

La voz de los puertos

LA ESTIBA

Número 72. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Septiembre 2001

En defensa del diálogo social



Los Ángeles acoge la **Conferencia Internacional de Solidaridad**
Congreso Internacional de Tráfico Marítimo en Santander



LOGÍSTICA integrada MARÍTIMO portuaria

TERMINAL CATALUNYA está situada en Barcelona, una de las puertos más importantes del Mediterráneo. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.025 m. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post Panamax, Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 8 Transliner de hasta 5 alturas, 19 Reach Stecker y maquinaria diversa. Una empresa que apuesta por una política de inversión continuada para ofrecerle el mejor servicio.

TERMINAL CATALUNYA, S.A.
Tan grande como Usted quiera.

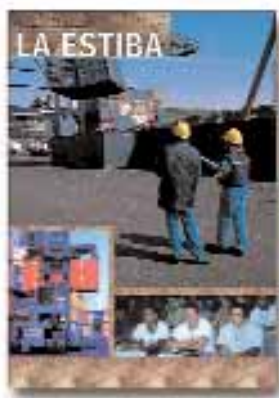
INTEGRATED SEAPORT LOGISTICS

TERMINAL CATALUNYA is located in Barcelona, one of the most important ports on the Mediterranean. It has an area of more than 400,000 m² and a docking line of 1,025 m. It has 8 Post-Panamax Port Cranes, Mobile Cranes for iron and steel handling, 8 Transliner Cranes of up to 5 heights, 19 Reach Stackers and diverse machinery. A company that will maintain a continuous investment policy in order to offer you the best service possible. TERMINAL CATALUNYA, S.A. As large as you wish it to be.

CONTAINER TERMINAL, GENERAL AND IRON AND STEEL CARGO



Terminal de Contenedores,
Carga General y Siderúrgicos



Sumario

Internacional 4

Conferencia de Solidaridad en los Ángeles
Encuentro de la Zona Macaronésica
IDC

Zonas 9

Andalucía
Canarias
Cataluña - Baleares
Levante
Norte

Claves históricas 18

El II Acuerdo Marco

Comisión de Salud Laboral 21

Formación 22

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
Diseño: **ComCom**, sccl
Imprime: **Canigó**, sl
Depósito legal: **TF291/84**



En defensa del diálogo social

La necesidad de defender el diálogo entre todos los interlocutores sociales ha llevado a la Coordinadora a participar en la Conferencia Internacional de Solidaridad celebrada en Los Ángeles durante el pasado verano. Convocada por la ILWU, el sindicato que aglutina a los estibadores norteamericanos y canadienses de la costa oeste, la Conferencia se convirtió en una plataforma para potenciar el intercambio de información entre los diversos sindicatos representados, además de erigirse en un homenaje al fundador de la ILWU, el ya legendario Harry Bridges.

La acelerada concentración de bienes y capitales en unas pocas manos, sumada a la desregulación de las leyes y normas que rigen el trabajo de la estiba, se perfila como la principal dificultad que debemos enfrentar los estibadores de este agitado principio de siglo. A la "globalización" de los poderes económicos y políticos, los estibadores debemos oponer la "globalización" de nuestras experiencias, uniéndonos para adoptar acciones conjuntas que reviertan no sólo en el beneficio económico, sino también en aspectos como la seguridad o la estabilidad laboral.

En España, la atención recae en el IX Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria de Santander, un encuentro planteado como una nueva oportunidad para fomentar el debate y el diálogo entre todos los protagonistas del sector. De hecho, este es el único camino viable, como ha quedado patente durante la negociación del Convenio Colectivo del puerto de Las Palmas, que ha puesto fin a un largo periodo de conflictos y desencuentros. Las decisiones que afectan a los puertos deben pasar por el consenso y, lógicamente, este consenso debe incluir nuestra voz y nuestra opinión. Ésta es nuestra meta. ■

Los Ángeles acoge la Conferencia Internacional de Solidaridad

Punto de encuentro

La Coordinadora ha asistido a la Conferencia Internacional de Solidaridad convocada por la ILWU, el sindicato que reúne a los estibadores de la costa oeste de Estados Unidos y Canadá. En el encuentro, nuestros delegados mantuvieron intensos contactos con representantes de diferentes países.

La Conferencia Internacional de Solidaridad celebrada en Los Ángeles entre el 30 de julio y el 2 de agosto, contó con la asistencia de tres delegados de Coordinadora: Miguel Rodríguez, responsable de la Zona Canaria, José Luis Llorca y Lázaro Lemes, responsables de las relaciones internacionales de la Coordinadora. Para nuestro sindicato, el principal objetivo consistía en incrementar los contactos con estibadores de otros países. Ante la globalización económica, que supone la concentración del poder económico y político en contados centros de decisión, la única respuesta válida es la unión de todos los estibadores.

La base fundamental para contrarrestar los efectos negativos de la mundialización de la economía consiste en ser globales, en tener una comunicación global que permita fortalecer el conocimiento mutuo y fomentar la solidaridad entre los portuarios. En este contexto, el IDC se perfila como un instrumento sobre el que podría girar el intercambio de información y la solidaridad. El IDC, de hecho, se encuentra en condiciones de responder a las verdaderas necesidades de los estibadores.

Es palpable la amenaza a las normas y leyes establecidas en los diferentes países, así como a las condiciones de tra-



L.Lemes y M.Rodríguez junto a J.Silva de Chile

bajo de los portuarios, lo que debilita sus derechos y difumina el papel de los sindicatos. La Conferencia nace con el objetivo marcado de fomentar el intercambio de información para proponer, a medio plazo, una estrategia de actuación conjunta.

La Conferencia, planteada como un punto de encuentro entre estibadores de todo el mundo, congregó a delegados de catorce países distintos. Los estiba-

dores norteamericanos y canadienses de la ILWU (costa oeste) se encargaron de la organización de un evento que buscaba potenciar el intercambio de conocimientos entre los diferentes puertos del mundo. Las condiciones varían mucho en función del puerto, por lo que es crucial establecer unos criterios generales sobre salud e higiene laboral, sobre tipos de mercancías, sobre los procesos de privatización, etc.

CINCO CONTINENTES

Entre los delegados presentes hay que destacar la asistencia de delegados de los cinco continentes. Por América estuvieron presentes delegados de Chile, Perú, Brasil y Canadá, además de los norteamericanos. Europa estuvo representada por tres de los países que han apostado con más fuerza por el IDC: España, Francia y Suecia, sin olvidar la presencia de los antiguos estibadores de Liverpool, que se han convertido en habituales de este tipo de congresos. De Oceanía llegaron estibadores de

Nueva Zelanda y Australia. Fue importante también la asistencia de un delegado africano (Namibia), así como de varios representantes de Corea del Sur y Japón, dos países con un volumen de tráfico enorme que cuentan con decenas de miles de estibadores.

Todo hace prever que ésta no será la última Conferencia Internacional de Solidaridad, ya que el sindicato australiano, MUA, se ha ofrecido para organizar una próxima reunión, a pesar de que todavía no se conoce la fecha concreta.



Marcha reivindicativa



Los delegados de Coordinadora junto a estibadores suecos

LA LUCHA DE CHARLESTON

Tampoco quiso la Conferencia despedirse sin hacer referencia a la lucha que mantienen cinco estibadores de Charleston con el Estado de Carolina del Sur. La proximidad del juicio llevó a los delegados a manifestar su solidaridad con estos portuarios cuyo único delito fue la defensa de sus derechos laborales.

Así, los participantes de la Conferencia se unieron a la petición del Comité Ejecutivo de AFL-CIO, en demanda de justicia para los cinco estibadores norteamericanos. ■



Jim Spinosa, de la ILWU



Akinobu Ito, de Japón



Australia también estuvo representada

El centenario de un luchador

Harry Renton Bridges

La Conferencia de Los Ángeles también rindió homenaje al fundador de la ILWU, Harry Renton Bridges. La historia de este inmigrante australiano nacido en 1901 y desaparecido hace once años tiene todos los elementos de una verdadera odisea.

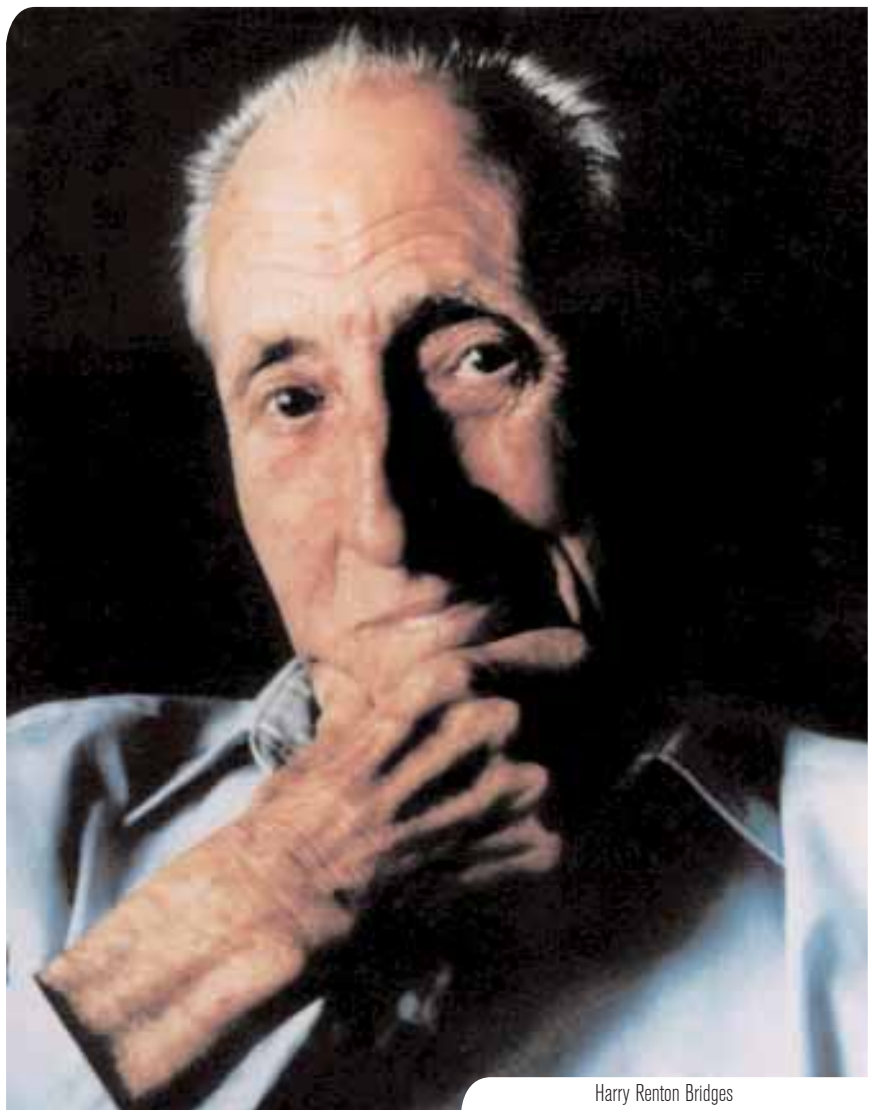
A los 19 años, Bridges emigró a San Francisco y trabajó como marinero durante tres años. En 1922 comenzó a enfrentarse a la corrupción del sistema de nombramiento de aquel puerto, basado en la designación a dedo y en los sobornos continuos. En 1924 fue nombrado portavoz del sindicato, pero su defensa de los derechos laborales le valió la enemistad de empresarios y autoridades.

La tensión entre obreros y empresarios alcanzó su cota máxima el 9 de mayo de 1934, una fecha que es conocida como el “Jueves Sangriento”. Ese día, la policía reprimió con dureza a los estibadores de San Francisco, Seattle y San Pedro, en una acción que les costó la vida a varios portuarios. Sin embargo, a partir de aquella lucha los estibadores lograron una mejora en sus condiciones laborales: reducción del tiempo de trabajo, mayor seguridad, aumento del sueldo.

Bridges también destacó como activista de los derechos de los afroamericanos y las mujeres, dos colectivos siempre discriminados. Su actitud le valió la acusación de marxista y el intento de deportación por parte del gobierno norteamericano. Su intensa actividad sindical le llevó a oponerse a la intervención norteamericana en Japón y a la

represión con la que fueron tratados los japoneses que vivían en los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial. Su vida fue, en fin, una cons-

tante defensa de los derechos de los más débiles, logrando para los puertos una mejora sustancial de las condiciones de trabajo. ■



Harry Renton Bridges

Tenerife, testigo del Primer Encuentro Macaronésico

Solidaridad atlántica

Las islas del Área Macaronésica han decidido ponerse a trabajar para mejorar su conocimiento mutuo. Fruto de esta voluntad ha nacido el Primer Encuentro Macaronésico en Tenerife.



Tenerife ha vuelto a ser un lugar de encuentro

Si el año pasado Tenerife fue testigo de excepción de la reunión histórica que dio lugar a la fundación del IDC, el Consejo Internacional de Estibadores, ahora ha sido el turno de las Islas Macaronésicas, unidas por primera vez en un encuentro portuario. De esta forma, Tenerife se ha consolidado definitivamente como la principal referencia internacional a la hora de hablar de solidaridad entre los trabajadores portuarios.

Al Encuentro, celebrado entre el 15 y el 16 de junio, asistieron delegados de las Canarias, Madeira y las Azores, aunque hubo que lamentar la ausencia de los portuarios de Cabo Verde. Pese a haber mostrado un gran interés por participar en esta reunión, los delegados de la isla de San Vicente no pudieron obtener los visados oportunos, lo cual impidió su presencia en Tenerife.

A pesar de estas dificultades, la reunión sirvió para dar el primer paso en el camino hacia la unión de los estibadores de las islas Macaronésicas, una zona tradicionalmente olvidada y encasillada exclusivamente como "destino turístico". Asistieron cinco delegados de las islas Azores, dos de Madeira, dos de Gran Canaria y cinco de Tenerife, además del coordinador general del IDC, Julián García, y de los responsables del área Internacional de la Coordinadora, José Luis Llorca y Lázaro Lemes.



Instantánea de la reunión

MADEIRA Y AZORES EN EL IDC

El Encuentro sirvió para confirmar la adhesión de Madeira y las Azores al IDC, con lo que el crecimiento de esta organización internacional se ve ampliamente reforzado. Además, los diferentes delegados pudieron intercambiar datos sobre sus puertos, conociendo de primera mano las condiciones de las labores de estiba en los demás puertos de la zona.

Entre los acuerdos alcanzados hay que destacar la decisión de celebrar una reunión de la zona Macaronésica cada seis meses. El encuentro se llevará a cabo de forma rotativa en las distintas regiones de la zona, con el objeto de seguir manteniendo los contactos entre los estibadores y coordinar acciones conjuntas. La próxima reunión tendrá lugar en Praia, la capital de Cabo Verde, antes de fin de año, aunque si las condiciones lo impiden el puerto elegido será Funchal, en Madeira.

Además de estrechar los lazos de amistad entre los estibadores, el Encuentro de las Islas Macaronésicas hizo patente la voluntad de los portuarios de incorporar al sector empresarial a este tipo de experiencias. De hecho, los intereses empresariales convergen en numerosos puntos con los de los trabajadores, por lo que el diálogo se hace más necesario que nunca. ■



Delegados lusos

El IDC sigue creciendo

Lisboa se ha incorporado de pleno al IDC

La consolidación del IDC como el principal instrumento de los estibadores portuarios para hacer oír su voz en el ámbito internacional se está traduciendo en la incorporación progresiva de nuevos sindicatos y trabajadores. En Portugal, han sido tres las zonas incorporadas: el puerto de Lisboa, las islas Azores y la isla de Madeira, mientras que en Bulgaria el puerto de Bourgas se ha mostrado muy interesado en sumarse al proyecto. Los contactos que han establecido los compañeros de Barcelona y de El Pireo (Grecia) con los estibadores búlgaros están resultando fundamentales en un proceso de adhesión que puede hacerse realidad muy pronto.

En Marruecos, sin embargo, las conversaciones para incorporar a los diversos sindicatos al IDC todavía no han cristalizado. De momento, la UMT de Casablanca ha firmado un acuerdo de cooperación con los dos sindicatos con mayor peso específico en el Mediterráneo

Occidental: la Coordinadora y la CGT francesa. El objetivo final de todo este proceso es la inclusión de la federación

marroquí en el IDC, pero todavía es necesario quemar diversas etapas antes de que esto se concrete.



El Pireo (Grecia) juega un papel vital en el IDC

Formación Sindical en Algeciras

Cursos que “enganchan”

La formación ha recibido un nuevo impulso en Algeciras. En esta ocasión se ha querido poner el acento en lo sindical, uno de los pilares sobre los que debe sustentarse el futuro de la Coordinadora.

Que la Coordinadora lleva tiempo empeñada en ofrecer la máxima formación a sus afiliados es algo de sobras conocido. Sin embargo, con demasiada frecuencia suele entenderse la formación como algo exclusivamente técnico, olvidando que también la formación sindical tiene una gran importancia. Para cubrir este hueco, nuestro sindicato ha impulsado una serie de cursos destinados a reforzar la “conciencia sindical” de los estibadores, sobre todo de los más jóvenes.

Así, los portuarios de Algeciras tuvieron la oportunidad de participar en junio en un curso de Formación Sindical preparado por el Centro de Estudios Layetana y dictado por Pepe Arana, un hombre con una enorme experiencia en el ámbito portuario. El curso fue todo un éxito, como recordaba Antonio Barrero Magaña -uno de los delegados de Algeciras y responsable de la política formativa de Coordinadora- cuando ironizaba sobre la atención de los “alum-

nos”: “Ahora, en vez de estar pendientes de que diese la hora, estaban tan metidos en el curso que se olvidaban por completo del tiempo”. El contenido del curso logró “enganchar” a los jóvenes, que siguieron al detalle las diferentes explicaciones de Arana.

Mediante este tipo de cursos, la Coordinadora persigue un objetivo básico: la formación de cuadros sindicales jóvenes. La nuestra es una profesión que estuvo a punto de desaparecer bajo el rodillo de las empresas, el gobierno y los grandes sindicatos. Sólo la acción conjunta de los estibadores alrededor de la Coordinadora pudo impedirlo. Toda esa herencia debe ser recogida de modo que los nuevos estibadores sepan extraer de ella lo mejor. Serán los jóvenes, y no otros, quienes deban hacer frente a los desafíos del nuevo contexto político y social: grandes empresas transnacionales, centralización del poder en Bruselas... De ahí la importancia de la formación. ■

Polémica en Motril

El proceso de selección de nuevos estibadores del grupo Cero ha originado una fuerte polémica en Motril. Las acusaciones vertidas por un estibador, en las que tacha el proceso de selección de “irregular”, han generado el rechazo de los delegados del Comité de Motril.

La Coordinadora considera que todo el proceso se ha desarrollado con el máximo respeto al principio de objetividad, como lo demuestra el hecho de que fue una empresa externa y especialista en la selección de personal quien intervino en la calificación y el examen de los aspirantes. Mediante este proceso fueron seleccionadas cinco personas, un resultado que ha sido impugnado en los tribunales.

Ante estos hechos, la Coordinadora lamenta el tono de las acusaciones vertidas, en las que no se ha respetado ni la imagen ni el honor de las personas, lo que podría dar pie a que fuera nuestro propio sindicato quien emprendiera las acciones judiciales oportunas. La apertura del censo en Motril es motivo de alegría, ya que significa creación de empleo y, sobre todo, la renovación de la plantilla de un puerto que muchos quisieron condenar al olvido. ■

Las 1^{as} jornadas Sindicales sentaron precedente



La Junta de Andalucía y el Gobierno Central abandonan Barbate

Barbate exige una solución

En esta época de "globalizaciones" y beneficios multimillonarios por parte de las grandes navieras, todavía hay estibadores que deben sobrevivir con poco más de 22.000 pesetas al mes. Y no estamos hablando de los portuarios de Cabo Verde o de Marruecos -cuya situación también es denunciabile-, sino de estibadores de Barbate, un puerto que pertenece a la aparentemente "rica" Unión Europea.

Los estibadores de Barbate, en la provincia de Cádiz, arrastran el problema de la falta de actividad desde hace seis años, cuando comenzaron a disminuir de forma drástica los volúmenes de tráfico en el puerto. La falta de acuerdo con Marruecos y el paro forzoso de la flota pesquera han reducido al mínimo el trabajo en Barbate. De hecho, durante el pasado mes de julio los estibadores sólo llevaron a cabo un jornal, una cantidad a todas luces insuficiente para poder llevar una vida digna.

El año pasado, los estibadores barbateños se concentraron durante cinco meses a las puertas de la Subdelegación del Gobierno de Cádiz, sin recibir respuesta alguna ni por parte de la administración central (Puertos del Estado) ni por parte de la autonómica, la Junta de Andalucía. En esta situación extrema se encuentran 20 trabajadores, que exigen una salida en condiciones.

Resulta claro que la actual demanda supera en gran medida la dimensión de la plantilla, por lo que cualquier solución pasa por dos canales: o la baja voluntaria o la recolocación en alguno de los puertos cercanos bajo las mismas condiciones que sus compañeros estibadores.

La situación de Barbate no es nueva en España, ya que otros puertos "pequeños" han debido enfrentarse a problemas similares. En Cataluña, después de una larga lucha encabezada por la Coordinadora, la solución pasó por unir los tres puertos amenazados -Sant Carles, Vilanova y Palamós- bajo una única Sociedad de Estiba, Esticat, dependiente del gobierno autonómico. En el País Valenciano se está estudiando aplicar una solución parecida para los puertos de Dénia y Torrevieja.



Los estibadores de Barbate piden una salida

COORDINADORA SE MUEVE

La Coordinadora ha llevado a cabo numerosas gestiones frente a la Junta de Andalucía. Los primeros contactos se iniciaron a principios de abril con el gerente de Puertos de Andalucía, Juan Carlos Fernández-Rañada. Paralelamente, compañeros de varios puertos españoles han aprobado en asamblea la incorporación de portuarios de Barbate a sus plantillas, como ha ocurrido con Sagunto, Sevilla y Cartagena. A pesar de estas iniciativas, la Junta andaluza todavía no se ha manifestado definitivamente sobre el problema de Barbate, aunque sí se ha comprometido a hacerlo durante el mes de octubre. De

momento, la Coordinadora se encuentra dispuesta a comenzar los trámites para trasladar a otros puertos del país a ocho trabajadores de Barbate, pero para ello es necesario concretar un acuerdo con Puertos de Andalucía.

La resolución del conflicto de Barbate no debe abocarnos a otros problemas. Así, si todos los estibadores son trasladados existiría el riesgo de que en el puerto se siguiese llevando a cabo alguna actividad comercial, aunque sin estibadores profesionales. El peligro de que Barbate se convierta en un puerto de cabotaje RoRo con el norte de África es real. ■

El Convenio de Las Palmas asegura la continuidad de toda la plantilla

Grandes sacrificios

Salvar a la plantilla. Con ese objetivo han negociado los delegados de Las Palmas el nuevo Convenio Laboral para los próximos cinco años. El acuerdo ha sido posible gracias al sacrificio de los estibadores, que han recortado su sueldo para reducir el déficit de Sestiba.

Ante la complicada situación del puerto de Las Palmas, con un déficit cercano a los mil millones de pesetas, los estibadores siempre han reiterado su voluntad de encontrar una solución

aceptable para toda la plantilla. Fruto de esta voluntad, el pasado junio entró en vigor el tercer Convenio Colectivo entre Sestiba, las siete empresas estibadoras y el Comité de Empresa.

El acuerdo ha sido posible gracias al sacrificio de los estibadores, que han aceptado recortes en el sueldo con el único objetivo de sanear la Sociedad de Estiba. Esto supondrá un ahorro de unos cien millones de pesetas anuales. Sin embargo, el ahorro más significativo viene de la mano de los 600 millones de pesetas derivados de la renuncia de 500 pesetas por turno por parte de los 652 estibadores de la plantilla y durante un periodo de diez años.

El compromiso de Sestiba, según declaró Luis Hernández –su presidente–, es volver a los niveles de sueldo perdidos lo antes posible. El Convenio, que tiene una duración de cinco años, también establece que por cada diez días de trabajo al estibador le corresponden dos jornadas de descanso, mientras que las vacaciones aumentan una semana si se toman fuera del verano.

La lucha de los estibadores canarios se ha centrado en la unidad de la plantilla. Anteriores propuestas de Sestiba fueron rechazadas porque suponían dividir a los trabajadores, echando a unos y quedándose con otros. La Intersindical Canaria ha preferido mantenerse unida y sacrificar algunos de sus derechos, antes que perder el trabajo de un solo compañero.

El acuerdo recoge un Plan de Prejubilaciones para el personal al que le falten menos de 50 meses para jubilarse (4 años y 2 meses) e incluye también referencias a la movilidad geográfica. De hecho, los muelles de Arrecife, en Lanzarote, y Puerto del Rosario, en Fuerteventura, incrementarán sus plantillas si se mantiene la actual tendencia al alza en el tráfico. ■



Las Palmas deja atrás los conflictos

Rechazo al PP

La Intersindical Canaria celebró el pasado Primero de Mayo con una manifestación en Santa Cruz de Tenerife que congregó a numerosos trabajadores. La marcha transcurrió bajo un único lema: **“Contra la política laboral del PP y sus aliados”** y dejó bien claro el rechazo de la Intersindical a la reciente Reforma del Mercado Laboral aprobada por el PP con la complicidad de los sindicatos mayoritarios. ■





Ibiza siempre ha secundado las luchas de Coordinadora

Homenaje a Antonio Esteban

La Coordinadora ha decidido reconocer la trayectoria de Antonio Esteban mediante la concesión del “pin de oro” de la organización, una insignia que simboliza el aprecio de los compañeros por toda una vida dedicada a la lucha sindical. No en vano, Esteban ha sido hasta su reciente jubilación uno de los delegados más activos de la Coordinadora, impulsando su nacimiento y contribuyendo a hacer del puerto de Sant Antoni una de las plazas con mayor fuerza sindical en los últimos 20 años.

Esteban ha sido capaz de imprimir un carácter propio a las reivindicaciones sindicales de los estibadores ibicencos, que siempre han sabido estar al lado de Coordinadora en los momentos más difíciles. La fortaleza del sindicato en Ibiza y Menorca ha actuado en los últimos años como un impulso para los estibadores de Mallorca, donde puertos como Palma o Alcudia han comenzado a dejar atrás su situación de olvido. ■



Esteban ha sido crucial para la Coordinadora



El puerto de Barcelona mantiene su estabilidad

Barcelona

consolida su tráfico

El puerto de Barcelona continúa presentando una salud de hierro, como se desprende los volúmenes de tráfico obtenidos durante el año 2000. Así, el tráfico de TEU's experimentó un notable incremento, del orden del 12,36%, situándose en un total de 1.387.570 unidades, frente al 1.234.987 movidos en 1999.

La situación de Barcelona se ha repetido en todo el arco mediterráneo, lo que demuestra que a pesar de la tan temida desaceleración económica, puertos como Barcelona, Tarragona o Valencia han conseguido consolidar sus tráficos e, incluso, mantener una tendencia al alza.

Así, el tráfico total se ha situado en Barcelona en 30.160.379 toneladas, lo que supone un aumento del 5,79% res-

pecto al año anterior, cuando se movieron 28.508.510. En cuanto al tráfico de pasajeros, otro de los grandes objetivos del puerto barcelonés, la cifra se ha elevado hasta el 1.424.621, con un incremento más moderado del 3,36%. Esto significa que, lentamente, Barcelona se va convirtiendo en un punto de referencia para los cruceros que planifican sus rutas en el Mediterráneo.

El descenso registrado en el número de barcos atracados, de 9.204 en 1999 a 9.138 en 2000 debe achacarse a la cada vez mayor capacidad de los nuevos barcos. Así, el número de TEU's que puede transportar un solo barco no hace más que aumentar año tras año, estando en construcción buques de hasta 20.000 TEU's.

NUEVOS COMPAÑEROS

Estibarna incorporó, durante el pasado mes de junio, 18 nuevos estibadores al grupo Cero. Con la llegada de estos jóvenes el puerto barcelonés consolida la nueva etapa emprendida en 1995 con la renovación progresiva de la plantilla. Cada año, la apertura del censo de Estibarna ha permitido la incorporación de nuevos estibadores, asegurando, de este modo, la continuidad de la profesión. De hecho, su mayor preparación técnica actúa como la principal garantía a la hora de asegurar un futuro no exento de dificultades. ■

El tráfico de TEU's sufre un notable auge durante el periodo 1999-2000

Valencia crece

El espectacular crecimiento del puerto de Valencia se está concentrando en el tráfico de TEU's, con un aumento cercano al 13% en un solo año. Sin embargo, esta expansión valenciana todavía no tiene una traducción directa en el aumento de la plantilla, algo que la Coordinadora sigue reclamando.

El tráfico de TEU's en el puerto de Valencia continúa experimentando un notable crecimiento como se desprende de la comparación entre el volumen de tráfico operado en 1999 y el movido el año pasado. En solo un año Valencia aumentó su tráfico de contenedores un 12,18%, pasando de 1.138.740 a 1.277.474 TEU's, una cifra que lo sitúa como uno de los puertos con mayores perspectivas de crecimiento en los próximos tiempos.

Este incremento en el volumen de tráfico también se ha traducido en un mayor número de barcos que han operado en el puerto valenciano. En total, en el año 2000 fueron 5.637 los buques atracados, mientras que en 1999 la cifra se quedó en 4.796. En mercancía no containerizada el aumento fue espectacular, del orden del 35%, dejando las cifras totales en 1.928.248 toneladas.

Ante todas estas cifras parece evidente que no sólo es necesario ampliar las instalaciones portuarias, con nuevas inversiones y zonas de atraque,

sino también ampliar las plantillas para que exista una correlación adecuada entre personal portuario y trabajo requerido.

La pujanza de Valencia también ha tenido su repercusión en los demás puertos dependientes de la Autoridad Portuaria valenciana. Así, el tráfico en Sagunto se ha ralentizado durante el periodo 1999-2000. El volumen de TEU's se ha situado en 30.536, una cifra que supone un retroceso del 2,38% respecto a la cantidad anterior (31.281). Los buques atracados también han disminuido, pasando de 1.249 a 1.092,

mientras que la mercancía no containerizada ha logrado mantenerse con unas cifras prácticamente idénticas (de 2.348.000 toneladas se ha pasado a 2.354.000 toneladas, lo que supone un ligero incremento del 0,23%).

Gandía ha vivido un proceso paralelo al de Sagunto. El número de barcos se ha reducido un 21% (de 315 a 248), habiendo dejado incluso de mover TEU's. La mercancía general no containerizada ha experimentado un leve retroceso del 5%, cifrándose el volumen de toneladas movidas durante el 2000 en 421.217. ■



El tráfico se ha consolidado



Estiba de palés

Todo un desafío

Santander se ha convertido, por unos días, en el centro de atención de todos los protagonistas del sector de la estiba. ¿El motivo? La celebración del IX Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria en el Palacio de la Magdalena, uno de los espacios más emblemáticos de la capital cántabra.

El Congreso, que se celebra entre el 24 y el 29 de septiembre en Santander, supone una nueva oportunidad para reflexionar sobre el actual panorama de la estiba, inmerso de lleno en un intenso proceso de transformación. De hecho, el programa de conferencias y debates se presenta bajo un título que

habla por sí mismo: “Claves y desafíos de la actividad portuaria en el nuevo milenio”. Es, precisamente, esta noción de cambio la que origina la necesidad de articular un diálogo entre todos los protagonistas de la estiba, algo que la Coordinadora siempre ha reclamado.

Así, y después de la inauguración oficial a cargo del ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, el Congreso gira alrededor de tres grandes módulos y siete áreas temáticas con sus correspondientes paneles y ponencias. En el primer módulo, convocado para el día 25 de septiembre, se ha previsto el análisis de tres ejes temáticos: Mundialización, flujos comerciales y estrategias empresariales; Los puertos: escenarios centrales de la globalización; y, por último, La gestión portuaria: cambios estructurales, modelos y tendencias.

Los siguientes módulos, días 26 y 27 se estructuran bajo el epígrafe: Retos y políticas portuarias en el arranque de un nuevo siglo. De hecho, el 27 de septiembre, y en el sexto panel de debate, la Coordinadora va a contar con un representante, Julián García, que a la vez también es Coordinador General del Consejo Internacional de Estibadores.



Postal de 1950 en la que se distingue el puerto santanderino

LA GLOBALIZACIÓN, A DEBATE

Pocas palabras despiertan tanta diversidad de opiniones como la globalización. Tenida por unos como la solución a todos los problemas de la economía, muchos otros la consideran poco menos que un monstruo de siete cabezas dispuesto a aniquilar lo poco que queda del Estado del Bienestar. Sea como sea, la globalización económica esconde un proceso de concentración de capitales sin precedentes en la historia de la humanidad. A medida que los beneficios de la transnacionales aumentan de forma vertiginosa, los recortes en los gastos sociales se hacen más ostensibles, en un proceso que afecta a todos los países del mundo. Ante esta situación, muchas organizaciones –como la propia Coordinadora– reclaman una globalización “más humana”, en la que los trabajadores sean tenidos en cuenta y, sobre todo, en la que las simples cifras no sustituyan a las personas.

Y los puertos, que actúan como el pulmón del sector comercial, no pueden ser ajenos a este debate. El IX Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria se ha enfocado, precisamente, desde esta perspectiva. Analizar con detalle cuáles pueden ser los beneficios y los perjuicios de la globalización es fundamental en un momento como el presente. La concentración empresarial, la legislación europea, el papel del IDC... todos estos elementos juegan un rol crucial en los diferentes debates y ponencias previstos durante el Congreso. ▀



Julián García, coordinador del IDC

POTENCIAR EL DIÁLOGO SOCIAL

La intervención de Julián García, coordinador general de nuestro sindicato y del International Dockworkers Council (IDC), tiene lugar en el panel “Un nuevo marco legal a debate”. Este es un extracto de su intervención:

“La Comunidad Europea y el marco constitucional español impulsan el diálogo social como instrumento reforzador de la legitimidad en el proceso de elaboración de las normas denominadas sociales, sin que ello afecte a la que ostentan los representantes democráticamente elegidos por los ciudadanos.

Los puertos son infraestructuras prestadoras de servicios públicos (servicios de interés económico general, en Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE de 17 de julio de 1997) cuya incidencia social y repercusión económica resulta incuestionable. Los agentes económicos y sociales, por medio de las organizaciones generales o sectoriales,

representan el interés directo y contribuyen a configurar el interés general. Su experiencia y el conocimiento de la “realidad portuaria” es de concurso obligado en el momento de analizar la conveniencia y, en su caso, para elaborar las directrices de nuevos marcos normativos.

Las modificaciones normativas en el ámbito portuario precisan un amplio consenso social, posibilitando real y efectivamente los objetivos de incremento de productividad y competitividad de la actividad portuaria y la mejora de la calidad en la prestación de los servicios.

La propuesta de Directiva de la Comisión Europea sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y el proyecto de modificación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante española, adolecen del necesario diálogo social”. ▀

El II Acuerdo Marco

1993-1999

Tiempos de paz



Los estibadores participan en nuevos cursos

Para muchos, la clave de la supervivencia de la Coordinadora estriba, precisamente, en ese carácter atípico. Desvinculada de cualquier partido político, la Coordinadora ha sabido hacer de la defensa de una profesión –el estibador público– su principal razón de ser, aún en las condiciones más difíciles.

En 1993, la firma del II Acuerdo Marco supone el reconocimiento implícito, por parte de la Administración, de que el modelo portuario español es válido. Así, un modelo que había nacido con certificado de defunción incluido logró ser reconocido por los mismos poderes políticos que unos años antes pretendían desmantelarlo.

Así, a pesar de que el presidente de turno de Puertos del Estado, Fernando Palao, seguía hablando de los “vientos de liberalización” y de la “libre competencia”, la agresividad con que los gobiernos de Madrid habían enfocado sus relaciones con los estibadores se suavizó en gran medida.

ÉXITOS SINDICALES

En 1995, y después de unos años en los que la reducción del número de estibadores había minado la base social del sindicato, la Coordinadora comenzó a recuperarse. Por primera vez después de mucho tiempo, la Coordinadora mejoró sus resultados en las elecciones sindicales, convirtiéndose en la organi-

zación sindical más representativa en la inmensa mayoría de los puertos españoles. Esta recuperación vino acompañada de un ligero aumento de las plantillas, en las que empiezan a incorporarse jóvenes estibadores que aportan nuevas ideas e inquietudes. La Coordinadora siente, entonces, la necesidad de dar un nuevo impulso a la organización.

La defensa acérrima del modelo portuario español se centró en los tres ejes fundamentales de la lucha de Coordinadora: unidad, rotación y profesionalidad. De hecho, es esta profesionalidad la que se enfoca como principal eje para asegurar el modelo. Demostrar que sólo con estibadores profesionales es posible garantizar el máximo beneficio se convierte en una de las claves del discurso de la Coordinadora durante estos años.

Las relaciones internacionales también vivieron un fuerte impulso, sobre todo a raíz del conflicto que arrastró a 500 estibadores de Liverpool a perder su empleo. Después de aquella aparente derrota (los estibadores nunca han vuelto a su antiguo trabajo), quedó claro que sólo una organización internacional propia sería capaz de defender los derechos de los estibadores con unas mínimas garantías. La inoperancia de la ITF y su estructura burocrática la convertían en un lastre para cualquier acción. Los hechos de Liverpool en 1996 sirvieron para dejar el terreno abonado a una nueva organización gestada por los propios estibadores, el actual IDC (aunque éste no nacería oficialmente hasta junio de 2000). ■

La firma del II Acuerdo Marco en 1993 supone el inicio de un periodo en el que el diálogo con las diferentes administraciones jugará un papel cada vez más importante. Además, y después de una etapa de lento declive, la Coordinadora mejorará en 1995 sus resultados electorales, lo que significará un punto de inflexión para una organización completamente atípica en el panorama sindical español.



Algunos de los hombres que han protagonizado las luchas de la Coordinadora, como el ya desaparecido Remigio Vélez (segundo por la derecha)

La Comisión de Salud y Prevención de Riesgos consolida su actuación

Prevenir a tiempo

Si la formación se ha convertido en uno de los ejes de la Coordinadora, otro tanto hay que decir de la prevención de riesgos laborales. La actuación de una comisión específica y su actuación a lo largo de estos meses demuestra que estamos ante una carrera de fondo.

La Comisión de Salud Laboral y Prevención de Riesgos Laborales se ha consolidado con la presencia de puertos de las cinco zonas. Algeciras y Málaga por Andalucía; Tarragona y Barcelona por la Zona Catalano-Balear; Alicante y Valencia por Levante; Gijón y Avilés por la Zona Norte; y Las Palmas y Tenerife por las Islas Canarias. De esta forma, la Comisión goza de la máxima representatividad y puede recoger las necesidades concretas de cada puerto con la máxima rapidez.

El principal objetivo de la Comisión consiste en la unificación de criterios para definir un modelo unificado de servicios de prevención. De hecho, en algunos puertos la implantación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales todavía es mínima. Por este motivo es más necesario que nunca unificar los criterios en cuanto a los riesgos profesionales, teniendo en cuenta que cada puerto puede tener unas características particulares. Es importante adaptarse a las exigencias concretas de cada tipo de carga: contenedores, minerales, carga general, graneles...

Otro de los pilares en los que la Comisión quiere basarse es en la formación de los delegados sindicales. Por ello, todos los delegados deberán haber superado un curso específico de formación de una duración de 50



La política de prevención es crucial

horas. De este modo, se hace necesario contar con una serie de materiales didácticos que reflejen con eficacia la complejidad de las tareas portuarias.

La Comisión tampoco ha querido olvidar las campañas contra la adicción al alcohol y las drogas. El ejemplo de Barcelona, donde el Plan de

Prevención incluye una campaña informativa, la actuación de un grupo de apoyo y el seguimiento del afectado ha despertado un gran interés en los demás puertos. La incorporación constante de jóvenes estibadores obliga a prestar especial atención a uno de los problemas más graves con los que se enfrenta nuestra sociedad. ■



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

La formación resulta fundamental para asegurar la profesionalidad

Una pieza clave

En el rompecabezas de los puertos existe una pieza que puede dar más juego que las demás: la política formativa. Los estibadores debemos participar en ella no sólo como sujetos pasivos, sino colaborando en su diseño y aplicación de una forma activa.

Hablar de formación en los puertos es hablar, precisamente, de una de las piezas que deben conformar su futuro a corto y largo plazo. En el pasado, la Coordinadora basó su acción en la defensa de la rotación, la unidad del colectivo y la profesionalidad, tres pilares que sólo podían sustentarse sobre la base de una formación adecuada. En síntesis, únicamente la formación continua puede garantizar que sean los estibadores profesionales quienes estén mejor capacitados para trabajar en la estiba y desestiba de los buques. Y es, a partir

de esta convicción, desde donde debe partir nuestras reivindicaciones.

Sin embargo, y como suele ocurrir, el deseo de una mayor formación no siempre se traduce en políticas concretas. Mientras que en algunos puertos los cursos de formación han sido prácticamente inexistentes, en otros ha sido la propia Sociedad de Estiba su principal impulsora. Tanto en un caso como en otro, los estibadores siempre hemos demostrado estar dispuestos a recibir una formación adecuada, ya que somos

conscientes de que sólo así podremos defender con garantías de éxito nuestros puestos de trabajo.

Resulta vital que seamos los propios estibadores quienes participemos activamente en estas políticas formativas, y no sólo desde un punto de vista estrictamente receptivo, sino también como impulsores de las mismas. De ahí la importancia que organismos como el Centro de Estudios Layetana jueguen un papel protagonista en la formación portuaria. ■



Cocina Marinera

Lubina a la plancha con risotto de naranja y Mimolette

Ingredientes (4 personas)

1 lubina fresca de 1 kilo
 1 manojo de espárragos verdes medianos
 4 tazas de arroz bomba
 2 cebollas
 5 dientes de ajo
 2 hojas de laurel
 40 gr. de mantequilla
 8 cucharadas de aceite de oliva
 1,5 l. de zumo de naranja
 80 gr. de Mimolette rallado
 2 cucharadas de nata líquida
 1 l. de agua
 1 copa de vino blanco seco
 aceite de oliva virgen extra
 2 cucharadas de cebolleta verde picada
 1 zanahoria
 1 puerro
 80 gr. de azúcar
 1/2 rama de apio
 6 granos de pimienta negra

Modo de preparación

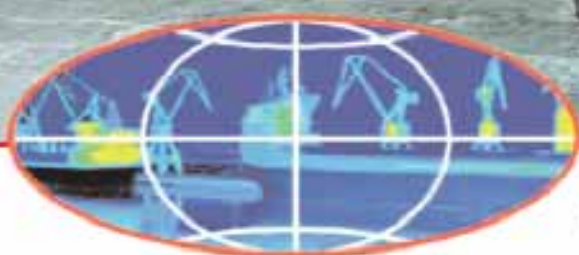
Para el fumet de lubina se le quitan las aletas y se la escata. Se levantan los filetes, se pulen y se cortan en porciones. Luego, en una olla se rehogan con 6 cucharadas de aceite a fuego suave, 1 puerro, 1 cebolla, 1 zanahoria, 1/2 rama de apio, 2 dientes de ajo, 6 granos de pimienta negra y 1 hoja de laurel. Se añaden la cabeza y las espinas cortadas. A continuación, se vierte 1 copa de vino blanco. Se cubre todo con 1 litro de agua y se deja hervir durante 20 minutos.

El jarabe de naranja se obtiene en un cazo a fuego suave. En él se elabora un caramelo rubio con 80 gr. de azúcar y 1 cucharada de agua. Luego se pela y se añade la piel de 1/2 naranja y su zumo. Para el risotto se utiliza una cazuela en la que se calienta la mantequilla con 2 cucharadas de aceite de oliva. Se rehoga luego 1 cebolla picada, 3 dientes de ajo picados y 1 hoja de laurel. Se añade el arroz bomba y se remueve durante 2 minutos. Luego se cubre el arroz con el fumet caliente, al que se le irá añadiendo más caldo a medida que se consuma (15 minutos). Después se agrega el zumo y la piel rallada de la naranja, el Mimolette rallado y se remueve. Cuando el arroz está cocido, se incorpora la nata líquida y se retira del fuego. Por último, la lubina se salpimenta y en una plancha bien caliente se cuece por el lado de la piel con un poco de aceite.



Claves y Desafíos de la Actividad Portuaria en el Nuevo Milenio

Santander
24-29 de septiembre de 2001



ORGANIZAN:



Avenida del Pinarado, nº 10. Campo de las Naciones
28042 Madrid, España/Spain
Tel.: (+34) 91 521 55 00 - Fax: (+34) 91 521 55 06
www.portel.es



Paseo de Pereda, 33, 1º
39004 Santander, España/Spain
Tel.: (+34) 942 20 36 00 - Fax: (+34) 942 20 36 32
www.puerto.santander.es

Secretaría Técnica: Inscripciones y reservas
AICORU
C/ Magallanes, 36
39007 Santander, España/Spain
Tlfos.: (+34) 942 11 65 13 - (+34) 942 23 00 27
Fax: (+34) 942 23 10 38
e-mail: info@afim.es

Servicio Internet:
www.portel.es/santander

"IX Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria"

EL NEGOCIO PORTUARIO Y LA GLOBALIZACIÓN

- **Mundialización, flujos comerciales y estrategias empresariales**
- **Los Puertos: escenarios centrales de la globalización**
- **La gestión portuaria: cambios estructurales, modelos y tendencias**

RETOS Y POLÍTICAS PORTUARIAS EN EL ARRANQUE DE UN NUEVO SIGLO

- **Las Infraestructuras Portuarias**
- **La problemática medioambiental de los puertos**
- **Hacia un nuevo marco legal para los puertos**

IBEROAMÉRICA ESCENARIO EMERGENTE

- **Los retos del sector portuario en iberoamérica: cooperación y desarrollo**

PATROCINADORES:



COLABORA:



TRANSPORTISTAS OFICIALES:

