

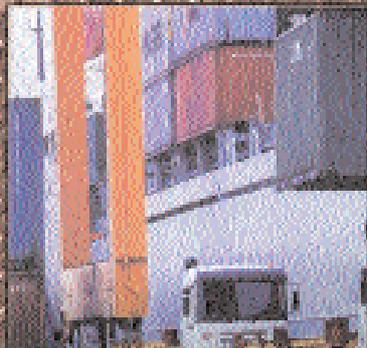
La voz de los puertos

LA ESTIBA

mero 70. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de trabajadores del Mar. Febrero 2001

OTEB un modelo de integración sindical

**Coordinadora
prepara su
Asamblea
Extraordinaria
en Valencia**



**La Zona Europea del IDC
se reúne en Barcelona**



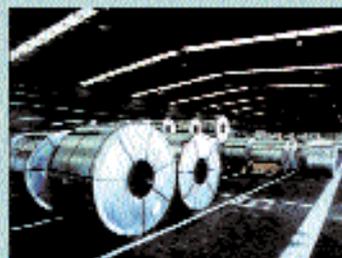
**Las dos caras
de la globalización**





TERMINAL CATALUNYA, S.A.

LOGÍSTICA INTEGRADA MARÍTIMO PORTUARIA



Terminal Catalunya, S.A. atendiendo a las actuales necesidades del mercado, pone a su disposición unas terminales dotadas de los más modernos y eficaces equipos que garantizan una manipulación rápida y segura en el puerto de Barcelona

LA CALIDAD DE NUESTRO SERVICIO, SU MEJOR AVAL

Muelle Dársena Sur:

08039 Barcelona - Tel. 93 223 84 61 - Fax 93 223 84 64

Muelle Príncipe de España:

08039 Barcelona - Tel. 93 223 41 37 - Fax. 93 223 43 04

E-mail: tercat.principe@chi.es

Web: <http://www.tercat.es>



Tiempo para la reflexión

Sumario

OTEB	4
Un modelo de integración sindical	
Internacional	6
Zonas	10
Andalucía	
Canarias	
Cataluña - Baleares	
Levante	
Norte	
A fondo	20
Las dos caras de la globalización	
Claves históricas	22
Un acuerdo para un nuevo sistema	
Cocina marinera	23



Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

Edición y redacción: **ComCom**, sccl
 Méndez Núñez, 1, 3º 2ª – 08003 Barcelona
 Teléfono: 93 319 28 50 – Fax: 93 319 98 92
 Correo electrónico: estiba@coordinadora.org
 Diseña: **Comcom**, sccl
 Imprime: **Canigó**, sl
 Depósito legal: **TF291/84**

La llegada de un nuevo año siempre supone un buen momento para hacer balance del camino recorrido, sobre todo si vivimos la ocasión única de dar la bienvenida a un nuevo siglo. Para la Coordinadora son ya veintidós años de lucha obrera, de constantes sacrificios y esfuerzos, de acuerdos y reivindicaciones, y sobre todo, de trabajo, de mucho trabajo. En todo este tiempo, hemos sido testigos de los múltiples cambios que ha experimentado nuestro sector: la introducción de nuevas maquinarias y tecnologías, la containerización de la mayoría de los buques, la concentración empresarial, el nacimiento de las Sociedades de Estiba...

Hoy, los estibadores hemos logrado hacernos oír con voz propia en un panorama dominado por intereses empresariales y políticos no siempre claros. Los intentos para relegarnos a un papel testimonial han sido –y siguen siendo– constantes, pero la capacidad que hemos demostrado para permanecer unidos, aun en las circunstancias más difíciles (huelgas de los años 80), nos han permitido llegar hasta aquí. Ahora, el principal objetivo consiste en dotarse de las herramientas que nos permitan afrontar con éxito los desafíos que plantea la llamada globalización de los mercados.

Así, el IDC, que nació en Tenerife el pasado mes de junio, se está convirtiendo en un referente a la hora de enfocar nuestras luchas internacionales. Charleston, Barcelona, Iquique, Copenhague, Marsella, El Pireo..., puertos y estibadores de todos los países que están encontrando en el IDC un instrumento válido a la hora de enfocar sus reivindicaciones. La idea es sencilla: ante una "globalización empresarial" que suele relegar a los trabajadores al último lugar, nosotros planteamos una "globalización sindical", en la que la defensa de los derechos laborales de todos los estibadores sea un objetivo común. Otra de las herramientas que estamos desarrollando es la Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR), un organismo que nace con la idea de impulsar estudios e investigaciones sobre las actividades portuarias en el seno de la Unión Europea.

Pero la consolidación de nuestra presencia en los foros internacionales de discusión no debe hacernos olvidar nuestro papel en España. Aquí el desarrollo del III Acuerdo Marco, vigente hasta el año 2003, debe convertirse en una de las prioridades de sus firmantes. Por nuestra parte, apostaremos con fuerza por un modelo que ha recibido el reconocimiento internacional tanto por sus buenos resultados económicos como por la mejora de las condiciones laborales de los estibadores. ■

OTEB, un modelo de integración sindical

La unidad de todos los trabajadores del puerto, en la agenda de Coordinadora

La apertura de la organización a los diferentes ámbitos del trabajo portuario se ha convertido en uno de los principales retos de Coordinadora. Las decisiones que afectan a los estibadores también tienen su impacto en los demás trabajadores del puerto, por lo que la unidad de acción se hace más necesaria que nunca. En este terreno, la experiencia de la OTEB en Barcelona puede resultar un buen ejemplo a seguir.



Reunión de la OTEB en los locales de la calle del Mar

La Coordinadora nació como un instrumento de defensa de los derechos laborales de los estibadores, en un momento –fines de los años 70- en el que lo prioritario era la lucha por la supervivencia de la profesión. Desde un comienzo, la solidaridad de los trabajadores no-estibadores de las empresas portuarias resultó fundamental, ya que, en la medida de sus posibilidades, apoyaron nuestras reivindicaciones.

Con el paso del tiempo, nuestra profesión no sólo ha logrado sobrevivir, sino que se ha convertido en un modelo a seguir, como quedó demostrado en el II Congreso Internacional de Estiba que se celebró en Barcelona en mayo de 2000. Nuestra forma de concebir el trabajo portuario, a través de las

Sociedades de Estiba, se perfila como un modelo racional y alternativo a las políticas que pretenden impulsar la desregulación del tráfico marítimo, sin importar los costes económicos y sociales que esto conllevaría. Ante esta nueva situación, la unión de los trabajadores portuarios –sean o no estibadores- se presenta como uno de nuestros principales retos de futuro. En Barcelona, la OTEB, que aglutina a más de 350 afiliados de empresas de estiba, amarres, prácticos y remolcadores, se ha perfilado como uno de los ejemplos posibles de esta deseada unión. A pesar de ser una organización relativamente joven, su inclusión en la Coordinadora ha permitido mejorar la capacidad de respuesta sindical por parte de los portuarios barceloneses.

En la actualidad, la OTEB está representada por un presidente, Manuel Alonso, un vicepresidente, Jesús Aparición y un secretario, Antonio del Moral. Además, la junta de vocales se reúne todos los lunes para debatir aquellas cuestiones que afectan a la organización. Remolcadores, prácticos, trabajadores de las empresas de estiba y amarres..., todas las personas implicadas en el funcionamiento del puerto pueden encontrar en la OTEB su referencia sindical.



Cabina de mando de un remolcador

La OTEB aglutina a más de 350 afiliados



Remolcadores atracados

Convenio colectivo

El pasado mes de noviembre se firmó el convenio colectivo de las empresas estibadoras para los años 2000, 2001 y 2002, con unos incrementos del 4,6% para el primer año, y del 3% para los dos siguientes, aunque se ha fijado una cláusula de revisión en todos los años.

En estos momentos, y según informa Ángel Vilalta, uno de los delegados de la organización, la OTEB está iniciando conversaciones para conseguir el convenio colectivo del personal de prácticos de Barcelona. La importancia de este convenio es fundamental, ya que se por primera vez en la historia del puerto, los prácticos se dotarán de un documento que regule sus condiciones de trabajo. Para Vilalta, lo deseable es que "la patronal se muestre predispuesta a lograr acuerdos que dejen satisfechas a las dos partes". En este contexto, los convenios de amarradores y remolcadores también adquieren una dimensión fundamental.

El camino recorrido por la OTEB hasta ahora permite, en definitiva, mostrarse optimista respecto a las posibilidades de unión de todos los trabajadores del puerto, ya no sólo en el caso de Barcelona, sino también en otros puertos españoles donde puedan surgir iniciativas similares. ■

Latinoamérica se acerca al IDC

La profunda crisis económica que vive Latinoamérica es consecuencia directa de las políticas neoliberales de sus gobiernos, dictadas desde el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. Las consignas son claras: desmantelamiento del sector público y supresión del máximo de conquistas sociales posibles (pensiones, subsidios, derechos sindicales...). Ante este panorama, la Federación de Estibadores de Iquique ha comenzado a moverse para articular una respuesta de los estibadores latinoamericanos a las políticas desreguladoras. Emilio Manzano, portuario de Barcelona, visitó recientemente el puerto de Iquique, en el norte de Chile. Ésta es su crónica.

■ Iquique. Emilio Manzano

Los puertos chilenos tienen una estructura muy diferente de la española: no existen sociedades de estiba ni otros entes análogos. El reparto del trabajo lo realizan los sindicatos, mediante la federación del puerto, a la que le llega la petición de trabajo de las empresas estibadoras. Así, es la federación de sindicatos la que provee de personal, imparte la formación y se encarga de hacer un reparto justo del trabajo.

■ Estructura sindical

Los sindicatos se dividen en dos grupos: locales y estatales. Estos últimos son tres: Congemar (sector pesquero y trabajadores portuarios), Comarch (también los portuarios y las tripulaciones) y Contrapochi (los fijos de empresa de las terminales). Estos tres sindicatos tienen un nivel de afiliación muy bajo, por lo que su poder de convocatoria es casi nulo. Están afiliados a la ITF.

Los sindicatos locales se dividen según el tipo de contrato de trabajo que tienen sus afiliados. Así, hay sindicatos de eventuales, que son los trabajadores que asiduamente son destinados en la federación (serían similares a los trabajadores de las sociedades de estiba), de fijos (que serían los fijos de empresa en nuestro sistema), y de los trabajadores que tienen "convenio de provisión de empleo". Son trabajadores de los denominados en Barcelona "fuera de censo", o eventuales, pero que tienen asegurados un número mínimo de turnos mensuales. Estos sindicatos tienen un nivel de afiliación muy elevado en sus puertos (más del 90%) y se agrupan en federaciones. Además, algunos de estos sindicatos están federados a los sindicatos estatales.

■ Federaciones de sindicatos

Los sindicatos chilenos se agrupan en cuatro federaciones geográficas: Iquique-Arica, Talcahuano-San Vicente, Valparaíso y San Antonio. A su vez, las federaciones se agrupan en la Coordinadora Nacional Marítima Portuaria (CNMP), cuyo presidente es Walter Astorga. Estas federaciones representan a la casi totalidad de los estibadores chilenos y su poder de convocatoria es muy elevado, similar al de Coordinadora en España.

■ Situación actual

En estos momentos los estibadores chilenos pasan por un periodo de transición, ya que el gobierno de Lagos está desmantelando el sistema portuario mediante la privatización de las terminales. Esta privatización se lleva a cabo a través de la licitación de suelo, que ya está muy avanzada.

En Valparaíso me reuní con Walter Astorga, el presidente de la CNMP. Después de explicarle lo más detalladamente posible –junto con Jorge Silva, de la federación de Iquique– qué es y qué significa el IDC, Astorga me explicó que tanto la federación de Valparaíso como la de San Antonio querían pedir su ingreso en él. La cuarta federación, la de Talcahuano se encuentra en fase de creación, así que ingresarían más tarde.

Además de las federaciones chilenas, son otros los sindicatos que están interesados en formar parte del IDC. Jorge Silva, que también es coordinador de la zona sudamericana del IDC, ha mantenido contactos con representantes de los puertos peruanos de Ilo, Mollendo y Callao, de los brasileños de Río y Victoria, y de otros puertos de Uruguay. Las conversaciones se encuentran muy avanzadas, así que no se descarta la llegada de nuevas peticiones de ingreso en el IDC. ■



Las condiciones de trabajo en Latinoamérica son muy duras

¿Hasta cuándo sobreviviremos?

Jorge Silva Berón

Presidente de la Federación de Estibadores de Iquique (Chile)



En este artículo, Jorge Silva, presidente de los estibadores de Iquique (Chile) hace una última llamada a la unidad de los estibadores latinoamericanos ante lo que considera una ofensiva de los gobiernos y empresarios para desarticular el sistema portuario. Para Silva, los únicos beneficiados con las llamadas "reformas estructurales" son los empresarios del sector naviero, no los países y sus pueblos.

Desde hace algún tiempo, he tenido la oportunidad, tanto en Chile como en Europa y otros países de Latinoamérica, de conversar y escuchar a todos los dirigentes del sector portuario, tanto estatales como de los estibadores, sobre la incertidumbre que ha creado en el sector la famosa "modernización portuaria". Los trabajadores de los países que están aplicando esta nueva estructura se enfrentan a numerosos problemas como la privatización, la eventualidad, la baja de los salarios, la reducción de las plantillas, el poder absoluto de las empresas, la desregulación del trabajo, unas leyes cada vez más restrictivas con la labor sindical, etc.

Al parecer vivimos los peores años como trabajadores. Estamos virtualmente solos. Los gobiernos que ayudamos a elegir y sus representantes, que alguna vez consideramos "amigos de los trabajadores", ahora sencillamente son aliados de los empresarios y del macabro sistema económico que han implementado en este mundo globalizado.

Son idénticos los puntos por los cuales reclamamos, por los cuales nos paralizamos y por los cuales alzamos la voz. En Chile llevamos más de dos años de lucha. En Brasil los estibadores también han comenzado la lucha y del mismo modo los peruanos y los uruguayos. Toda Latinoamérica, especialmente sus puertos, está sufriendo la mal llamada "Reforma estructural del trabajo portuario", en la mayoría de los casos ideada "entre gallos y medianoche", a espaldas de los trabajadores portuarios y de los estibadores.

Los beneficiados con estos procesos son única y exclusivamente los grandes empresarios del sector naviero, no los países y sus pueblos. Pero todos nos preguntamos, "¿Qué hacemos los trabajadores para defender los derechos logrados con tanto sudor y sangre?" Todos estamos de acuerdo en la necesidad de hacer algo, en todas las reuniones y encuentros partimos hablando de nuestros problemas, pero, realmente, ¿qué hacemos en concreto para enfrentar esta embestida de los gobiernos y los empresarios? Al parecer nada. No hemos reaccionado como clase. No hemos

hecho nada más que hablar y escribir sobre nuestros problemas, mientras que los gobiernos y los empresarios han actuado con astucia e inteligencia. Nosotros y nuestras organizaciones hemos dejado que hagan todo lo que han querido y de la forma que han querido. En definitiva, ¿cómo podemos quejarnos si no hemos sido capaces de hacer algo por nosotros mismos?

Los acuerdos, los diálogos y las conversaciones en nuestro sector, sean en el ámbito local o en el nacional, ya no tienen validez real y concreta. Es imprescindible recordar las antiguas luchas, es necesario dar sangre, si fuese necesario, pero no podemos permanecer inmóviles, como lamentablemente algunos quisieran. Urge una última llamada de alerta antes de que los sindicatos y los estibadores desaparezcamos del sector marítimo portuario. Es una llamada de unión y solidaridad, una última llamada a actuar con fuerza, con unidad y solidaridad latinoamericana. No hacerlo ahora es mantener las cosas inexorablemente en procura de nuestro fin. Es la hora de que todos los latinoamericanos actuemos juntos. ■

Encuentro de la Zona Europea en Barcelona

El IDC rechaza la liberalización

La zona Europea del IDC, reunida en Barcelona los pasados días 2 y 3 de febrero, ha puesto de relieve el rechazo frontal de la organización a la más que posible Directiva Europea de Liberalización de los Servicios Portuarios. La reunión también ha servido para impulsar las conversaciones con organizaciones sindicales de Marruecos, Argelia, Finlandia y Portugal, que han mostrado su interés por ingresar en el seno del IDC.

El IDC interpreta el proyecto de Directiva de Liberalización de los Servicios Portuarios como un ataque frontal a los principios de organización del trabajo de los estibadores portuarios europeos. La desregulación de la estiba, impulsada desde la Unión Europea, supondría un enorme perjuicio para miles de trabajadores portuarios en todo el continente, ya que significaría el desmantelamiento de sistemas de organización que –como es el caso del modelo español– han demostrado su enorme capacidad para adecuar el crecimiento económico al respeto de los derechos laborales de los estibadores.



La sede del IDC se encuentra en Barcelona

Ante esta situación, el IDC ha decidido mantener e incrementar las conversaciones con los funcionarios comunitarios, por lo que se ha nombrado una Delegación de Representantes de la Zona Europea, compuesta por un representante de la Federación de Puertos y Muelles de Francia (adscrita a la CGT), el coordinador de Zona -en este caso el sueco



La Zona Europea rechaza la liberalización del sector

Björn Borg-, y el coordinador general del IDC, Julián García.

Nuevos contactos

La consolidación de la estructura internacional del IDC pasa por su ampliación a nuevos miembros. De este modo, se ha acordado el impulso de las conversaciones con organizaciones sindicales de Portugal, Finlandia, Marruecos, Argelia, Rusia y varios países latinoamericanos como Perú, Uruguay o Brasil, con quienes el IDC ha iniciado contactos que podrían concretarse en fechas próximas.

La red de solidaridad tejida por el IDC enfrenta su primer gran reto con la campaña en defensa de los estibadores de Charleston, quienes enviaron un delegado a la reunión de Barcelona en calidad de observador. Apoyar a los estibadores de este puerto norteamericano en el conflicto que les enfrenta a la naviera Nordana y las autoridades judiciales de su estado

resulta crucial, por lo que se ha previsto la coordinación de las distintas iniciativas que se emprendan en el ámbito internacional, como paros de protesta, recaudación de fondos de ayuda, comunicados de solidaridad, etc.

La reunión de Barcelona ha puesto de relieve el peso específico de una organización nacida con la voluntad de defender los derechos de los estibadores portuarios. En total, han asistido 28 delegados de ocho países: Estados Unidos y Canadá (como observadores), Dinamarca (puerto de Copenhague), Grecia (El Pireo), Suecia, Francia, Chipre y España. ▲



Miembros del IDC en un momento de la reunión

La naviera Nordana intenta imponer sus condiciones en el conflicto de Charleston

Campaña en defensa de **Charleston**

El conflicto de Charleston se ha recrudecido. La naviera Nordana, en connivencia con el gobierno y la policía del estado de Carolina del Sur, ha impulsado una auténtica "caza de brujas" contra los líderes sindicales de los estibadores. En el fondo de este problema, subyace una lucha que nos afecta a todos: la que enfrenta a los empresarios empeñados en imponer unas condiciones de trabajo cada vez más estrictas con los sindicatos que actúan en defensa de una concepción más equilibrada y justa del trabajo.

Los estibadores del puerto de Charleston, en Carolina del Sur (Estados Unidos) se enfrentan desde hace unos meses a la compañía naviera Nordana, quien no sólo ha obstaculizado la firma del convenio laboral, sino que en ocasiones ha llegado a emplear "intrusos" en las faenas de estiba. Por desgracia, Nordana no se encuentra sola, ya que cuenta con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Carolina del Sur y la complicidad de la policía del estado, que ha reprimido continuamente las protestas de los trabajadores. De hecho, el estado de Carolina del Sur pretende enjuiciar a los líderes sindicales norteamericanos, demostrando una actitud absolutamente intransigente e imparcial.

Ante estos ataques, que afectan a uno de los puertos más importantes de la costa este norteamericana, el IDC está dispuesto a iniciar una campaña demandando justicia para los estibadores de Charleston, que hasta ahora, sólo han cometido un crimen: defender unos derechos laborales ganados a pulso. Los compañeros del puerto de Charleston deben saber que no se encuentran solos, ya que uno de los objetivos primordiales del IDC es la defensa de los trabajadores portuarios allí donde se encuentren.

De hecho, delegados de Charleston estuvieron presentes en Santa Cruz de Tenerife el pasado mes de junio, cuando el

IDC nació formalmente. En aquel momento, ya se determinó como uno de los principios fundamentales de la nueva organización la promoción y defensa de los intereses de los estibadores de todo el mundo. ■



El apoyo a Charleston es crucial

Homenaje desde Italia

Amanzio Pezzolo, uno de los sindicalistas italianos que han defendido con mayor énfasis la profesión portuaria, ha querido rendir un último homenaje a Francisco Ramos mediante una poesía que reproducimos aquí en su traducción castellana. Francisco Ramos, estibador tinerfeño que participó en la fundación de Coordinadora, falleció en el verano de 1999 a causa de un accidente de trabajo.

*"Canta Francisco, canta,
mientras el hielo escandinavo
tu voz derrite*

*Canta Francisco, canta,
pon entre las notas
tu alma viva*

*Descienden dulces palabras
como miel pura de colmena
en nuestros duros oídos,
en la oscuridad cruel de la bodega*

*Canta, Francisco, canta
a la primavera que tarda
en el fiordo de Goteborg*

*Canta, Francisco, canta
para nosotros, siempre"*

La amistad entre Francisco y Amanzio se trabó hace más de veinte años en uno de los primeros encuentros internacionales que se llevó a cabo en Goteborg (Suecia). "Amancho", así le bautizó Francisco, recuerda cómo "los compañeros de Coordinadora, a pesar de su juventud, habían constituido un fuerte colectivo, de verdaderos portuarios". Para el estibador italiano, la Coordinadora sigue siendo "un ejemplo de autonomía y de responsabilidad", aunque no deja de sentir nostalgia por aquellos días en los que conoció a Francisco.

Retrasos en el ingreso de gruístas a la SE sevillana



Grúas junto al Guadalquivir

La **Coordinadora** solicitó en la Comisión Mixta del pasado 19 de septiembre el ingreso definitivo de los 23 gruístas de la Autoridad Portuaria que debían pasar a la Sociedad de Estiba, siguiendo el ejemplo de puertos como Málaga, Huelva o Cartagena. Este ingreso, que fue aprobado en la Comisión Mixta del 21 de junio de 1998, ha acumulado un retraso a todas luces injustificable, que demuestra las dificultades que todavía tiene que enfrentar el puerto de Sevilla.

La incorporación de nuevos portuarios -a través del Grupo Cero- y gruístas de la Autoridad Portuaria son dos de los pilares sobre los que debe cimentarse el desarrollo del puerto de Sevilla en los próximos años. El constante crecimiento del tráfico portuario ha creado las condiciones para que esto pueda llevarse a cabo sin ningún problema. ■

Málaga amplía el dique de Levante



Málaga amplía sus instalaciones

La **Autoridad Portuaria** de Málaga ha decidido impulsar toda una serie de actuaciones con el objetivo de integrar la fachada portuaria de la ciudad con el resto del casco urbano. Así, entre toda una serie de nuevos equipamientos destinados al ocio (restaurantes, cines...), se está trabajando en la ampliación del dique de Levante, que supondrá un gran impulso para el tráfico de cruceros. Málaga es uno de los principales punto de destino para las líneas de cruceros que surcan el Mediterráneo y se prevé que este tipo de tráfico aumente considerablemente en los próximos años. >>>



El tráfico de cruceros se consolida en Málaga

>>> De hecho, la prolongación del dique de Levante tiene un doble objetivo. Por un lado, permitir mediante un dique de abrigo la construcción de un nuevo muelle destinado a canalizar una parte importante de las actividades portuarias. De este modo, los muelles 1 y 2 se podrían reconvertir en áreas específicas de ocio y entretenimiento. Por otro lado, se potenciará el atraque de buques cruceros, una de los principales objetivos de la Autoridad Portuaria. Actualmente, Málaga ocupa el segundo lugar de los puertos de la España peninsular en cuanto a este tipo de tráfico, con unas 300 escalas sólo en el año 2000, una cifra sólo superada por Barcelona, un puerto desde el que parten numerosas líneas de cruceros. ■

Algeciras incorpora nuevos estibadores

La Comisión Mixta del pasado 15 de noviembre aprobó el ingreso de 250 nuevos trabajadores en Sestibalsa. Dado el constante incremento de los volúmenes del tráfico y el ritmo de jubilaciones previsto hasta fin de año, estos jóvenes estibadores –que se incorporan al grupo Cero- permitirán afrontar con garantías de éxito el futuro del puerto de Algeciras.

En este puerto se está construyendo actualmente una nueva terminal de contenedores, con dos rampas ro-ro que, según las previsiones de los responsables de la Autoridad Portuaria, "atraerán a un nuevo operador". El presupuesto cuenta con 30.000 millones de pesetas, que se invertirán en cuatro fases operativas. En total, se construirá un muelle de 400 m. de longitud y 15 ha. de superficie, un muelle abrigado, un espigón de 378 m., un muelle paralelo a la costa y un dique de abrigo.

En cuanto a las políticas de formación, este año han sido 180 los trabajadores de la plantilla de Sestibalsa que han seguido alguno de los cursos

impartidos en el Centro de Formación. La principal atracción sigue siendo el módulo con simuladores, que permiten a los estibadores de los grupos Cero y II formarse específicamente en los diversos tipos de maquinaria existentes. ■



La Formación es clave en Algeciras

Los estibadores de Las Palmas inician La lucha por el co

Seis meses. Ése es el tiempo que Sestiba y los estibadores se han dado en Las Palmas para negociar el convenio colectivo y el plan de viabilidad que asegure el futuro de la Sociedad de Estiba y sus trabajadores. El acuerdo se alcanzó el 31 de octubre y con él se abrió un paréntesis en el largo periodo de conflictos que atraviesa este puerto canario.

Después de meses de encierros y manifestaciones, los estibadores del puerto de Las Palmas comienzan a vislumbrar el futuro con mayor optimismo gracias al acuerdo alcanzado con la Sociedad de Estiba. Sestiba se ha comprometido a anular los 109 despidos y a participar en la Comisión de Trabajo que debe poner en pie un plan de viabilidad que garantice la estabilidad de la Sociedad.

Pero el principal reto es la negociación de un convenio colectivo que regule las condiciones económicas y sociales de todos los estibadores, y que ponga fin a la larga conflictividad que arrastra el puerto de Las Palmas. Como primer paso, Sestiba abonó a los trabajadores todas las cantidades atrasadas, incluidas también las tres pagas extraordinarias y las nóminas de septiembre y octubre.

El Comité de Empresa de Sestiba, entre los que figuran estibadores como Miguel Martel, Antonio Betancor, Andrés Nuez, Leocadio Mayor o Miguel Rodríguez, se ha felicitado por el acuerdo, y ha recordado que éste ha sido posible "gracias a la unidad del colectivo".

El acuerdo alcanzado propone la suspensión de los contratos de trabajo de los estibadores por un periodo máximo de seis meses. Durante este tiempo, el compromiso consiste en el impulso de un convenio colectivo y un plan de viabilidad que permitan a Sestiba afrontar el futuro con garantías de éxito.

El crecimiento de Las Palmas, que se ha situado como el cuarto puerto español en cuanto al tráfico de contenedores, ha sido una de las claves que han llevado a la empresa a ceder en su intención de presentar un expediente de regulación. Todos los análisis económicos que se llevaron a cabo reflejaron una única conclusión: sólo la mejora de la gestión administrativa puede paliar el déficit de la Sociedad de Estiba.

De hecho, el aumento de tráfico containerizado durante el periodo 98/99 fue de casi el 30%, pasando de 490.996 Teu's a 636.229 y confirmándose como el cuarto puerto español en cuanto a volumen de tráfico, sólo por detrás de Algeciras, Barcelona y Valencia.

un periodo de negociación con Sestiba Convenio colectivo



Los puertos canarios arrastran un largo con-

Tenerife mantiene su crecimiento

El puerto de Tenerife ha experimentado un crecimiento del 9% del tráfico de contenedores durante el periodo 98/99. Este aumento, aunque menor que el del otro gran puerto canario, el de Las Palmas, ha permitido a Sestiba mantener sus expectativas de crecimiento de cara al periodo 2000/2001. En 1999, el puerto tinerfeño movió 351.019 Teu's, con lo que consiguió mantenerse como el sexto puerto español en volumen de tráfico. ■

Palma de Mallorca aprueba nuevos ingresos



La SE de Mallorca sigue creciendo

El grupo Cero, una de las piezas fundamentales del III Acuerdo Marco continúa abriéndose paso en las islas Baleares. La Sociedad de Estiba de Palma de Mallorca ha aprobado el ingreso secuencial de veinte trabajadores en dicho grupo, para el que se establecerá un plan de formación adecuado que les permite pasar, en un futuro, a las demás categorías profesionales. ▀

Nuevo plan de pensiones en Barcelona

Coordinadora está negociando con la entidad AB Asesores-Morgan Stanley un plan de pensiones pensado para adaptarse a las necesidades específicas de los estibadores. De este modo, cada portuario podrá participar a su medida tanto en renta fija como en variable.

Habitualmente, los gastos de gestión se fijan en el 2,6% del patrimonio gestionado, pero en este caso se situarían en el 1% y con el compromiso establecido de que un 0,5% revierta a la fundación en la que participa Coordinadora. ▀



Autoterminal de Barcelona

La formación, protagonista en Barcelona

En junio de 2002, Barcelona dispondrá de una nueva superficie dedicada a la formación de jóvenes portuarios. El nuevo edificio, que se construirá en el tramo VI del puerto, constará de dos pisos de 1.000 m² cada uno. En la planta baja, se situará un centro asistencial, mientras que en la segunda se ubicará el Centro de Formación.

El actual Centro de Formación, que se inauguró durante el verano de 1999, ha formado ya a un gran número de estibadores y cuenta con unos módulos de simulación de última generación. Según Albert Roig, responsable del Centro, en total se han impartido casi 2.000 horas de clase a 600 personas, a las que habría que sumar las más

de 7.000 horas de prácticas en los muelles. La mayoría de los cursos han correspondido a los capataces (960 horas) y a los confrontas (436 horas), mientras que las horas dedicadas exclusivamente al simulador han sido 140.

El simulador de realidad virtual dispone de dos cabinas diferenciadas que permiten formar a los estibadores en la operativa de grúas pórtico, transtainers, grúas convencionales, mafis y reach stacker. Con la construcción del nuevo edificio, el puerto de Barcelona se situará en una posición privilegiada para asegurar la formación de sus estibadores, uno de los pilares sobre los que tiene que asentarse la política portuaria. ■



Las políticas de formación son vitales para el crecimiento del puerto

Valencia exige nuevos ingresos

La polivalencia contribuiría a eliminar el intrusismo

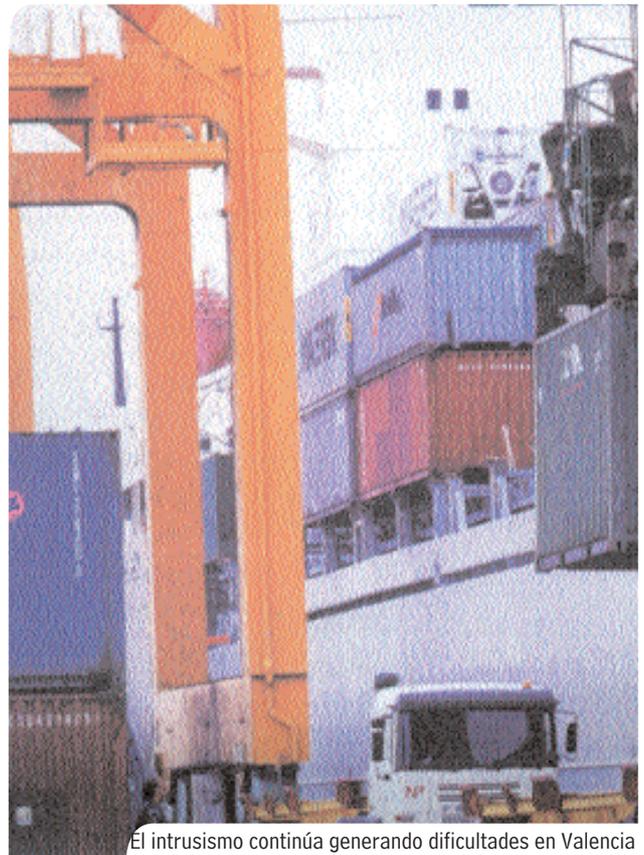
Las dificultades que genera en Valencia la continuidad de un problema como el intrusismo ha obligado a la Coordinadora a plantear la necesidad de una apertura del censo de la Sociedad de Estiba. La aplicación de la polivalencia y los nuevos ingresos deberían sentar las bases para la resolución de este problema.

Los responsables de Coordinadora en Valencia proponen una doble solución para sortear problemas como el intrusismo o el incumplimiento por parte de las empresas de la aplicación de turnos y porcentajes justos a los trabajadores de RLC. Por un lado, se aboga por la incorporación de nuevos ingresos en la plantilla de Sevasa, y por otro, se defiende la polivalencia como instrumento para adecuar los turnos a las necesidades reales del puerto.

La existencia de intrusos en el puerto de Valencia ha sido una constante durante los últimos años, generando múltiples dificultades y obstaculizando en gran medida las relaciones entre los trabajadores y la administración. Para atajar este problema, la gerencia de la Sociedad de Estiba ha puesto a disposición de los estibadores un teléfono móvil para denunciar los casos de intrusismo, con el compromiso de que –si se comprueba su existencia– Sevasa facturará el jornal llevado a cabo por esa persona.

Detrás de este compromiso se esconde un hecho que no por conocido deja de ser menos preocupante: son muchas las empresas que operan con estibadores, como ya demostró un anterior informe de Coordinadora publicado el año pasado. Durante el 2000, incluso se dio el caso de empresas que "formaron" a los intrusos, incumpliendo todos los preceptos establecidos en el III Acuerdo Marco.

Para los responsables de Coordinadora, la solución a todos estos problemas pasa, en primer lugar, por el respeto de dicho Acuerdo, así como por la apertura del censo a nuevos trabajadores, la aplicación de la polivalencia y una política de formación que incluya a todos los grupos profesionales, ya que en el 2000 se excluyó a capataces y confrontas. De momento, la Comisión Mixta ha aprobado la selección de 139 trabajadores, que irán ingresando secuencialmente hasta julio de 2001, en función de la capacidad de absorción de Sevasa y el mantenimiento del nivel de actividad. ■



El intrusismo continúa generando dificultades en Valencia

Incumplimiento del III Acuerdo en Gandía

La Comisión Mixta ha exhortado a la empresa Navarro y Boronad a cumplir lo estipulado en el III Acuerdo Marco respecto a los trabajadores de la disposición transitoria segunda, así como a lo recogido en la disposición transitoria única. Recordemos que en este apartado se establece que "los estibadores portuarios causarán baja obligatoriamente cuando cumplan la edad de jubilación que les corresponda de acuerdo con el régimen de seguridad social aplicable".

Además, la disposición transitoria única estipula el compromiso de no presentar "expedientes de regulación de empleo o amortizaciones de puestos de trabajo durante la vigencia de este Acuerdo, salvo que el nivel de actividad de cualquier Sociedad de Estiba descienda por debajo del 75% durante seis meses". ■

Aprobado el Convenio Colectivo de Cartagena

El acuerdo que ha dado paso a la aprobación del Convenio Colectivo de Cartagena es una realidad desde el pasado 14 de noviembre, fecha en la que fue presentado a la Comisión Mixta.

Con este acuerdo, el puerto de Cartagena consolida la etapa de estabilidad iniciada con el ingreso de los gruistas de la Autoridad Portuaria en el seno de la Sociedad de Estiba. Aquel ingreso fue el primero de una serie de medidas similares tomadas en puertos andaluces como Málaga o Huelva. ■



El puerto cartagenero ha consolidado su situación

Los puertos del norte, líderes en tráfico vehicular

Los puertos de la zona Norte siguen siendo uno de los principales puntos de entrada y salida de vehículos en España, a pesar de que durante el periodo 98/99 el volumen del tráfico se estabilizó en puertos como Pasajes, otros consiguieron incrementar su número total de unidades transportadas, como ocurrió con Vigo o Santander. En este último puerto, en concreto, en 1999 se movieron 256.002 vehículos, una cifra que supera en un 22% la registrada en el año anterior.

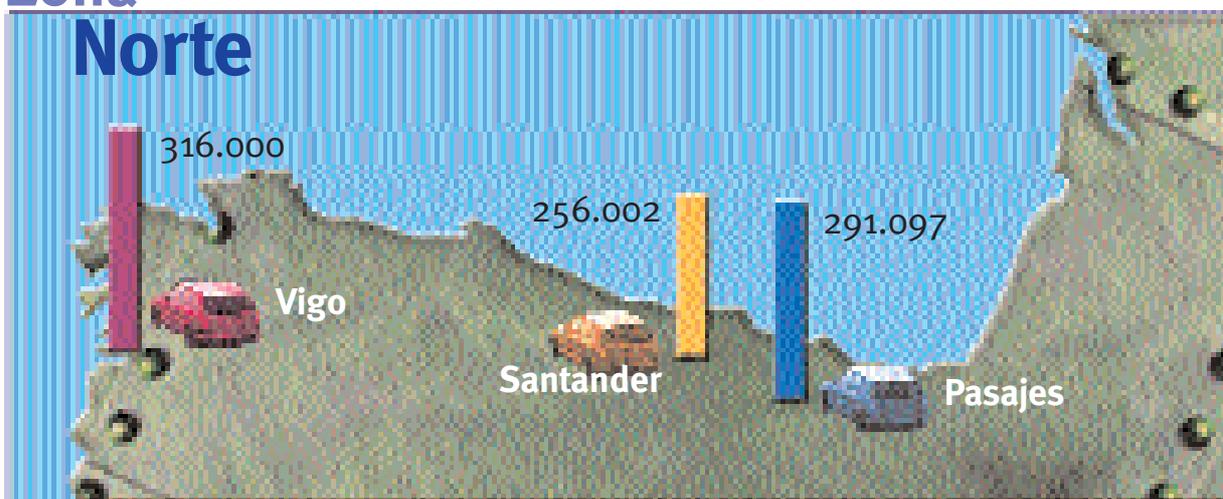
La posición estratégica de los puertos norteos, que actúan como puente de enlace entre América y Europa, les coloca en una muy buena posición para afrontar el crecimiento de un mercado en expansión. De todos modos, el principal puerto español en cuanto a este tipo de tráfico es Barcelona, que ha consolidado una serie de líneas que le permiten mantener este lugar. A pesar de su descenso en el periodo 98/99 (un 6%), el puerto catalán sigue moviendo una gran cantidad de vehículos, a mucha distancia todavía del segundo puerto en tráfico vehicular, Vigo. ■

DESPIECE

Tráfico de vehículos en los puertos españoles (datos de 1999 referidos a unidades)

1. Barcelona	584.253
2. Vigo	316.000
3. Pasajes	291.097
4. Valencia	284.403
5. Santander	256.002

Zona Norte



La Comisión de Graneles reivindica la figura del amantero

Las empresas intentan reemplazarlos por cámaras en las grúas

El pasado 13 de septiembre se reunieron en Gijón delegados graneleros de los puertos de Bilbao, Barcelona, Tarragona, Alicante y Gijón. Entre los acuerdos tomados, la Comisión se pronunció claramente por la necesidad de que el amantero forme parte siempre de los equipos de trabajo.

La colocación de cámaras de televisión en las grúas es una de las últimas iniciativas de las empresas para sustituir mano de obra por tecnología electrónica. La Comisión de Graneleros, sin embargo, se opone frontalmente a estas actuaciones: y no desde una postura anacrónica de resistencia a los avances técnicos, sino sencillamente porque sustituir el amantero por un sistema de cámaras supone, a efectos prácticos, una importante merma no sólo en la coordinación de las

tareas de descarga de graneles, sino también en las condiciones de seguridad. No se está negando la instalación de cámaras, pero sí que éstas hagan innecesaria la presencia del amantero.

La Comisión reunida en Gijón se pronunció también sobre la importancia de que haya un equipo mínimo de dos especialistas en las labores de desestiba de graneles. En cuanto al coste por tonelada en las operaciones de graneles, la Comisión decidió comenzar a preparar los datos concretos de cada puerto, con vistas a poder presentar propuestas conjuntas. ▲

Puertos con actividad granelera



La unidad de los estibadores, a través del IDC, se convierte en una alternativa viable

Las dos caras

Puertos del tamaño de una ciudad, buques de enormes dimensiones, empresas operadoras cada vez más poderosas, desregulación del trabajo portuario... la cara amarga de la globalización ya está aquí.

Ante las promesas de crecimiento infinito, los estibadores debemos promover un crecimiento racional que permita a las personas vivir dignamente de su trabajo, desde Hong Kong hasta Algeciras y

Las cifras del tráfico mundial de contenedores no dejan de aumentar a un ritmo vertiginoso. En algunos puertos asiáticos, como Tokio y Shanghai, el incremento anual se ha situado en un 24,5% y un 37,3% respectivamente, moviendo entre ambos más de siete millones de Teu's. ¿Pero qué se esconde detrás de todo este proceso? En muchos casos la más pura y simple explotación de los trabajadores. Si en países como Inglaterra los estibadores han sido echados tranquilamente a la calle por defender sus derechos laborales, ¿se imaginan qué ocurrirá en Singapur?, ¿o en Manila?. Basta con recordar lo que nos ha costado a nosotros mantener nuestras conquistas sociales. Si en 1986 no nos

hubiéramos enfrentado al gobierno y a las empresas estibadoras con la firmeza con que lo hicimos, lo más probable es que la propia profesión de estibador ya no existiría como tal.

Que el tráfico se concentre en Asia no es casualidad. Allí es donde las grandes transnacionales encuentran unas "mejores" condiciones económicas. Pagan poco por los productos manufacturados (los famosos Made in Hong Kong o Made in China) y pagan todavía menos por su estiba en grandes buques portacontenedores. Uno de los grandes retos del IDC es, precisamente, la defensa de estos trabajadores portuarios que, a expensas de la voluntad de las empresas, ven mermados sus más elementales derechos laborales.

De hecho, los cuatro primeros puertos mundiales pertenecen a Asia, con unos volúmenes de tráfico verdaderamente impresionantes. Hong Kong, que ocupa la primera plaza, movió en 1999 más de 16 millones de Teu's, Singapur –que hasta 1998 ostentaba el primer lugar– se quedó a 200.000 Teu's de Hong Kong, mientras que Kaohsiung y Pusan, tercero y cuarto, se mueven en cifras más alejadas, en torno a los seis millones de Teu's, una cantidad similar a la del primer puerto europeo, Rotterdam.



La concentración empresarial ha entrado en una espiral imparable

de la globalización

En España, las cifras son mucho más modestas, aunque también experimentan crecimientos importantes. Algeciras, con un aumento anual del 0,38% roza los dos millones de Teu's, mientras que Barcelona y Valencia –con incrementos del orden del 14%- superan el millón.

Concentración empresarial

Otra de las grandes características de la globalización es la fusión empresarial. Las grandes empresas se unen formando megaempresas que controlan cada vez más y mayores cuotas de mercado. Esto ocurre a nivel local, en nuestros puertos, y a nivel mundial, y es un fenómeno que se da en todos los ámbitos de la economía. En cifras, el primer operador mundial es Maersk Sealand, que en 1999 poseía una flota de 282 barcos y una capacidad de carga de 620.000 Teu's. En segundo lugar aparece Evergreen Group, con 137 buques y 317.000 Teu's. Las otras compañías se mueven en cifras más modestas que giran alrededor de los 200.000 Teu's (P & O Nedlloyd, Hanjin/DSR-Senator, Mediterranean Shipping Company, NOL/APL, Cosco...), pero que de todas maneras suponen unos volúmenes anuales de primera magnitud.

Ante estas perspectivas, la globalización se nos presenta como un único camino cerrado, en el que los estibadores cada vez tendremos menos voz y en el que -y este es el principal ataque- la desregulación de las labores portuarias estará al orden del día. Así, mientras que muchas empresas y compañías anteponen el "negocio" a las personas, en la Coordinadora estamos decididos a impulsar políticas que, además de aportar beneficios económicos, no pierdan de vista el lado humano de la vida.

El modelo portuario español ha sabido crecer permitiendo a los trabajadores mejorar su formación profesional, realizarse como personas y gozar de numerosas garantías laborales. Y eso, a pesar de que todavía hay muchas lagunas y las dificultades son constantes. Somos conscientes de que nues-

tro modelo es perfeccionable, pero lo es desde la perspectiva de los trabajadores, no necesariamente desde la óptica empresarial. El crecimiento, en principio, es bueno, pero no a costa de las personas. A través de instrumentos como el IDC estamos dispuestos a luchar para que nuestra voz sea escuchada. Para nosotros, ésa es la cara positiva de la globalización: la unión de todos los estibadores. ■



La destrucción de las labores portuarias es inaceptable

DESPIECE

Los primeros puertos por volumen de tráfico en Teu's (1999)

1. Hong Kong	16.100.000
2. Singapur	15.900.000
3. Kaohsiung	6.985.361
4. Pusan	6.439.589
5. Rotterdam	6.400.000
6. Long Beach	4.408.480
7. Shangai	4.210.000
8. Los Ángeles	3.828.851
9. Hamburgo	3.750.000
10. Amberes	3.614.264
... 23. Algeciras	1.832.557

Un Acuerdo para un nuevo sistema

La firma del I Acuerdo Marco, en febrero de 1988, supone un antes y un después en la historia de nuestra organización. La Coordinadora, que había nacido como un impulso defensivo ante los ataques de la patronal y la administración, se consolidó como sindicato y se encaminó hacia posiciones más pactistas que las mantenidas con anterioridad.



La firma del I Acuerdo Marco marcó el inicio de una nueva etapa en Coordinadora

Conseguir que los estibadores sean escuchados ha sido siempre uno de los objetivos básicos de la Coordinadora. Apartados de los foros de decisión, la Administración intentó durante la primera mitad de la década de los 80 llevar adelante una reforma del sistema portuario al margen de los trabajadores. Pero el Gobierno no contaba con la reacción de un colectivo que, en 1986, demostró una capacidad de movilización sorprendente. Enfrentados a los estibadores, los responsables de la Administración llegaron a la conclusión de que no podían mantener un sistema de espaldas a los trabajadores.

En esta situación, la necesidad de llegar a un pacto que desbloqueara el conflicto se hizo más presente que nunca. Así, después de largas negociaciones y de un profundo debate interno en el seno de Coordinadora, los responsables de nuestro sindicato firmaron un Acuerdo Marco con el Gobierno y la patronal ANESCO, que debía sentar las bases de un sistema portuario que beneficiase a todas las partes por igual.

El Acuerdo supuso el nacimiento de las actuales Sociedades de Estiba (participadas por capital público y privado), entendidas como las verdaderas responsables de organizar el trabajo en los puertos. En realidad, esto suponía una victoria para la Coordinadora, porque era una forma de dar respuesta a sus tres reivindicaciones básicas: unidad del colectivo (todos dependían de la misma entidad), rotación (asegurada por el funcionamiento de la Sociedad de Estiba) y profesionalidad (que debía venir de la mano de nuevas políticas de formación). La principal contrapartida fue la reducción de las "manos" de trabajo, que tuvo como consecuencia directa una disminución muy acusada de las plantillas. En pocos años,

se pasó de 15.000 estibadores a poco más de 5.000, y eso a pesar de que los volúmenes de tráfico marítimo no dejaron de aumentar en todos esos años.

Todos estos cambios originaron un profundo debate en nuestro sindicato. Algunos dirigentes, que habían participado en primer plano en anteriores luchas, se apartaron de la nueva línea "de concertación", entendiendo que los pactos con la Administración no podían traer nada bueno. De hecho, esta desconfianza era, hasta cierto punto, lógica, como se encargaron de demostrar las constantes —aunque no generalizadas— violaciones del Acuerdo en varios puertos del Estado. Estas violaciones, que como todos sabemos continúan dándose aún en la actualidad (el caso de Las Palmas, aunque aparentemente resuelto, ha sido uno de los más notorios), no impidieron que el sistema se desarrollase en un clima que, doce años después, permite hacer un balance básicamente positivo.

Pero las discrepancias no se limitaron a personas concretas, ya que incluso puertos como Bilbao llegaron a retirar a sus delegados de las reuniones como señal de protesta. Esta medida, que apenas duró unos meses, despertó la necesidad de iniciar un proceso de reflexión que recuperase la unidad de acción del sindicato. Tanto en las jornadas de Can Fulló convocadas al respecto, como en la Asamblea General de 1989, se llegó a la conclusión de que el debate debía servir para fortalecer a Coordinadora, que a partir de aquel momento comenzó incluso a abrirse sindicalmente hacia otros colectivos relacionados con el sector de la estiba. Esta política, sumada a la voluntad de integrar en el colectivo a los trabajadores eventuales, trazó los principales pasos de nuestra acción sindical en los años siguientes a la firma del I Acuerdo. ■

Cocina de Galicia

La incorporación de puertos gallegos como A Coruña a nuestro sindicato nos ha llenado a todos de satisfacción, aunque somos conscientes de que todavía queda un largo camino por recorrer. Como pequeño homenaje a los estibadores gallegos, os presentamos dos recetas de cocina marinera que seguro os gustarán.

Foliada de pescados y mariscos:

Ingredientes:

4 trozos de merluza, 4 de rape y 4 de rodaballo
2 sepias
4 cigalas
almejas
1 copa de coñac
aceite, nata, harina, sal
salsa americana: que selabora con 1 taza de mayonesa, 1 de crema de leche, 2 cucharadas de salsa de tomate, 1 cucharadita de mostaza, sal y pimienta

Modo de preparación:

Se coloca al fuego una cazuela con un poco de aceite. Una vez caliente, se ponen los trozos de pescado enharinados. Se les da la vuelta y se flambean con coñac. Se agrega la nata y los mariscos y se hornea durante unos cinco minutos aproximadamente en una cazuela de barro.



Merluza de pincho rellena de centollo a la salsa de camarones:

Ingredientes:

800 grs. de lomos de merluza en supremas (sin piel y sin espinas)
1 centollo de 800 grs.
200 grs. de camarones
1 escalonia
1 cebolla, apio, zanahoria
2 dientes de ajo
1 copa de coñac
un poco de caldo de pescado

Modo de preparación:

Hacer ocho supremas con la merluza y rellenarlas con la carne del centollo (previamente cocida y desmenuzada) como si fueran libritos. Luego se rebozan las supremas en huevo y harina y se fríen en una sartén, reservándolas en un recipiente aparte.

La salsa de camarones se obtiene así: en el mismo aceite, se fríen las verduras (apio, cebolla, tomate...) y, una vez frito, se añaden los camarones que previamente se han machacado en un mortero. A continuación, se flambea con una copa de coñac y se añade un cucharón de fumet de pescado. Luego se pone la merluza junto a la salsa y se deja que todo junto haga borbotones. Se sirve en un plato caliente, decorado con unas colas de camarón y algunas estrellitas de verdura





Marítima Valenciana, S.A.

TERMINAL PÚBLICA DE CONTENEDORES DE VALENCIA
VALENCIA CONTAINER TERMINAL



Muelle Príncipe Felipe - Puerto de Valencia • 46024 Valencia - Spain
Tel. 34 96 393 83 00 • Fax 34 393 83 01/02 • E-mail: mv@marvalsa.com