ahora es una exigencia, letra por letra. Por la seguridad laboral y por la competitividad

Los estibadores de Avilés recuerdan que el servicio portuario es un servicio público. Y como tal, exigen a la Autoridad Portuaria que obligue a las empresas a tener las grúas en óptimas condiciones y a incorporar nuevas. Como ésta es ya una reivindicación que viene de lejos y a la que las empresas hasta ahora han hecho oídos sordos, la estiba avilesina exige a la Autoridad Portuaria que,

de seguir esta situación de riesgo manifiesto y constante para la integridad física de los trabajadores, retire las concesiones que tienen las empresas que están operando en el puerto y vuelva a sacarlas a concurso público para que la Ría cuente con empresas que inviertan y que se comprometan con la seguridad de los trabajadores y con la competitividad del enclave. En Avilés

choca bastante que estas empresas exijan *productividad* cuando llevan ya mucho tiempo sin hacer las inversiones debidas, *tirando con lo que hay*; que no es más que maquinaria muy deficiente y peligrosa, especialmente las grúas.



Temas del mes



LA frase

“El joven conoce las reglas, pero el viejo las excepciones”
Oliver Wendell Holmes

CRÓNICA ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

Coordinadora dice sí al IV Acuerdo Marco

DEBATE ACUERDO MARCO



“Éste es nuestro acuerdo, y lo tendremos que defender a muerte, día a día y barco a barco”. Con estas palabras, el Coordinador General enfatizó la importancia de la ratificación del pacto con la patronal

Que la Asamblea General Extraordinaria de Madrid del 26 de julio era una cita histórica era algo que se palpaba en la enorme sala de actos que albergó la reunión de más de 150 compañeros de Coordinadora que representaban a prácticamente todos los puertos de España. Ya desde el día anterior a la asamblea, estibadores de todos los puertos fueron llegando al hotel de la ciudad castiza que albergó esta trascendental junta. Los ánimos de los que iban arribando reflejaban haber sido fra-

guados con una mezcla de alegría, responsabilidad y esa extraña excitación que provoca el conocimiento del inminente advenimiento de un hecho clave. Conscientes de que el preacuerdo ya había sido ratificado en las asambleas locales de todos los puertos, no había lugar a sorpresas de última hora; pero sí seguía habiendo una infinidad de matices que aclarar en Madrid. Así, la víspera de la asamblea se convirtió en una jornada de reflexión y debate, pero también de celebración en la villa que parió La Movida.

UN PACTO COMPLEJO

Cabe tener presente que este IV Acuerdo Marco —con 7 años y medio de vigencia más 1 ó 2 de prórroga para negociarse ha concebido como un búnker contra los ataques que viene sufriendo la profesión. El marco legal está presidido por la Ley de Puertos 48/2003, aprobada por el gobierno de Aznar, que en la práctica privatizaba el sistema portuario. El actual gobierno ha paralizado parte de esta ley para intentar sacar adelante otra aún peor, que habría arrebatado gran parte de las labores a la profesión. Ante el riesgo de que en la próxima legislatura la aritmética parlamentaria permita que la aprueben, era apremiante un marco legal sectorial que diera garantías de futuro a los estibadores y sus familias. Y tampoco se debe perder

de vista el concepto en boga de la autoprestación, ya sea en terminales dedicadas como en los proyectos de la Unión Europea, como el Short Sea Shipping. Si bien no se puede anular la autoprestación por ser una figura legal, el IV Acuerdo Marco la desvirtúa, la hace menos atractiva para los empresarios.

“Tres años de mucho trabajo, negociaciones, debates... combinados con cambios de calado en los interlocutores de todo el sector”. Así resumía Antolín Goya, Coordinador General de Coordinadora, el intenso proceso que se ha ido esculpiendo hasta la cita madrileña. Goya quiso recordar y agradecer a todas las personas del sindicato que han trabajado duro para lograr el pacto, con un reconocimiento especial a “el equipo negociador” y

ACLARACIONES TÉCNICAS

ANTECEDENTES

Este IV Acuerdo Sectorial, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014, es la respuesta sindical a las siguientes situaciones:

- Nuevo marco jurídico de la ley 48/2003 (aprobada por el PP)
- La oposición de Puertos del Estado para la realización de las labores complementarias (Gobierno del PSOE).
- Presiones, argumentos tramposos y engaños volcados sobre sindicatos y empresas del sector por

parte de los gobiernos, cuando dicen defender a la empresa pública y, en realidad, lo que hacen es debilitarla y favorecer su desaparición.

- Exigencia de estabilidad del marco legal y convencional en el sector por parte de empresas y trabajadores ante eventuales y futuras modificaciones legales.

- Necesidad de un nuevo marco que no limite sino que impulse una amplia capacidad de negociación colectiva en cada puerto.

¿A QUIÉN VINCULA EL ACUERDO?

El IV Acuerdo alcanza a todos los trabajadores que realicen las actividades descritas en su ámbito funcional. Es decir que, si por cualquier motivo, incluidas las posibles modificaciones legales, existen trabajadores no estibadores habilitados para realizar nuestro trabajo, deberán cumplirse las condiciones de trabajo pactadas en este Acuerdo y, lógicamente, en los convenios colectivos locales que deberán respetar el mismo ámbito. Hay garantía frente al intrusismo.

En lo que respecta a las empresas, el acuerdo vincula a las estibadoras pero, también a todas aquellas que sin ser empresas estibadoras pretenden realizar labores portuarias. Se cierran las gateras por las que se quieren colar empresas no estibadoras en la realización de actividades portua-

rias de estiba con otros trabajadores (tripulaciones, personal de oficinas, mecánicos, conductores de camiones...)

Organización de Empresas Estibadoras (OEE) es la denominación que se emplea en el IV Acuerdo para definir a las Sociedades de Estiba, SATOs, APIEs, o cualquier otro instrumento legal que en el ámbito del Estado o de las Comunidades Autónomas se constituyan para la organización, empleo y distribución de los estibadores portuarios.

En conclusión, el Acuerdo Sectorial es un instrumento que hace frente a los intentos de navieras, cargadores, depositarios, transportistas, y otros, que pretenden hacer actividades de estiba sin aplicar las condiciones laborales pactadas.



Temas del mes



LA frase

“El pobre carece de muchas cosas, pero el avaro carece de todo”
Séneca



EL dato

En 1996 los estadounidenses gastaron más de 8 mil millones de dólares en material pornográfico



Antolín Goya haciendo su exposición sobre el Acuerdo Marco

hacia los profesionales externos que asesoran al sindicato. Además, recordó los cambios internos en la patronal, Anesco, que culminaron con la elección de Xabier Vidal como presidente, una figura crucial para que la negociación llegara a buen puerto.

La base común que ha llevado a Anesco y Coordinadora a tirar adelante el IV Acuerdo Marco fue el Acuerdo de El Escorial. “Es lo que nos permite estar hoy aquí y decir que tenemos garantías de futuro y lo que potenció que Anesco se apartara de la posición de Puertos del Estado”, destacaba Goya.

LOGROS Y PLUMAS

El grueso de la exposición del Coordinador General se centró en explicar “los logros y las plumas perdidas”, cual gallo de pelea que para salir victorioso de un enfrentamiento debe aceptar la pérdida de parte de su plumaje.

“El principal logro está en el apartado de los ámbitos, que son la garantía de nuestra profesión, de cuáles van a ser las labores que vamos a desarrollar y dónde lo haremos. Éste es un convenio de aplicación para todos los puertos comerciales,

sean de interés general o no, donde se realice la actividad de carga y descarga de barcos”, acentuaba Goya. En este campo es de una importancia capital el haber pactado que los estibadores desarrollarán “las tareas complementarias”. De entre éstas, cabe destacar “la entrega y recepción”, a la que se le ha dado “carácter de servicio público”. Ésto supone “la ratificación del 40% de los puestos de trabajo que desarrollamos los estibadores”. Además, cada camión sólo podrá “subir o bajar un solo vehículo” y el mantenimiento de las tareas de trínca y sujeción para los estibadores.

Por otro lado, este pacto sectorial deja muchas cuestiones prácticas para que sean los propios puertos quienes consensúen sus decisiones y mantiene en pleno vigor la estructura de la Comisión Mixta, es decir, que se seguirán pactando a nivel nacional las decisiones que afectan al día a día, como los ingresos, si bien ahora pasará a llamarse “Comisión Paritaria y de Interpretación del IV Acuerdo Marco”.

Precisamente uno de los cambios que desde otros sindicatos han querido

interpretar como una “pluma perdida” es que para pedir ingresos el nivel óptimo de actividad pasa del 85 al 100%. “Lo que en la práctica se ha hecho hasta ahora. No tenemos ningún interés en hacer ingresos cuando nuestro personal está por debajo de los 20 ó 22 turnos al mes. ¿Para qué vamos a tener ingresos si no hay trabajo para los que están?”, se preguntaba Goya. Eso sí, se ha conseguido una contrapartida en el supuesto contrario, que baje el trabajo y sobre personal. Antes, para que las empresas pudieran plantear una regulación de empleo el porcentaje de actividad debía estar por debajo del 85%. Con el IV Acuerdo no podrán hacerlo si éste porcentaje

no baja del 75%. Por otro lado, se crea la posibilidad, en los puertos que así lo decidan, de hacer contratos a tiempo parcial.

Entre las pérdidas cabe destacar la escala salarial que se aplicará a los nuevos ingresos. Ésta será una gran parte del “ahorro que Anesco exigía”. “Ellos aceptaban que nos ocupáramos del máximo de tareas y nosotros abaratábamos los costes”, esclarecía Goya. En concreto, deberán someterse a una escala salarial llamada “60, 70, 80”. Estas cifras son el porcentaje del sueldo que cobrarán los nuevos trabajadores, en régimen de formación, el primero, segundo y tercer año. “A partir del primer día del cuarto año cobrarán el 100% de la retribución, igual que



Delegados asistentes a la Asamblea

¿CUÁL ES NUESTRO TRABAJO?

Además de las actividades que la ley defina como servicio público o básico, se consideran como tareas complementarias todas aquellas que integran las labores de estiba, desestiba, carga y descarga de buques, resolviendo cuestiones de interpretación muy importantes como son las actividades en los buques de carga rodante (calzos, caballetes, manipulación de manivelas); la conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras con remolques y la intervención de los conductores habituales de los

misimos); y el transporte horizontal dentro de las terminales.

También se incluyen en el ámbito funcional del Acuerdo nuevas actividades portuarias como son los servicios prestados en terminales dedicadas, en régimen de auto prestación o autoservicio, en autopistas del mar o tráfico de corta distancia. Por último, en cuanto a nuestro trabajo, se mantiene la realización de las actividades complementarias en el régimen pactado en los convenios colectivos de ámbito inferior.

PLANTILLA E INGRESOS

Se considera plantilla del puerto para la estiba a los estibadores portuarios y aquellos otros que, sin serlo aún, realizan actividades del ámbito funcional por medio de ETT o como consecuencia de la aplicación de la Disposición Transitoria II del RDL 2/86 siempre que las realizaran con antelación a la firma del IV Acuerdo (Art.2.2) y todos ellos estarán vinculados por el nuevo Acuerdo.

Desde el momento de su firma, las empresas no pueden ingresar en la plantilla del puerto ningún personal salvo por el procedimiento establecido, es decir, por medio de la OEE (hasta ahora Sociedades de Estiba) y previa autorización de la Comisión Paritaria Sectorial (Art.6.3.1)

Se podrán producir ingresos de plantilla cuando

sea necesario y la Comisión Paritaria Sectorial lo acuerde aunque no se alcancen los niveles óptimos de empleo (Art.6.3.5). Con carácter general, el ingreso se producirá cuando el nivel óptimo de empleo alcance el 100%.

Los méritos que se valorarán para el ingreso en los puertos (experiencia como eventuales, en actividades similares...) deberá ser objeto de acuerdo expreso entre la representación de las empresas y los trabajadores de cada puerto (Art.7.3).

En contrapartida, hemos pactado la disminución desde el 85% al 75% del nivel óptimo de empleo para considerar la posibilidad de un expediente de regulación de empleo (Art.6.12 y DA 2ª).

EL GRUPO PROFESIONAL “A”

El IV Acuerdo suprime el Grupo 0 (salvo en régimen transitorio, si se acuerda en cada puerto) y regula la nueva categoría profesional del Grupo A (Auxiliar) con las funciones indicadas en el artículo 12. Su régimen jurídico es el siguiente:

· El grupo debe crearse mediante la negociación colectiva en cada Puerto (Art.6.6.1).

· La negociación colectiva del puerto puede asignar otras funciones distintas de las establecidas en el IV Acuerdo (Art.6.6.1).

· La existencia del nuevo grupo profesional (A), no impide el ingreso directo a los grupos I, II, III y IV (Art.6.3.3).

· Los trabajadores del

Grupo A (Auxiliar), pueden realizar funciones de los grupos superiores cuando tengan la cualificación para ello y no exista disponibilidad de los trabajadores de los grupos I, II, III y IV (Art. 6.7).

· Los grupos profesionales I, II, III y IV seguirán realizando las funciones complementarias en régimen de polyvalencia y movilidad funcionales (Art.11).

· La retribución para la realización de las labores complementarias será la pactada en el convenio colectivo de cada puerto, sin que suponga diferencia con el resto de los grupos profesionales cuando realicen la misma función (Art.6.9.1).



SABÍAS QUE...

El árbol más grande de todos los tiempos era un eucalipto australiano. En 1872 registró una altura de 132 m.



EFEMÉRIDES

18 de agosto de 1947

Una explosión en el puerto de Cádiz causa más de 200 muertos



EL dato

El aire que se expulsa en un estornudo humano puede alcanzar la velocidad de 160 km/h

cualquier otro estibador".

Con relación a los nuevos trabajadores, que hasta el momento entraban formando parte del Grupo 0, ahora lo harán en el recién nacido Grupo A (Auxiliar), si bien sólo existirá en los puertos que así lo pacten. Sus funciones serán las tareas complementarias.

Volviendo a las cesiones, se establecen dos turnos más al mes para llegar al mínimo legal. "El famoso x+2". Así argumentó Goya esta cesión: "Lo que estamos diciendo es que estamos en disposición de hacer todo el trabajo del puerto y lo que no podemos decir, porque no se puede defender con argumentos, es decir 'sí, pero

sólo los lunes'. Eso es inaguantable. Hay que hacer un esfuerzo de disponibilidad. Es la garantía del servicio, porque somos un servicio público". En cualquier caso, y según Goya: "Esto es lo que hace ya el 90% de la plantilla, pero es importantísimo para las empresas que aquellos que sólo hacen el mínimo den 2 disponibilidades más al mes y reformemos nuestra credibilidad cuando decimos que estamos dispuestos a atender al barco". Por el otro extremo, el máximo de turnos queda en 24.

MÁS MADERA

Un gran avance de este acuerdo es el establecimiento, por primera vez,

de un fondo para formación. Las empresas se comprometen a crearlo en cada uno de los puertos, que se utilizará cuando no haya subvenciones o sean insuficientes. Otro logro es que se incluirá un estibador como miembro del consejo de administración en las sociedades de estiba "para todos aquellos temas relacionados con los trabajadores portuarios". Por último, cabe destacar también la Disposición Adicional de Garantía de Cumplimiento del IV Acuerdo Marco. Goya recalca con estas palabras su importancia: "Dice que pase lo que pase, ambas partes nos comprometemos a respetar las normas que aquí hemos pactado; si no fuera

así tienen una responsabilidad económica con el colectivo en términos de compensación". En Madrid, pues, los portuarios dijeron sí a perder algunas "plumas" para seguir siendo el gallo fuerte, vigoroso y ganador, curtido en mil peleas. La profesión se ha asegurado un periodo de garantías, con un escudo contra tanto ataque y tantas ganas de hacerla desaparecer. Obviamente, la ratificación fue unánime, dando todo el apoyo a sus representantes para coger con firmeza la pluma -la estilográfica y rubricar, con toda la seguridad y el convencimiento de estar haciendo lo correcto, el IV Acuerdo Marco.



Grupo de delegados y asesores de Coordinadora

FORMACIÓN PROFESIONAL

El Acuerdo establece la obligación de las empresas de asumir los costes derivados de la formación y se acuerda el diseño de un plan sectorial de formación plurianual, disponiendo los instrumentos jurídicos necesarios para obtener la financiación necesaria (Art.13).

La OEE será el instrumento para la ejecución de los planes de formación y corresponderá a la Comisión Paritaria Sectorial estatal el seguimiento de los mismos.

Los ingresos en la plantilla del puerto estarán vinculados al seguimiento de un plan de formación de tres años o el número equivalente de turnos en jornada mínima obli-

gatoria mensual. Durante el indicado periodo, los trabajadores tendrán una retribución equivalente al 60% durante el primer año, 70% durante el segundo año y 80% durante el tercer año, percibiendo la retribución íntegra al 100% de lo pactado en el cuarto año (Art.6.9.3).

No se pacta una doble escala salarial y, como prueba de ello, los trabajadores que acrediten la prestación de servicios en el puerto por iguales periodos, tanto si se han realizado como eventuales o por medio de ETT, percibirán la retribución al 100% al considerar que han superado el periodo de formación pactado (Art. 6.9.4).

DISPONIBILIDAD Y PRODUCTIVIDAD

Cada trabajador deberá realizar una jornada mínima mensual con carácter obligatorio que, según los artículos 10.2.7 y 10.2.8, se cumplimentará mediante la obligación de asistencia a los nombramientos para la realización de un número de turnos equivalente a los días laborales del mes más dos, respetando los 14 días festivos anuales, los de descanso semanal, los de licencias o permisos y otras causas, sin que se puedan superar 24 turnos mensuales. El exceso de turnos tendrá siempre carácter voluntario salvo que se haya establecido por convenio colectivo local.

La distribución irregular de la jornada y la posibilidad de considerar a efectos legales la jornada más el reenganche resuelven problemas que han

surgido ante la Inspección de Trabajo por la incomprensión de las características del trabajo portuario. Es necesario aclarar que no se establece un nuevo tipo de jornada obligatoria de 12 horas. Se detallan el régimen de descanso entre jornadas y se posibilita la realización de jornadas voluntarias hasta completar el máximo legal autorizado por la ley.

Los días festivos anuales no descansados se podrán acumular a las vacaciones anuales o se podrán disfrutar en el periodo convenido en cada puerto y por cada trabajador. Se vincula el incremento de las retribuciones fijas a los producidos por el IPC del año anterior. Será posible pactar incrementos superiores al IPC en todos los conceptos retributivos vinculados a la productividad.

UNIDAD DEL COLECTIVO

Romper la unidad del colectivo portuario ha sido una obsesión de todos los gobiernos. En este Acuerdo se establece la posibilidad de tres modos de adscripción de los estibadores al trabajo:

a) Adscripción por rotación de un turno.

b) Adscripción por un periodo superior a un turno en periodo de un mes y un año, o por los periodos pactados en convenio colectivo local, lo que abre la posibilidad utilizada en muchos puertos de adscripción semanal (rojillos, semanales, etc.)

c) Adscripción por tiempo indefinido (fijos de empresa)

Además del procedimiento de adscripción de fijos de empresa, será necesario un acuerdo previo entre la empresa y la representación de los trabajadores para la adscripción de trabajadores en la modalidad b)

Por último, para interpretar la exigencia legal de un 25% mínimo de trabajadores fijos de empresa, se acuerda computar como tales el resultado de los turnos diarios realizados por los trabajadores en los modos de adscripción a) y b) dividido por los turnos anuales.

LAS EMPRESAS SE RESPONSABILIZAN DE LA PLANTILLA

El IV Acuerdo Sectorial, establece el compromiso de las empresas de subrogarse las plantillas que realizan las actividades del ámbito funcional del mismo, res-

tando todas las condiciones de trabajo pactadas tanto las individuales como las colectivas, en caso de desaparición de una Sociedad de Estiba.

CANDIDATURA INTERNACIONAL

Sí a seguir al frente del IDC

La Asamblea General Extraordinaria de Madrid aprobó presentar a Antolín Goya como candidato de Coordinadora en las elecciones a responsable general del IDC

El nuevo Coordinador General del IDC se elige los días 13 y 14 de agosto en Asamblea General, en Los Ángeles, California. Hasta ahora mantenía el cargo Julián García, ex Coordinador General de Coordinadora, si bien ya debería haber dimitido porque los estatutos del IDC exigen que quien ocupe ese puesto debe

ser un estibador en activo. El propio Julián García ya había dejado claro que seguía en el cargo para no dejar huérfana a la organización, sólo hasta las elecciones. En principio, todo apuntaba a que los encargados de coger las riendas y presentar candidatura serían los compañeros del sindicato estadouni-

dense ILWU. Primero, demoraron una decisión definitiva por encontrarse desbordados al estar en un proceso similar al que hemos vivido en España con el IV Acuerdo Marco. Después, acabaron decidiendo que preferían no hacerse cargo de esa responsabilidad.

En ese punto las miradas se dirigieron hacia Suecia, en la figura de Peter Shaw, pero ha debido descartarse por la misma razón que impide que Julián García siga en el cargo: también es un estibador retirado. En

todo este proceso, desde Coordinadora no se dio un paso al frente para no dar la impresión de querer acaparar el IDC en España. Pero los compañeros franceses del sindicato CGT hicieron una petición expresa a Coordinadora para que siga llevando el timón de la organización internacional. En Madrid, pues, la Asamblea General de Coordinadora demostró su gran responsabilidad al dar ese paso al frente y presentar a Antolín Goya como candidato a Coordinador General de IDC.

**SABÍAS QUE...**

En los juicios, los antiguos romanos, en vez de jurar sobre la Biblia, se apretaban los testículos con la mano derecha. De ahí la palabra testificar

**EFEMÉRIDES****18 de agosto de 1960**

Sale al mercado la primera píldora anticonceptiva

**LA frase**

“La vejez es un tirano que prohíbe bajo pena de muerte todos los placeres de la juventud”

La Rochefoucauld

FIRMAS ACUERDO MARCO

Firmas históricas

Ya es oficial. Ya hay IV Acuerdo Marco que rige al sector portuario. Después de la Asamblea General de Coordinadora, la comitiva encargada de plasmar el sí de Coordinadora en las copias oficiales del acuerdo se desplazó hasta la sede de la Fundación SIMA (Servi-

cio Interconfederal de Mediación y Arbitraje) para sentarse cara a cara con Anesco y los demás sindicatos y darle vigencia y oficialidad al tan largamente esperado IV Acuerdo Marco.

Antes de estampar las rúbricas en todas y cada una de las páginas de

todas y cada una de las copias oficiales, hubo declaraciones de todas las partes que retrataron a la perfección el papel que ha jugado cada uno en estos largos tres años de trabajo. Xabier Vidal, con su lenguaje claro y contundente recaló que “interesa a todos que [el

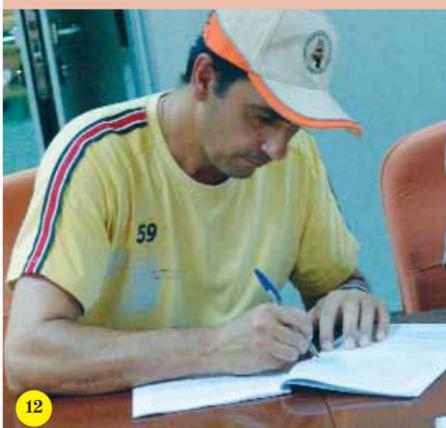
IV Acuerdo Marco] se cumpla, para bien o para mal, lo que nos gusta y lo que no, porque un buen acuerdo no puede gustar a todos”. Además hizo hincapié en que el modelo portuario español “es positivo en todos los puertos”. “Donde no lo ha sido habría que

poner cordura para que se asimile y se ponga al nivel de todos los demás”, dejó caer Vidal.

Antolín Goya, por su parte, se mostró “convencido de que es un acuerdo de futuro”. “Somos las partes las que lo tenemos que hacer valer porque recibiremos

ataques directos e indirectos”, añadía. Cabe destacar la adhesión de los sindicatos LAB y CIGA al acuerdo después de que se incluyeran algunas de sus enmiendas. En el otro extremo se situaron ELA, UGT y CCOO, que se mostraron contrarios al acuerdo.

1. Xavier Vidal y JM. Egurrola - *Anesco*
2. Carlos Larrañaga - *Anesco*
3. J.L. García Gaviria - *Anesco*
4. Antolín Goya - *Coordinador General*
5. Miguel Rodríguez - *Coordinadora*
6. Jordi Aragunde - *Coordinadora*
7. Rafael Beses - *Coordinadora*
8. Ildefonso Guernica - *Coordinadora*
9. Carmelo Domínguez - *Coordinadora*
10. J.L. Vidaller - *Coordinadora*
11. Patxi González - *Coordinadora*
12. Manuel Ángel Rubio - *Coordinadora*
13. JJ. Constanti - *Coordinadora*
14. Ramón Fanlo - *LAB*
15. Xavier Aboi - *CIG*



Prevención & formación

Funespor
Fundación
Estudios Portuarios



SABÍAS QUE...

Una anguila eléctrica puede producir una descarga superior a los 650 voltios

FORMACIÓN

Derechos laborales y sindicales

En diferentes momentos de nuestra historia como organización hemos luchado, y lo seguimos haciendo, contra aquellos que han intentado vulnerar nuestros derechos como trabajadores portuarios. Derechos laborales y sindicales que en este país, a diferencia de muchos otros, han sido legislados. La tarea no fue fácil, pero desde diferentes sectores laborales hemos ayudado de una u otra manera a su consolidación. La mejor manera de defender nuestros derechos es conocerlos, más aún cuando en algunos momentos se alzan voces para denostar nuestras acciones en defensa de la profesión.

Así, los trabajadores tenemos como derechos básicos, con el contenido y alcance que para cada uno de los mismos disponga su específica normativa, los de:

- Trabajo y libre elección de profesión u oficio.
- Libre sindicación.
- Negociación colectiva.
- Adopción de medidas de conflicto colectivo.
- Huelga.
- Reunión.
- Participación en la empresa.

Los trabajadores también tenemos derecho a la promoción y formación profesional en el trabajo y a no ser discriminados directa o indirectamente para el empleo, o una vez empleados, por razones de sexo, estado civil, edad dentro de los límites marcados por la Ley, origen racial o étnico, condición social, religión o convicciones, ideas políticas, orientación sexual, afiliación o no a un sindicato, así como por razón de lengua, dentro del Estado español. Tampoco podremos ser discriminados por razón de discapacidad, siempre que se den condiciones de aptitud para desempeñar el trabajo o empleo de que se trate.

DERECHOS SINDICALES

En este ámbito, las empresas respetarán el derecho de todos los trabajadores afiliados a un sindicato a que celebremos reuniones, a recaudar cuotas y distribuir información sindical sin perturbar la actividad laboral de las mismas. Las empresas no podrán subordinar el empleo de un trabajador a la condición de que no se afilie o renuncie a su afiliación sindical, y tampoco despedir a un trabajador o perjudicarlo de cualquier otra forma a causa de su afiliación o actividad sindical.

Por su parte, los sindicatos podemos remitir información a todas aquellas empresas en las que dispongan de suficiente y apreciable afiliación, a fin de que ésta sea distribuida y sin que, en ningún caso, el ejercicio de tal práctica pueda interrumpir el desarrollo del proceso productivo.

Estos derechos sindicales que la Ley Orgánica de Libertad Sindical reconoce y garantiza con carácter general, en el caso de nuestra profesión se incrementan, entre otros, con los siguientes:

- Derecho a que si la plantilla de la Sociedad Estatal excede de 50 trabajadores y es inferior a 250, la representación de los sindicatos con presencia en el Comité sea ostentada por un Delegado sindical.
- Los sindicatos que, aun no contando con presencia en el Comité, acrediten una afiliación superior al 20 por ciento de la plantilla de la sociedad estatal de más de 50 trabajadores, tendrán derecho a ser representados por un Delegado sindical.
- El sindicato que alegue poseer derecho a hallarse representado mediante Delegado, deberá acreditarlo ante la empresa de modo fehaciente, reconociendo ésta, acto seguido, al citado Delegado su condición de representante a todos los efectos.
- El Delegado sindical deberá ser trabajador en activo de la empresa, designado de acuerdo con los estatutos de la central o sindicato al que represente.

Sin perjuicio de los derechos y facultades conferidos por las leyes, se reconocen a los Delegados sindicales las siguientes funciones:

- Representar y defender los intereses del sindicato a quien representa y de los afiliados del mismo en la empresa, y servir de instrumento de comunicación entre su central sindical o sindicato y la Dirección de las respectivas empresas.
- Podrán asistir a las reuniones del Comité de empresa, Comité de seguridad e higiene y Comisión paritaria, con voz y sin voto, y siempre que tales órganos admitan previamente su presencia.
- Tendrán acceso a la información y documentación que las empresas deban poner a disposición del Comité de empresa, de acuerdo con lo regulado a través de la ley, estando obligados a guardar silencio profesional en las materias en las que legalmente proceda. El régimen de garantías y derechos será el establecido en la LOLS.
- Serán oídos por la empresa en el tratamiento de aquellos problemas de carácter colectivo que afecten a los trabajadores en general y a los afiliados al sindicato, siendo asimismo informados y oídos por la empresa con carácter previo:
 1. Acerca de los despidos y sanciones que afecten a los afiliados al sindicato.
 2. En materia de reestructuración de plantilla, regulación de empleo, traslado de trabajadores cuando revista carácter colectivo, o de centro de trabajo general, y sobre todo proyecto o acción empresarial que pueda afectar a los intereses de los trabajadores.
 3. La implantación o revisión de sistemas de organización de trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.

PREVENCIÓN



Demasiados accidentes laborales

La siniestralidad laboral registrada en nuestros puertos en lo que va de año debe hacer reflexionar a todos los agentes implicados en el desarrollo de nuestra actividad

“Un trabajador muere en el muelle de San Sebastián cuando la pluma de la grúa que manipulaba le golpeó bruscamente”. “Un estibador fallece en el puerto de Almería al ser arrollado por el gancho de una grúa de doce toneladas”. “Muere un estibador y otro resulta gravemente herido en un accidente ocurrido en el puerto de Algeciras cuando se desplomaron sobre ellos dos contenedores que en ese momento se estaban descargando, por medio de una grúa Portainer, del buque Eleonora Maersk”. “Durante la operativa de descarga de un buque sueco cargado con bobinas de papel y madera, un compañero del puerto de Gandía sufrió un grave accidente al verse arrollado por la carretilla elevadora que estaba realizando la descarga del buque. Ha sufrido la amputación de ambas piernas y daños graves en hígado, riñones y pulmón”. “Los estibadores paralizan el Puerto de Bilbao en protesta por el accidente mortal de un compañero que trabajaba en la bodega de un barco y que fue golpeado en la cabeza por una pieza que se desprendió del foco de una grúa que ya se había averiado quince días atrás”.

Estos son algunos ejemplos de accidentes producidos en nuestros puertos con

resultado de muerte o lesiones graves. Nunca debemos olvidar que los trabajadores, que somos lo que nos jugamos la vida, tenemos que adoptar las medidas de prevención necesarias, pero también todos aquellos que de una u otra manera participan en el desarrollo de nuestra profesión. En concreto, el caso del accidente de Algeciras es especialmente indignante porque, a falta de los resultados definitivos de la investigación oficial independiente, todo apunta a que los problemas con los frenos y la elevación del *spreader* de una grúa portainer provocó la caída de dos contenedores de 20 pies sobre los dos compañeros algecireños el pasado 28 de mayo. Días antes, la misma grúa ya había causado problemas y sustos por estos fallos, que fueron denunciados pero no se arreglaron. Y, semanas después del fatídico accidente, el 16 de julio, un capataz del mismo puerto se negó a trabajar con otra grúa portainer de Maersk que presentaba los mismos problemas que la que causó el accidente mortal.

El IV Acuerdo Sectorial recién firmado ya reconoce que se debe articular el primer acuerdo estatal para la prevención de riesgos laborales en el sector de la estiba, con la consecuente

revisión de los planes de prevención de cada puerto. Pero de nada servirá si no somos capaces de dar a la prevención la importancia que realmente tiene en una actividad como la nuestra. Usar correctamente los equipos de protección individual, observar atentamente las normas de utilización de vehículos y maquinaria, tomar medidas contra aquellos operadores que no efectúen el mantenimiento correcto, las reparaciones adecuadas o la renovación precisa de equipos, vehículos o maquinaria y prestar atención al correcto uso de las instalaciones portuarias.

Los trabajadores tenemos obligaciones en cuanto a la prevención de riesgos pero, como recoge la ley, también los empresarios deben adoptar las medidas necesarias para que la utilización de los lugares de trabajo no origine riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores o, si ello no fuera posible, para que tales riesgos se reduzcan al mínimo. En cualquier caso, los lugares de trabajo deberán cumplir las disposiciones mínimas establecidas por ley en cuanto a sus condiciones constructivas, orden, limpieza y mantenimiento, señalización, instalaciones de servicio o protección, condiciones ambientales, iluminación, servicios higiénicos y locales de descanso, y material y locales de primeros auxilios. No lo olvidemos: todos tenemos el deber de prevenir riesgos en el desarrollo de nuestra actividad para que nadie vuelva a perder la vida ejerciendo su profesión.

Internacional

IDC

Apoyo de IDC y Coordinadora a Blue Diamond

Ambas organizaciones defendieron en varios actos los derechos de sindicación de los trabajadores de la planta de procesamiento de almendra más grande del mundo

Los trabajadores de la productora de almendra y frutos secos Blue Diamond Growers, de California, denunciaron el pasado mes de mayo la campaña de la empresa para impedir su sindicación. Las presiones

de reglamento sin previo aviso a los empleados constituían, según Aguirre, otro de los motivos del descontento de los trabajadores.

Según Aguirre, la dirección indicó a los empleados que si el sindicato se lle-

catos a nivel internacional saben lo que está pasando y se dé cuenta de que les resultaría más económico negociar con los trabajadores.

La elección de Valencia como escenario de la rueda de prensa para apelar a la solidaridad de los sindicatos españoles vinculados a la estiba y al sector de la almendra no fue casual. Blue Diamond, con una plantilla de 1.000 empleados (650 de ellos en la planta de Sacramento), procesa un tercio de la almendra producida a nivel mundial. Gran parte de la producción destinada a exportación (75%) llega a España, y lo hace principalmente a través del puerto de Valencia, y en menor medida, por Barcelona y Algeciras.

Tanto el sindicato de estibadores del Puerto de Valencia como UGT, CCOO, La Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, el Consejo Internacional de Estibadores (IDC) y la Unión de Pagesos se han comprometido a seguir dando su apoyo a los empleados de Blue Diamond. El Coordinador General del IDC, Julián García, aseguró que no sólo se trataba de defender a estos trabajadores sino de luchar contra la desregulación de las condiciones de trabajo y el desmantelamiento de los sindicatos que están aplicando multinacionales de todo el mundo.

empezaron en forma de despidos en abril de 2005, después de que los empleados presentaran una lista de posibles enlaces sindicales.

El portavoz de los empleados, Cesáreo Aguirre, aseguró durante una rueda de prensa que los trabajadores se habían empezado a organizar para afiliarse a un sindicato porque los sueldos que percibieron en los ejercicios de 2000 y 2002 fueron inferiores a los ingresos mensuales de los años noventa. Los cambios

gaba a formar, perderían su empleo, ya que la compañía podría cambiar de local o incluso dejar de existir. Además, la empresa insistió en que las posibles negociaciones empezarían "desde cero" y disminuirían tanto los beneficios (cobertura sanitaria, días festivos, plan de jubilación) como los sueldos.

Ante esta situación, el sindicato estadounidense ILWU puso en marcha una campaña nacional e internacional para hacerle ver a Blue Diamond que los sindi-



LA frase

“No tiene ningún amigo el que tiene demasiados amigos”

Aristóteles

IDC

Asamblea General del IDC

Los locales del sindicato norteamericano ILWU, en Los Ángeles, acogerán los días 13 y 14 de Agosto la 3ª Asamblea General del Consejo Internacional de Estibadores (IDC)

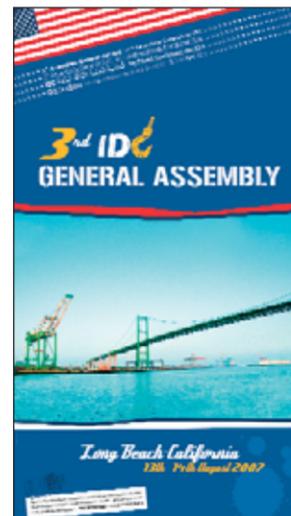
Long Beach será el escenario de la próxima Asamblea General de IDC, la tercera tras las de Charleston (2002) y Barcelona (2005) y en la que debe formalizarse la dimisión de Julián García como Coordinador General, por estar ya jubilado, y perfilarse qué país cogerá las riendas de un organismo tan relevante. En California, las delegaciones procedentes de organizaciones afiliadas a IDC en América, Europa y África tendrán oportunidad de discutir, durante dos días, este tema y el balance de las actuaciones llevadas a cabo y los objetivos de IDC para los próximos años.

La agenda de la Asamblea General prevé la presentación y aprobación de las nuevas candidaturas a afiliación e informes sobre la situación y actuaciones de IDC en sus distintas zonas de operación. En un primer momento todo apuntaba que la coordina-

ción general recaería en EEUU, si bien cobra fuerza la posibilidad de que se quede en España. El relevo del Coordinador General es, sin duda, uno de los temas más importantes que se debatirán en Long Beach, aunque ninguna organización sería posible sin tratar correctamente las otras cuestiones que se abordarán en Los Angeles.

Así, en la mañana del lunes 13 tendrá lugar el Acto de apertura de la Asamblea, se dará la bienvenida a los asistentes, se presentarán y aprobarán las nuevas afiliaciones y se darán a conocer las organizaciones allí reunidas, tanto las que son miembros de IDC como las invitadas. Por la tarde se presentarán los diferentes informes: el del Coordinador General, Julián García; informe del Coordinador de la Costa Oeste de Estados Unidos y Pacific; informe del Coordinador

de la Costa Este de Estados Unidos y Canadá; informe del Coordinador de Latinoamérica; e informe del Coordinador de Zona Europea. Estos documentos se debatirán y aprobarán, si procede, la mañana del martes 14. Antes del almuerzo se leerá el informe sobre la situación económica que se debatirá y aprobará por la tarde. Seguidamente se llevará a cabo la presentación de candidaturas y la elección de cargos, y se plantearán, debatirán y aprobarán los objetivos del IDC para el periodo 2007-2008. Finalmente se procederá a la Clausura de esta 3ª Asamblea General.



EEUU - ILWU

Sin acuerdo en la Costa Oeste

Los estibadores y puertos del litoral del Pacífico de EEUU no alcanzaron el acuerdo deseado, si bien se espera retomar las negociaciones

Tanto los representantes de los estibadores como los representantes de los puertos suspendieron las negociaciones para entrar en una fase de análisis de sus propuestas.

El presidente de la International Longshore and Warehouse Union Local 63 (ILWU), dijo que entre las solicitudes a los empresarios portuarios, se encuentran: mejores salarios, y planes médicos y de retiro

para los funcionarios del conjunto portuario más importante del país.

Los trabajadores portuarios aseguran que las empresas quieren obligarles a pagar de más por los servicios médicos, lo que repercutiría en sus salarios.

Las negociaciones comenzaron en mayo del presente año y desde entonces ambas organizaciones han rehusado aceptar las ofer-

tas respectivas. En días pasados, los trabajadores no aceptaron la oferta de aumento salarial de 37,50 dólares por hora a 39,20; a ser distribuido en un periodo de tres años.

La fecha límite para obtener el nuevo contrato y no hacer huelga era el pasado día 22 pero un acuerdo mutuo para continuar negociando detuvo los planes de paralizar los puertos por los que llega el 40% de la carga de importaciones de EEUU. De hecho, las operaciones del puerto de Los Ángeles generan alrededor de 5.500 millones de dólares en impuestos anuales.



SABÍAS QUE...

El orgasmo de un cerdo dura 30 minutos



EL dato

Las islas Pitcairn, con sólo 46 habitantes, son el país menos poblado del mundo



EFEMÉRIDES

11 de agosto de 1979

Marruecos ocupa el sur del Sáhara Occidental, controlado entonces por Mauritania

UNIÓN EUROPEA

Descartada una nueva directiva portuaria

La UE no ve necesario establecer una nueva directiva comunitaria sobre los Puertos europeos tal y como se recoge en las conclusiones de la Conferencia "ESPO 2007"

La decisión analizada y acordada durante la conferencia celebrada el pasado mes de junio en Algeciras ha sido delegar a cada puerto el cumplimiento de las 'recomendaciones' de la Comisión Europea de Transportes.

Tras el periodo de consulta que ha durado cerca de un año, esta guía de recomendaciones se plasmará en un libro verde o blanco, que no será obligatorio pero que recogerá cada una de las propuestas que se han ido lanzando en todos y cada uno de los seminarios y conferencias que se han impartido por toda Europa.

La comunicación incluirá la necesidad de simplificar las reglas medioambientales a la hora de invertir en algún enclave portuario y la potenciación de redes de información marítimas basadas en la transmisión de datos por vía electrónica. Otros puntos que se incluirán en este

documento versarán sobre la idoneidad de simplificar los trámites aduaneros y administrativos entre los puertos europeos, mucho más complicados que en transporte terrestre.

En la ESPO también se abordó la competencia de puertos de terceros países, no europeos, como es el caso del Puerto de Tánger, en Marruecos y como la UE debería plantear distintas soluciones para abordar esta cuestión. En este sentido, el comisario europeo de Transportes, Jacques Barrot destacaba la necesidad de buscar una competencia leal con países en los que las políticas fiscales, laborales y medioambientales son diferentes y añadió que sería necesario hacer un inventario de los problemas a los que se enfrentarán los puertos europeos en un contexto no comunitario y adoptar un programa asistencial para los mismos.



ZONA EUROPEA DE IDC



IDC y la Política Portuaria Europea

La Zona Europea se reunió en Barcelona para discutir y aprobar un documento común ante la política portuaria de la Unión

Distintas delegaciones de la Zona Europea de IDC, se reunieron los pasados 11 y 12 de Julio en la sede de la Secretaría de IDC en Barcelona, y discutieron y aprobaron el documento que recoge la posición oficial de la organización respecto a los diversos puntos de discusión planteados a lo largo del proceso de consulta abierto por la Comisión Europea. El objetivo del mismo era el de tantear las sensibilidades de los distintos colectivos implicados y afectados por el desarrollo de una política portuaria común europea.

IDC expone en dicho documento su posición en relación a los distintos ámbitos de la realidad portuaria: servicios, finan-

ciación, desarrollo sostenible, logística y, lógicamente, relaciones laborales, punto en el que destacan aspectos como la calificación, formación y seguridad de los estibadores. A modo de conclusión final, la organización insiste en su apuesta por un diálogo social amplio, respetuoso y maduro como única herramienta para afrontar el proyecto político en ciernes.

El documento fue votado y aceptado por unanimidad, tras dos jornadas en las que se plantearon y discutieron diversas enmiendas propuestas por las distintas delegaciones presentes (española, francesa, portuguesa, sueca y griega), correspondientes a la

Comisión Negociadora Europea designada por IDC para seguir el mencionado proceso de consulta. El texto fue elevado, en su forma definitiva, a la Comisión Europea el día 13 de julio.

Esta reunión se ha celebrado en un momento relevante. Por un lado, parece que la Unión Europea trabajará a partir de ahora teniendo en cuenta a todos los actores implicados en un sector que es clave para la economía

comunitaria. Por el otro, se pudo constatar que a pesar de que cada delegación europea tiene en su país una situación distinta que hace que cada socio del IDC quiera priorizar unos puntos sobre otros, la federación internacional es una organización cohesionada y muy respetada. Todo ello en un periodo de reorganización interna motivada por la dimisión de Julián García como Coordinador General y por otros aspectos.



TALLERES NAVALES PESQUEROS S.A

REPARACIONES NAVALES A FLOTE - MECÁNICA - PLANTAS FRIGORÍFICAS
MONTAJES INDUSTRIALES - CALDERERÍA - REPARACIONES EN RUTA - ETC

URBANIZACIÓN EL SEBADAL · 35008 · LAS PALMAS DE GRAN CANARIA · Telf. 928 46 75 21 Fax 928 46 12 33 · email: napesca@napesca.com



Memoria



LA frase

“¿Es sucio el sexo? Sólo cuando se hace bien”

Woody Allen

Jordi Ibarz Gelabert - Historiador

El patrimonio de los estibadores y la situación de los archivos portuarios

La represión histórica sobre las clases obreras ha limitado sus documentos y archivos. Por ello es vital la implicación de todos en la conservación de la información para poder conocer el pasado

Las clases adineradas transmiten a su descendencia sus propiedades: tierras, casas y dinero. Los documentos que acreditan la propiedad de dicho patrimonio son guardados celosamente en las condiciones más seguras. Aunque la función principal de dicha documentación es la transmisión de la herencia, con el tiempo se convierten en valiosas fuentes para el conocimiento de su historia. En cambio, los trabajadores y las trabajadoras, no han dispuesto hasta tiempos históricos muy recientes, de bienes materiales que transmitir. Por ello no existen archivos familiares, ni formales ni informales, que sirvan para perpetuar su memoria.

Por otra parte, la historia de nuestro país, tan plagada de dificultades para el desarrollo sindical, ha impedido la continuidad de las organizaciones obreras, de modo que sus archivos han sido pasto del expolio y de la destrucción. En algunos casos esta destrucción ha sido realizada por los propios trabajadores para evitar la represión que se cernía sobre ellos en momentos de dificultad.

Por estos motivos, si queremos conocer el pasado de

los trabajadores portuarios no podemos recurrir a sus archivos, ni a los individuales ni a los de sus organizaciones, y debemos utilizar otras fuentes de información.

La dictadura de Franco se caracterizó por la violencia de su actuación y su empeño en hacer desaparecer toda oposición existente en la etapa anterior. Uno de sus objetivos era acabar con todo aquello que cuestionara el sistema de explotación. Eso requirió una importante maquinaria represiva y burocrática, que generó a su vez un gran volumen de información. De hecho, la mayor parte de los escasos documentos sindicales anteriores a 1939 de los que disponemos se hallan en el Archivo Histórico Nacional Sección Guerra Civil de Salamanca. Aunque dicho archivo se formó inicialmente por la documentación que la Delegación del Estado para la Recuperación de Documentos conseguía de los frentes de guerra y estaba destinado a la represión de todas aquellas personas sospechosas de ser favorables al régimen republicano, ahora resulta de gran utilidad para el estudio del sindicalismo obrero.

Las circunstancias de la obtención de esta documentación quizá podrían explicar las limitaciones en la conservación los archivos sindicales, pero lo que no resulta justificable es el poco cuidado observado en el mantenimiento de los archivos portuarios generados por las instituciones del franquismo. En el caso de los trabajadores portuarios, existen para los algo más de 50 años que van de 1936 a 1988, los archivos de las entidades que organizaron el mercado de trabajo y que desempeñaron un papel importante en el control de la fuerza de trabajo y en la vida económica portuaria. El nombre de las entidades que se encargaron de dicha labor se modificó a lo largo de dicho período. Al principio dependieron del estado franquista y tuvieron sucesivamente la denominación de Servicios Sindicales del Puerto, Sección de Trabajos Portuarios y Organización de Trabajos Portuarios. Más adelante, a la muerte del dictador este tipo de organización se mantuvo en los puertos durante un tiempo con el mismo nombre.

La Organización de Trabajos Portuarios tenía su sede central en Madrid. De la importante documentación generada por dichos organismos centrales se conserva tan solo una mínima parte. Las circulares de la entidad desde el momento de su creación y las memorias de los últimos años de su existencia. No están ni las estadísticas del número de trabajadores, ni las actas de las elecciones sindicales, ni las informaciones de las incidencias laborales producidas en los puertos desde donde se enviaban periódicamente, ni nada parecido. En cambio, lo que sí se conserva es un escrito donde consta la

orden de destrucción de los documentos más antiguos con motivo del traslado de la sede social de dicha entidad. La mudanza sirvió para hacer limpieza.

Pero aparte de esa estructura central, existían diversas sedes provinciales, establecidas en aquellas poblaciones con puertos comerciales. Los archivos de dichos organismos han sufrido una suerte diversa. En el Censo Guía de los Archivos de España, una base de datos mantenida por el Ministerio de Cultura actualizada periódicamente, podemos constatar como se han conservado los archivos de las OTP de Asturias, Lugo, Pontevedra, Tenerife, Huelva, Málaga y Motril. Estos archivos, en algún caso, conservan documentos anteriores a los años 40, aunque la mayoría de lo existente es posterior a 1960.

No consta en dicho censo información de ningún otro archivo al margen de los citados, pero también se han conservado los de Barcelona. La documentación de la OTP de Barcelona ocupa más de 200 metros lineales de estanterías, y comprende nóminas, fichas salariales, expedientes personales, correspondencia, libros de actas y de contabilidad y mucho otro material interesante. Este archivo actualmente se conserva en la empresa Estibarna, pero esta previsto su depósito definitivo en el Museo Marítimo de Barcelona, lo cual ha de garantizar su conservación y facilitar su consulta. No tenemos constancia de la situación de los archivos de puertos tan importantes como Bilbao, Valencia, Sevilla o Cádiz.

Afortunadamente, los archivos estatales no son los únicos donde podemos encontrar material necesario para reconstruir la historia de los estibadores portuarios españoles. Para el periodo franquista, pero también para otros anteriores, hay otras entidades que conservan la memoria

de las acciones de los portuarios de otras épocas. Los archivos de las Cámaras de Comercio y Navegación, o los de las Asociaciones de Consignatarios y de Empresas de Estiba, contienen valiosa información al respecto de los conflictos, de la elaboración de tarifas, de las incidencias cotidianas en el proceso de carga y descarga. Resulta especialmente interesante el material que podemos encontrar en los archivos de la Autoridades Portuarias de cada puerto, las antiguas Juntas de Obras del Puerto. Sus fondos principales normalmente se refieren a infraestructuras y explotación de las actividades económicas de cada puerto, pero además suelen tener información sobre formación de tarifas, disciplina, y en algún caso, como en el del puerto de Barcelona, contienen material fotográfico abundante y valioso.

Debemos suplir con fuentes alternativas las deficiencias de los fondos documentales específicamente portuarios. Así, se ha recurrido al uso de archivos fotográficos para analizar la evolución de los procesos de trabajo. Se está trabajando con los padrones municipales para rastrear la estructura familiar y residencial de las familias portuarias y para conocer

los procesos de aprendizaje e ingreso en este sector productivo. El recurso a fuentes orales resulta, obviamente, del todo insustituible.

El patrimonio cultural de los trabajadores portuarios y el de sus familias, como el del resto de la clase obrera, esta formado por la memoria de sus historias de resistencia y de lucha, por la de como se divertieron, por los conocimientos necesarios para el desarrollo de su procesos de trabajo, por la vida en común en determinados barrios de las ciudades portuarias. Pero para que dicha memoria no se pierda, para que todas esas experiencias de vida no se desvanezcan, es necesario que instituciones, organizaciones obreras y los propios trabajadores portuarios, cada uno en la medida de sus responsabilidades y posibilidades se impliquen en la conservación de ese patrimonio.





Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



**Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC**



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

Más allá de los puertos

EL dato

1 gramo de veneno de una cobra puede matar a 150 personas



LA REALIDAD SUPERA LA FICCIÓN

Una de sindicalistas

Dos trabajadores que participaron en las movilizaciones que inspiraron la película *Los lunes al sol* han estado a punto de ser encarcelados acusados de terrorismo por romper una cámara de tráfico

Febrero de 2000. Movilizaciones de los obreros del astillero Naval Gijón para evitar el despido de trabajadores eventuales. Se producen enfrentamientos con las fuerzas policiales. Los ánimos están caldeados y una cámara de control de tráfico instalada por el consistorio gijonés en una de las calles de la ciudad es quemada. Por este hecho, a los sindicalistas Cándido González y Juan Manuel Martínez se les acusa de un delito terrorista por el que la fiscalía pida seis años de prisión. Finalmente, se les condena

a tres años y se decreta su ingreso en prisión aún estando pendiente un recurso al Constitucional.

Al director de cine Fernando León de Aranoa, y a otros muchos, le resulta impensable, en una democracia, el encarcelamiento por daños durante las protestas laborales en las que participaron Cándido y Juan Manuel y en las que se inspiró al rodar la película *Los lunes al sol*. Más aún cuando en las mismas movilizaciones uno de los trabajadores perdió la visión en un ojo a causa del impacto

directo de una pelota de goma. No hubo responsabilidades y a nadie le ha importado porque la mirada de un trabajador parece que vale menos que una cámara de control de tráfico. El director de cine definió la situación como "la contraposición de dos violencias entre la destrucción de un bien público y otra menos visible, que nunca llega a los tribunales, que destruye familias y condena a los trabajadores a ese corredor de la muerte de la vida civil que es el paro".

Finalmente, el pasado 6 de julio, se dicta un auto para la suspensión de la ejecución de la sentencia contra los sindicalistas, concediéndoles el tercer grado penitenciario a la espera de la resolución de la petición de indulto que sus abogados habían solicitado con el

apoyo de sindicatos, familiares, amigos y todos aquellos que se han manifestado en apoyo a Cándido y Juan Manuel. Ante la puesta en libertad de ambos, el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Gijón felicitó la decisión administrativa. El mismo ayuntamiento que con su denuncia los sentó en el banquillo de los acusados.



TERROR DIARIO

Iraq: cuatro años de guerra y ocupación

La guerra que según Bush, Blair y Aznar debía salvaguardarnos de armas de destrucción masiva, perseguir al terrorismo y liberar a un país desgarrado a diario a sus gentes y lo ha convertido en criadero de terroristas

Según el último informe hecho público por Amnistía Internacional, cuatro años después del inicio de la guerra y de la ocupación de Iraq liderada por EEUU, el país sigue atrapado en una vorágine de conflicto y abusos graves contra los derechos humanos. Más de 34.000 personas murieron en 2006 a causa de la violencia perpetrada por diversos sectores, entre ellos hay grupos armados antigubernamentales, oscuros "escuadrones de la muerte", fuerzas gubernamentales iraquíes y tropas de la Fuerza Multinacional liderada por EEUU.

Las fuerzas de seguridad de mayoría chiita y milicias progubernamentales son responsables de detenciones arbitrarias, "desapariciones" y tortura sistemática. La Fuerza Multinacional sigue manteniendo recluidas sin cargos ni juicio a unas 14.500 personas. El uso de la pena de muerte ha aumentado de forma acelerada desde que ésta se reinstauró en 2004: al menos 65 personas, entre ellas dos mujeres y el ex presidente Saddam Husein, fueron ejecutadas en 2006, y otras 170 permanecen en espera de ejecución. Dos millones de iraquíes han huido y han buscado refugio en países vecinos, especialmente en Siria y Jordania, mientras que 1,7 millones han quedado desplazados internamente en Iraq. Alrededor de 50.000 personas intentan abandonar el país cada mes. Por otro lado, numerosos profesionales,

como profesores universitarios, periodistas, médicos y abogados, son blanco de los ataques. Las mujeres siguen sufriendo secuestros y violaciones, intimidación de extremistas religiosos y delitos por motivos de "honor" perpetrados por familiares varones.

La sanidad pública se ha deteriorado hasta un grado que no se veía desde la década de 1950 y tiene la peor evolución mundial de la Tasa de Mortalidad Infantil, desde una incidencia de mortalidad en menores de cinco años de 50 por mil nacidos vivos en 1990, hasta 130 en 2006. La mayoría de los hospitales carecen de los materiales más básicos, docenas de centros sanitarios están sin terminar de construir y carísimos equipos de alta tecnología están abandonados en almacenes. En la reconstrucción de la infraestructura sanitaria dirigida por EEUU, las empresas estadounidenses no han hecho nada salvo coger el dinero y salir corriendo, beneficiándose de contratos millonarios de reconstrucción mientras que, de hecho, se marginaba a las agencias de la ONU con experiencia, como es el caso de la UNICEF y de la OMS.

Parece que la única manera de invertir la tendencia actual en materia de abusos graves contra los derechos humanos, restablecer la seguridad y las caóticas condiciones sanitarias requiere, primero y más importante, el fin de la ocupación.



POBRE GENERACIÓN

Mileuristas

Los años de mayor creación de riqueza del país vive al borde del precipicio... ¿precariedad sostenible?

Pertencen a la generación más preparada de la historia de España. Rondan la treintena, no ganan más de 1.000 euros al mes, gastan más de un tercio de su sueldo en alquiler, no ahorran, no tienen casa, no tienen coche, no tienen hijos, viven al día... Según un informe de la Unión Europea, sólo el 40% de los universitarios tiene en España un trabajo acorde con su nivel de estudios, y la tasa de paro entre los titulados de 25 y 34 años es del 11,5%, una de las más altas de Europa, que se sitúa en un 6,5%. Estos nacidos entre 1965 y 1980, sortearon dos crisis económicas (la del 74 y la del 92), pero nadie dudó por entonces de que esa generación, la más preparada de la historia de España, la más numerosa, la del *baby boom*, no fuera a vivir mejor que la precedente, que todas las precedentes. Pero conforme va cumpliendo años, el *mileurista* se va cargando de amargura. Han coleccionado relaciones laborales de todo tipo, pero han sido

víctimas de la precariedad laboral que se ha venido cebando con los jóvenes de esta generación: más el 50% de los contratos firmados por jóvenes de 30 años es temporal. Con sus 1.000 euros al mes, se han quedado colgados a medio camino de la emancipación, asistiendo estupefactos, junto a millones de jóvenes, al meteórico aumento del precio de la vivienda. Los que compraron hace 10 ó 12 años habrán hecho la inversión de su vida. Los que no pudieron, vivirán condenados a compartir piso toda su existencia o, en el mejor de los casos, a "entrar en el baremo" y firmar una hipoteca a 30, 35 ó 40 años que liquidarán a las puertas de la jubilación. Eso o vivir bajo techo paterno. El 30% de los jóvenes españoles con edades comprendidas entre los 30 y 35 años vive aún con sus padres; si la estadística se ocupa de los que tienen entre 25 y 29 años, entonces la cifra se eleva hasta el 63%. Y hasta el 95% si se trata de jóvenes entre los 18 y los 25 años.

HIPOCRESIA

Curas pederastas

Responsabilidades de la Iglesia respecto a los abusos sexuales a niños perpetrados por sacerdotes

El Tribunal Supremo ha dado carpetazo al recurso de casación presentado por Rouco Varela contra la condena de la Audiencia Provincial de Madrid a un cura que cometió abusos sexuales contra un niño en la sede de la vicaría.

El Supremo considera al Arzobispado de Madrid como responsable civil subsidiario en el caso del cura pederasta del barrio madrileño de Aluche. El auto asegura que el Arzobispado debía haber vigilado el comportamiento del cura que cometió los abusos sexuales contra un niño en la sede de la vicaría tal y como obligan los preceptos del Código de Derecho Canónico, que le obligan a controlar a los párrocos de sus diócesis.

El caso fue denunciado hace cinco años ante la justicia. El Arzobispado de Madrid, intentó silenciar el comportamiento del sacerdote implicado, que en ese momento ejercía como secretario de la vicaría. Fueron los catequistas de Aluche los que interpusieron la denuncia ante la Fis-

calía de Menores, lo que tuvo consecuencia para ellos, ya que fueron expulsados de la parroquia y represaliados por las autoridades eclesásticas. El cura, condenado por la Audiencia de Madrid a dos años de cárcel por un delito continuado de abusos sexuales, no recurrió la sentencia. Sólo apeló la Iglesia, que ahora tendrá que pagar a la víctima 30.000 euros de indemnización. Mientras, un juez de Los Ángeles aprobaba un acuerdo de 660 millones de dólares entre los afectados por los supuestos abusos sexuales a menores por parte de sacerdotes y la archidiócesis católica de esa ciudad estadounidense. El anuncio del acuerdo se produjo el mismo día en que los demandados y demandantes debían encarrarse en un juicio. A la salida del tribunal, indignación, rabia y lloros de las víctimas y sus familiares por el dictamen judicial. Sus abogados no parecían tan molestos, ya que se llevarán el 40% de la cantidad pactada.



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

Nuestro esfuerzo es su garantía.

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



Dársena Sur - Puerto de Barcelona - 08039 Barcelona (Spain)
Tel. (34) 93 223 48 33 - Fax. (34) 93 223 42 68 correogeneral@autoterminal.es
www.autoterminal.es

Miscelánea

SALUD

El calor altera nuestro sueño

No sólo nuestra conducta y los hábitos alimenticios cambian con la llegada de la época estival

El sueño sufre también una importante variación por culpa de las altas temperaturas y las vacaciones. Las altas temperaturas que se registran durante la época estival hacen que disminuya la profundidad del sueño y ocasionan "pequeñas microinterrupciones" mientras dormimos, lo que empeora la calidad del descanso nocturno. Lo que sucede es que para dormir necesitamos alcanzar una temperatura determinada, que es el inductor del sueño, pero en verano se retrasa ese descenso de la temperatura corporal debido al calor y nuestra tendencia al sueño también se demora. Y es que está demostrado que para tener un buen sueño la temperatura idónea se sitúa entre los 18 y los 22 grados, y todo lo que sea inferior a superior hace que el sueño sea más superficial o interrumpido.

Esta falta de sueño hace que tendamos a dormir la siesta después de comer, que es uno de los momen-

tos en los que nuestro cerebro está más predisposto a dormir y se agudiza el sueño.

En este sentido, los especialistas recomiendan hacer una siesta de 20 minutos a media hora, pero no más de dos horas, ya que tenemos programada genéticamente unas necesidades determinadas de horas de sueño al día, y si se sobrepasan se crea en el organismo un círculo vicioso.

Y es que según numerosas investigaciones, la siesta tiene un efecto sobre el biorritmo del ser humano, y provoca un

aumento de la capacidad de trabajar. Además, este hábito refuerza el sistema inmune, ya que favorece un tipo de sueño profundo (de ondas de baja frecuencia), durante el cual se segregan hormonas que renuevan los tejidos y fortalecen el sistema inmunológico. La siesta es una respuesta natural del organismo y se ha comprobado también que esta costumbre española además de elevar considerablemente la productividad, mejora el estado de ánimo del trabajador. La lástima es que 8 de cada 10 trabajadores, según diversos estudios, no puedan disfrutarla durante el año laboral y sólo puedan hacerlo en periodo vacacional.



COCINA

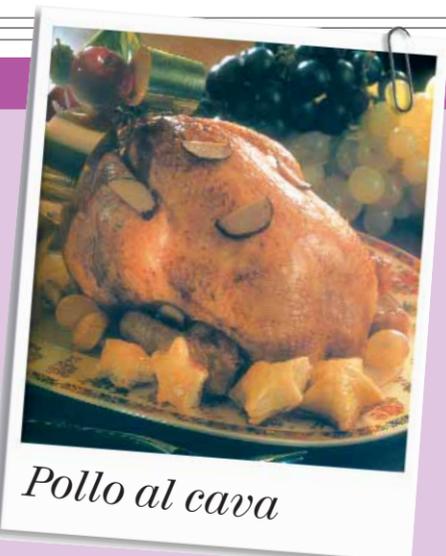
Ingredientes

- 1 pollo de granja tierno
- 150 g de mantequilla
- 2 vasos de cava seco
- 1 copita de *curaçao* seco (u otro licor, como Cointreau o *brandy*)
- 300 g de champiñones pequeños
- 1 vaso de nata líquida
- 2 cucharadas de harina
- 1 trufa
- Sal y pimienta

Elaboración

Chamuscas las plumas que aún le queden al pollo, sazónalo con sal y pimienta por dentro y atarle las patas con hilo de cocina, que quede todo recogido. Después derretir 60 g de mantequilla en una fuente de horno, colocar el pollo dentro y darle varias vueltas para que quede todo untado de mantequilla.

Introducir la fuente en el horno, precalentado a 180°C, y cocer durante una hora aproximadamente, hasta que el pollo este ligeramente dorado. Mientras, retirar la parte arenosa de los champiñones y lavarlos. Luego añadirlos a la



Pollo al cava

fuelle junto con la trufa cortada en rodajitas, los dos vasos de cava seco y la copita de *curaçao*. Introducir de nuevo la fuente en el horno y cocer durante unos cuarenta minutos más.

Finalizada la cocción, cortar el hilo del pollo. Luego retirar el pollo, los champiñones y la trufa de la fuente y reservarlos aparte, tapados. Pasar el jugo de la cocción a un cazo, añadir la harina y dorarla. Incorporar la nata líquida y el resto de la mantequilla, rectificar de sazón y cocerlo tres minutos. Verter la salsa sobre el pollo y servir caliente acompañado de los champiñones y la trufa.

PARA 6 PERSONAS / DIFICULTAD Fácil / PREPARACIÓN 1 hora y 50 minutos / COSTE medio



LA frase

“ ¡Hay tantas cosas en la vida más importantes que el dinero! ¡Pero cuestan tanto! ”

Grouxo Marx

TECNOLOGÍA

El fenómeno Second Life

El juego basado en relaciones personales cibernéticas gana adeptos

Second Life se ha convertido en una realidad alternativa, un mundo virtual lleno de posibilidades en el que el usuario puede crear un personaje y relacionarse allí con el resto de las personas que también han optado por entrar. Tan sencillo como acceder a la página web y registrarse, descargar el programa y tener una conexión de banda ancha. Una vez registrado, el nuevo usuario puede escoger un cuerpo estándar (masculino o femenino) que más adelante podrá retocar.

Basado en las relaciones personales que se establecen entre los habitantes, otro de los aspectos más importantes de SL son sus actividades comerciales, como comprar casa, ir a la peluquería, estar vestido a la última o comprar y adquirir todo tipo de bienes y servicios si se es un usuario Premium que paga

cuota mensual. Aunque la moneda oficial de este mundo paralelo son los dólares Linden, tienen una equivalencia definida en dólares americanos y se calcula que mueve alrededor de 600 millones de dólares diarios en transacciones. En cuanto al idioma, si el usuario sólo habla castellano se hace imprescindible darse una vuelta por *secondlifespain*.

Si surgió básicamente como un juego *online* multijugador, su popularidad, la forma en la que se relacionan los participantes y las actividades económicas que llevan a cabo lo ha colocado en un nivel superior. Second Life es un incesante generador de noticias que puede dar lugar a numerosas informaciones. Reuters ha abierto una agencia de noticias virtual, se está planificando un Gran Hermano y Adidas y Reebok, por ejemplo, venden ropa

y accesorios para que los usuarios vestan a sus alter egos virtuales, y hasta U2 celebra conciertos. Pero son muchas las voces que apuntan a que Second Life tiene parte de su fama construida a propósito, que no genera tanta información de forma espontánea y que muchas de sus anécdotas se basan en una hábil maniobra de *marketing*. No obstante, también cuenta con grandes defensores, aquellos que lo consideran como el fiel reflejo del mundo real: con sus defectos y sus virtudes, y no consideran que su indefinido número de usuarios se deba utilizar para medir su importancia. En Second Life el usuario es libre de hacer lo que quiera. No hay misión, y eso ya es un punto a su favor.



TECNOLOGÍA

Suzuki Bandit 650: una clásica renovada

La *Bandit* ha sido siempre uno de los modelos estrella de *Suzuki*. Amable y fácil de guiar tanto en ciudad como en carretera, este 2007 la renovada *Bandit* ha llegado llega con un propulsor totalmente nuevo que incorpora dos grandes novedades, la inyección electrónica y la refrigeración líquida. El resultado es una notable mejoría en la comodidad de pilotaje al reducirse el ruido y las vibraciones del motor.

Las cualidades dinámicas de este modelo se han mejorado con un chasis más rígido, unas suspensiones más firmes y un nuevo equipo de frenos más potentes con la posibilidad de adquirirla con sistema ABS. En ciudad la *Suzuki Bandit* es muy manejable ya que tiene un amplio radio de giro, aunque su hábitat natural es la carretera, donde sorprende su estabilidad en curvas y su gran salida

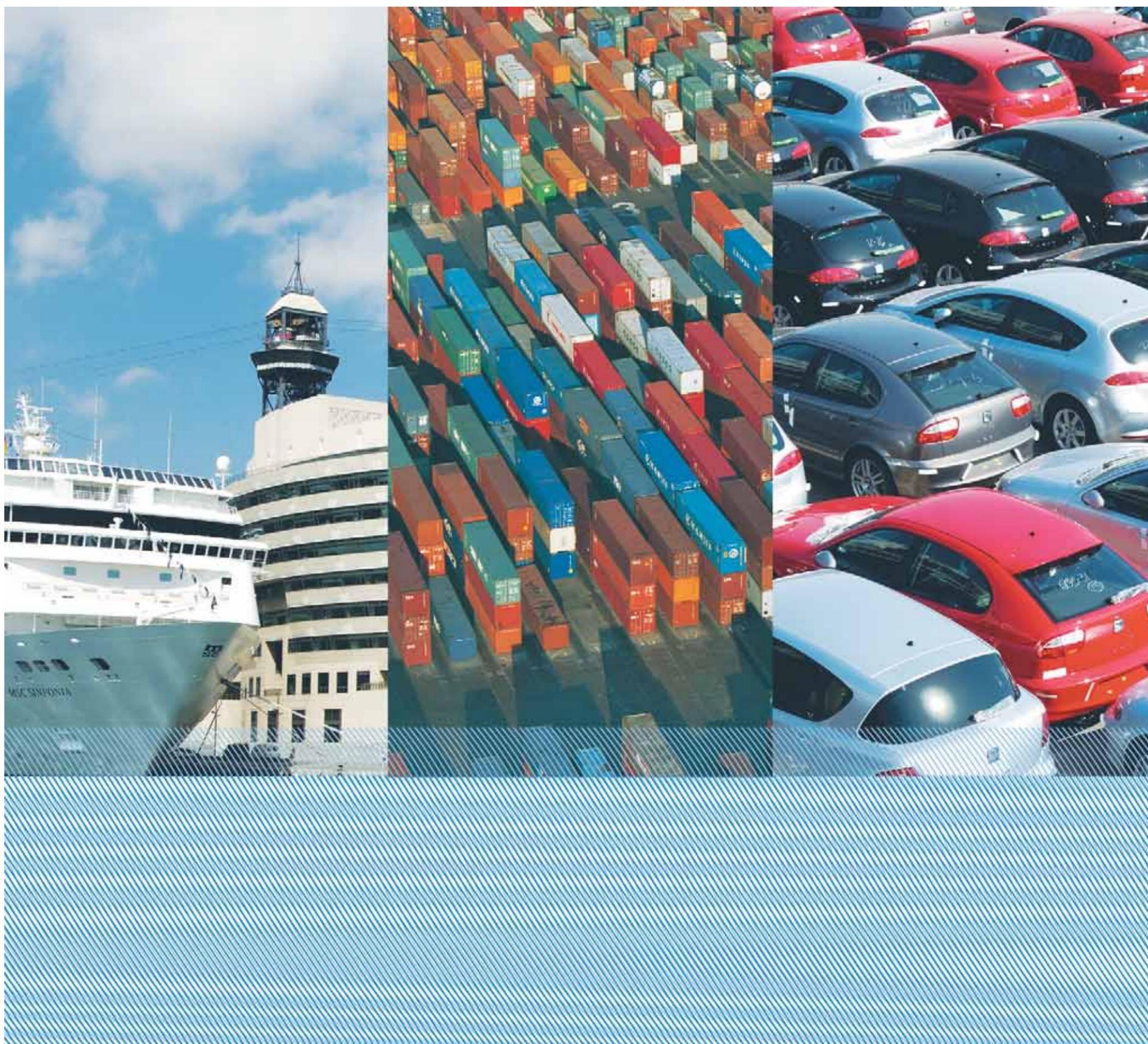
desde la parte baja del cuentarrevoluciones. Además, no le falta potencia para llevar acompañante y la postura de conducción se hace muy confortable gracias a la posibilidad de ajustar el manillar y la altura del asiento.

El rediseño busca también cumplir la exigente normativa medioambiental Euro 3. La verdad es que el objetivo se ha conseguido con creces, convirtiéndose en el propulsor *Suzuki* de media cilindrada menos contaminante jamás fabricado. El sistema Pair (Pulsed AIR) que inyecta aire fresco a los conductos de escape quemando los hidrocarburos sobrantes, y un nuevo sistema de escape que incluye catalizador disminuye las emisiones de hidrocarburos, monóxido

de carbono y óxido de nitrógeno.

Para redondear las características de la nueva *Bandit 650* hay algo que no cambia, su precio. Se puede encontrar por 5.999 euros en su versión naked y por 6.399 euros en la versión semi-carenada. También se encuentra la versión con ABS por 400 euros más. En definitiva, la *Bandit* mejora pero su precio se mantiene, además en el se incluyen el kit de matriculación, ficha ITV, IVA, montaje y transporte.





El Port de Barcelona

El Puerto
solución de Europa
en el Mediterráneo

El Port de Barcelona se ha convertido en el puerto líder del Mediterráneo: 46 millones de toneladas de tráfico total, 2,3 millones de contenedores, 800.000 vehículos, 88 líneas regulares servidas por 186 operadores, el primer puerto de cruceros de Europa con 1,4 millones de pasajeros y 7 terminales.

Ahora el Port de Barcelona afronta una nueva etapa de crecimiento terrestre y marítimo, marcada por la ampliación de sus instalaciones y de la superficie destinada a actividades logísticas. Con la generación de nuevos espacios y la mejora de sus conexiones viarias y ferroviarias el Port de Barcelona consolida su posición de hub europeo.

Cultura



El mirón

Fast Food Nation

Año: 2006
Director: Richard Linklater
Guión: Eric Schlosser, Richard Linklater
País: EEUU
Género: Drama
Guión: Charles Leavitt
Reparto: Greg Kinnear, Catalina Sandino Moreno, Ashley Johnson, Avril Lavigne, Kris Kristofferson, Bruce Willis, Ethan Hawke



Si de algo no se puede acusar a los estadounidenses es de no tener capacidad de autocritica y este film es una contundente prueba de ello. En 2001 el periodista Eric Schlosser escribió *Fast Food Nation. The Dark Side of the All-American Meal*, una denuncia en toda regla del negocio de la comida rápida en Estados Unidos. Sus tesis e investigaciones pronto convirtieron su libro en un *best seller*, además de haber significado de cara a la opinión pública un buen varapalo para los intereses de las empresas del sector. El propio Schlosser se ha unido con el reputado cineasta Richard Linklater para coescribir la adaptación cinematográfica en clave de ficción dramática.

Fast Food Nation indaga en todos los estratos de producción de una cadena de restaurantes de comida rápida llamada Mickey's. El punto de partida es la investigación interna provocada por los resultados de unos análisis según los cuales en uno de los productos estrella –la hamburguesa

supergigante– se han detectado residuos fecales. Hasta el matadero de Colorado viajará un alto ejecutivo de la compañía. Allí visitará las instalaciones de la fábrica y se entrevistará con el ganadero que suministra la carne, el intermediario, y otros elementos de la cadena. Junto a él, seguiremos también las andanzas de otras muchas personas relacionadas con el negocio, como los dependientes de los restaurantes, los capataces de la fábrica o los mexicanos, parte de la inmigración ilegal, “usados” como mano de obra (y algo más) a cambio de unas condiciones laborales inhumanas.

La intención de la película es, claramente, mostrar con dureza y sin ambigüedades la corrupción generada en este negocio, típicamente estadounidense. Lo que vemos viene a ser como una metáfora de la opresión de los poderosos sobre los débiles, sólo que la metáfora es real. Que el film siega automáticamente las ganas de tomar hamburguesas con *ketchup* es inapelable.

El último rey de Escocia

Año: 2006
Director: Kevin Macdonald
Guión: Peter Morgan, Jeremy Brock, Giles Foden
País: EEUU
Género: Drama
Reparto: Forest Whitaker, James McAvoy, Kerry Washington



Por una increíble pirueta del destino, un destacado médico escocés (James McAvoy), de misión en Uganda, se ve enredado con uno de los personajes más bárbaros del mundo: el recientemente autonombreado presidente de Uganda, Idi Amin (Forest Whitaker). Impresionado por la descarada actitud del doctor Garrigan en un momento de crisis, Amin le elige como médico personal y como su confidente más íntimo. Aunque Garrigan se siente al principio fascinado por su nuevo puesto, el salvajismo de Amin no tardará en abrirle los ojos.

El último rey de Escocia está basada en la primera novela de Giles Foden, con la que el autor ganó diferentes premios.

Tanto la apasionante novela como la impactante película recrean el mundo en Uganda bajo el mandato autoritario del cruel dictador Idi Amin.

Así, mediante una hábil fusión de hechos reales y ficticios, se muestran dos inolvidables retratos: por un lado, el del carismático y psicópata gobernante africano que condenó a su país a la política del terror, y por otro, el de un testigo de la historia que trata de encontrar el coraje para mantenerse firme frente a semejante brutalidad.

EFEMÉRIDES

31 de agosto de 1990

La República Federal de Alemania y la República Democrática de Alemania firman la reunificación del país



Breves



MÁLAGA

Del 11 al 19 de agosto
FERIA DE MÁLAGA

Durante la Feria los malagueños podrán disfrutar de las actuaciones en el Auditorio del Recinto Ferial, de la feria taurina en la Plaza de Toros de La Malagüeta, del Festival por Malagueñas y Verdiales o del Concurso de Enganches *Ciudad de Málaga*, entre otros actos programados.

+++

BARCELONA MÚSICA CON RAÍCES

Del 13 de julio al 29 de septiembre

Entre estas fechas, el Ateneu Barcelonès tiene programados una serie de conciertos agrupados bajo el epígrafe *Música bajo la palmera de los derechos humanos*. Música oriental, hindú, flamenco, tango, cumbia, bossa, swing, son o blues, entre otros, serán algunos de los estilos que se podrán escuchar en este *diverso* programa de conciertos.

+++

GIJÓN

LE CIRQUE DU SOLEIL
 Hasta el 26 de agosto

Los gijoneses tienen la opción de disfrutar de *Alegría*, el espectáculo de 'Le Cirque du Soleil'. *Alegría* es un carnaval que recuerda los circos familiares ambulantes que recorrían Europa no hace tanto tiempo. La visita de 'Le Cirque du Soleil' a Gijón significa también la despedida de España y Europa, al ser la última ciudad de su gira europea antes de partir hacia América del Sur.

+++

CÁDIZ

ALCANCES

Del 13 al 22 de septiembre

Este verano se celebra la 39ª Muestra Cinematográfica del Atlántico, *Alcances*. Una ventana donde anualmente los amantes del cine pueden disfrutar de producciones contemporáneas y clásicas. *Alcances* es el festival cinematográfico más antiguo de Andalucía y ocupa el cuarto puesto en importancia tras los festivales de San Sebastián, Valladolid y Gijón.

+++

SANTANDER

FIMOC 2007

Del 22 de julio al 30 de agosto

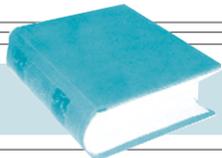
Con estas siglas es como se conoce el Festival Internacional de Música de Órgano. Los interesados en esta música *celestial* tendrán la oportunidad de ver y escuchar, entre otros, a organistas de renombre como el español Fernando Álvarez, el polaco Marec Fronc, el italiano Mario Duella o el portugués Daniel Oliveira.

+++

TARRAGONA

MAC: TRAZOS DE CINE
 Hasta el 2 de septiembre

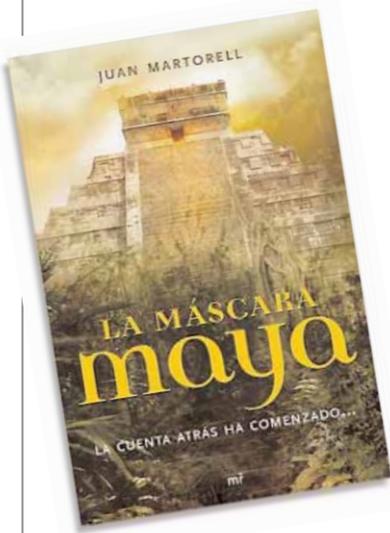
La Fundación Caixa Tarragona acoge este verano una exposición de los mejores carteles de cine de Macario Gómez, Mac. Este pintor realizó cerca de 4.000 carteles de películas entre los años 50 y 80. Es responsable de carteles de filmes tan conocidos como *Los Diez Mandamientos*, *Un tranvía llamado Deseo*, *Con la muerte en los talones*, *La muerte tenía un precio* o *El Cid*.



Qué leer

JUAN MARTORELL Ediciones Martínez Roca. 2007

La máscara maya



Nicole Pascal, conservadora de Arte Antiguo en el Museo del Louvre y colaboradora en un programa de televisión sobre arqueología, es reclamada

como experta para investigar la aparición de unos restos mayas sorprendentemente bien conservados. Durante sus pesquisas, Nicole encontrará reveladoras inscripciones que facilitarán pistas sobre uno de los tesoros mayas más simbólicos: la máscara de jade. Según la tradición, esta máscara contiene el saber de la civilización maya y sólo volverá a manos de los hombres cuando los dioses determinen que es el momento. La cuenta atrás ha comenzado. El complicado cálculo del calendario maya será determinante para conocer cuál es la fecha en que todo termina. Una novela fascinante que atrapa al lector desde la primera página y en la que le hace testigo a través de sus páginas de todo el esplendor y la magia de la cultura maya.

JAMES HOWARD KUNSTLER Barrabes Editorial. 2007

La gran emergencia

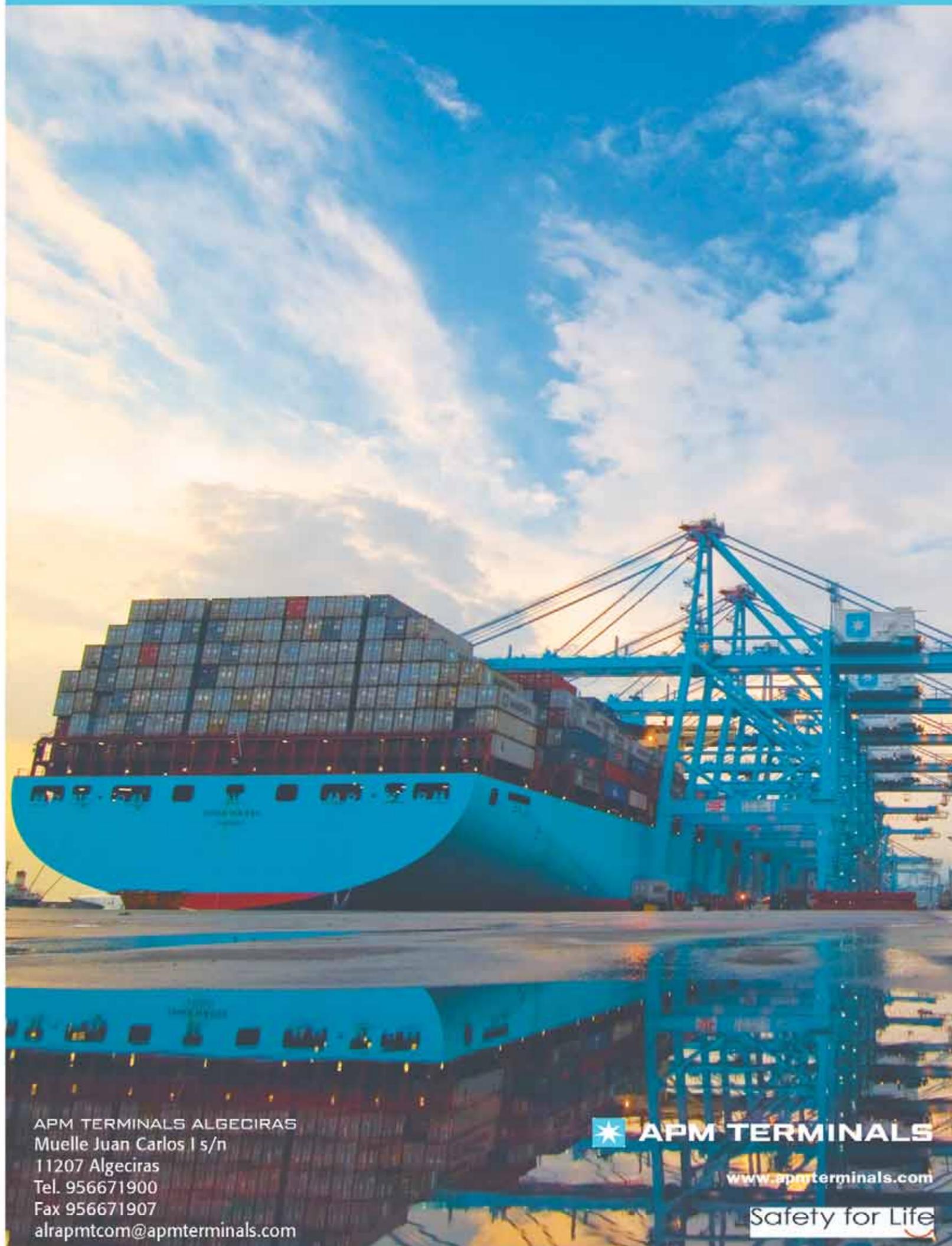
El colapso de la sociedad occidental puede estar a la vuelta de la esquina

Todo el mundo industrializado que Occidente ha conocido durante los últimos decenios ha sido construido gracias a que se hallaba *garantizado* el abastecimiento de petróleo a bajo coste. El final de la era de los hidrocarburos está mucho más cerca de lo que la mayoría sospecha y, a pesar de la extendida creencia en que la capacidad tecnológica del hombre no posee límites, no existe todavía a día de hoy ninguna otra fuente de energía capaz de garantizarnos la supervivencia de la civilización occidental moderna, ni el hidrógeno está en condiciones de desarrollo para convertirse en el combustible que pueda reemplazar a los hidrocarburos, ni la energía eléctrica está hoy en disposición de mover nuestros aviones. Lo más grave del asunto es que el agotamiento del petróleo va a produ-

cirse en combinación con otros fenómenos como el cambio climático. ¿En qué situación se halla, entonces, la humanidad? En opinión de Kunstler, a las puertas de *La gran emergencia*.



CONECTANDO ALGECIRAS CON EL MUNDO



APM TERMINALS ALGECIRAS
Muelle Juan Carlos I s/n
11207 Algeciras
Tel. 956671900
Fax 956671907
alrapmtcom@apmterminals.com

 **APM TERMINALS**

www.apmterminals.com

Safety for Life 



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