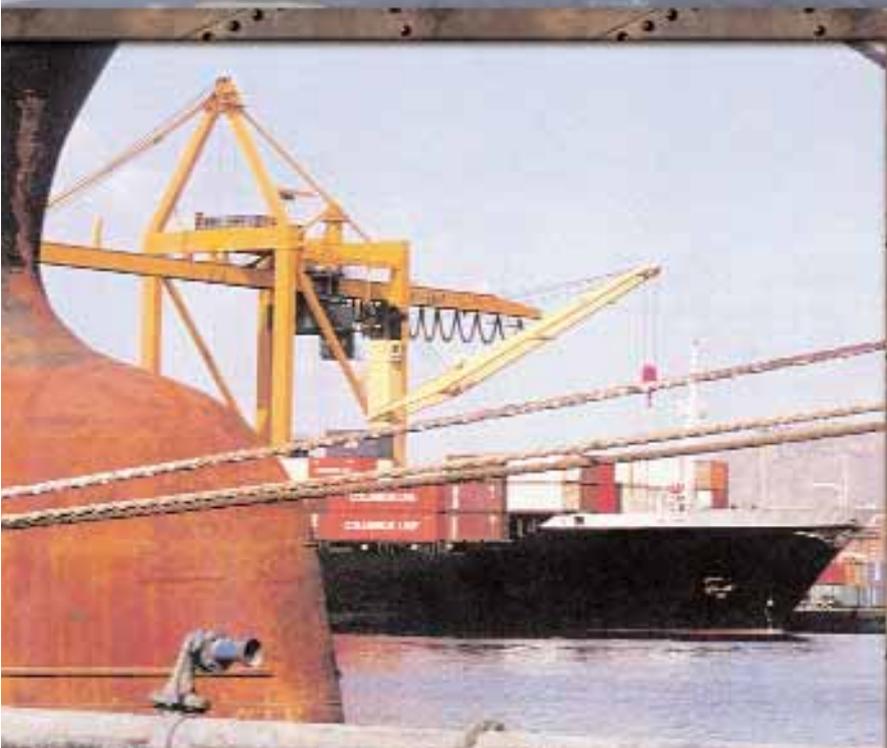


La voz de los puertos

LA ESTIBA

mero 75. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Noviembre 2002

Todos a una



Movilizaciones en todos los puertos contra la reforma del gobierno



LOGÍSTICA integrada MARÍTIMO portuaria

Terminal Catalunya S.A.

TERMINAL CATALUNYA está situada en Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.825 m. Cuenta con 6 Grúas Púlbico Post-Panamax, Grúas Móviles para manipulación de siderúrgicos, 8 Transtainer 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.



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 1,825 m. It has 6 Post-Panamax Port Cranes, Mobile Cranes for iron and steel handling, 8 Transtainer Cranes of up to 5 heights, 19 Reach Steackers 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.



Un colectivo unido



Sumario

En defensa de los Puertos 4

Asamblea General 11

Internacional 12

ILWU: Bush ataca a los estibadores
Chipre: La apuesta por el diálogo
Bulgaria, Argelia y la Federación Portuguesa se incorporan al IDC

Zonas 16

Andalucía
Canarias
Cataluña - Baleares
Levante
Norte

Tal como éramos 22



Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

Edición, redacción y diseño: **ComCom**, sctl
Méndez Núñez, 1, 3ª - 08003 Barcelona
Teléfono: 93 319 28 50 - Fax: 93 319 98 92
Correo electrónico: estiba@coordinadora.org
Depósito legal: **TF291/84**

Los estibadores han demostrado, una vez más, una formidable capacidad de movilización. Ante la propuesta de modificación de la Ley de Puertos, que suponría el empeoramiento del actual modelo portuario español, que ha sido tomado como ejemplo en otros países y que ha demostrado su capacidad competitiva en el ámbito internacional, la Coordinadora ha impulsado un movimiento de rechazo del que no sólo participan estibadores, sino también remolcadores, amarradores, prácticos e, incluso, trabajadores de las distintas Autoridades Portuarias. La actitud adoptada por la Federación de Prácticos, que ha advertido del encarecimiento de los servicios de llevarse adelante la reforma de la Ley, pone de manifiesto la amplitud de un movimiento que no deja de sumar apoyos a medida que transcurren los días.

Así, durante los meses de septiembre y octubre los puertos de todo el Estado han sido escenario de concentraciones, manifestaciones y paros en los que los trabajadores portuarios han exigido al Ministro de Fomento que rechace y no haga propio el anteproyecto elaborado por el Presidente de Puertos del Estado sin el consenso de los agentes económicos y sociales. No ha faltado nadie. Desde Bilbao a Algeciras y desde Santa Cruz de Tenerife a Barcelona, todos los puertos de la Península, Baleares y las Canarias han expresado de modo unánime su disconformidad con lo que supone un ataque al modelo de estiba ratificado en el III Acuerdo Marco por el Gobierno, las organizaciones empresariales y los sindicatos, evidenciando que mediante el diálogo social se ha consolidado un sistema portuario que ha hecho posible, en paz laboral, la creación y distribución de riqueza en el sector, situándose en las mayores cotas de competitividad internacional.

El Ministro de Fomento tiene ahora dos opciones: o bien escuchar a los trabajadores portuarios, a los otros colectivos portuarios y a los agentes económicos que han mostrado su preocupación ante las propuestas de Puertos del Estado y retomar el diálogo social -el camino que desea la Coordinadora-, o bien imponer su postura y alinearse con los sectores especuladores de España y de la Unión Europea. Sea cual sea la elección del Ministro y del Gobierno, los estibadores y el resto de colectivos portuarios ya han hecho sentir su voz con toda su intensidad. La Asamblea General de la Coordinadora, celebrada entre el 14 y el 15 de noviembre en Palma de Mallorca, ha servido para definir la estrategia de un sindicato dispuesto a defender con responsabilidad, pero con contundencia y perseverancia, un modelo de estiba que garantice el crecimiento del tráfico portuario mediante el incremento de la productividad, la competencia y los acuerdos colectivos. En esta línea, el éxito del paro del 19 de noviembre constituye una clara muestra de la firme voluntad de los estibadores a la hora de defender el sector. Exigimos que la capacidad de diálogo de los interlocutores sociales y del Gobierno, que ha permitido la estabilidad laboral en los puertos durante más de diez años, no se tire por la borda. ■

La Coordinadora impulsa una serie de movilizaciones contra la reforma de la Ley

En defensa de los Puertos

El colectivo portuario ha demostrado estar dispuesto a defender el modelo de estiba aprobado en el III Acuerdo Marco. Los estibadores, agrupados alrededor de la Coordinadora, han impulsado un movimiento de rechazo a la anunciada reforma de la Ley de Puertos. Día tras día, amarradores, prácticos, remolcadores, trabajadores de las Autoridades Portuarias y agentes de aduanas se van sumando a las diferentes protestas que se organizan en cada puerto.

Las movilizaciones en defensa del actual modelo de estiba han ido creciendo a medida que se hace más patente la amenaza de modificación de la Ley de Puertos. La inmensa mayoría de los estibadores han secundado los paros en protesta contra el proyecto del Partido Popular, demostrando que el colectivo portuario se encuentra unido y decidido a defender con firmeza su futuro.

La constatación de que la reforma quiere llevarse a cabo con secretismo y contra los intereses de los trabajadores portuarios ha conducido a la Coordinadora a articular un movimiento general en defensa de la Ley vigente. Todos los actores implicados en el trabajo en los puertos, desde los prácticos hasta los remolcadores, han expresado su desconfianza hacia un proyecto de reforma que ni siquiera se ha tomado la molestia de consultarles. En realidad, la modificación de la Ley es un verdadero misterio para los trabajadores, ya que nadie, ni siquiera el presidente de Puertos del Estado, se ha acercado a rendir explicaciones. El canario Alfonso Muñoz, presidente de la Federación Española de Prácticos, ha dado buena fe de ello al asegurar que "desde Puertos

del Estado nadie nos ha informado del contenido definitivo de un proyecto que, para mí, sigue siendo un misterio".

A estas alturas, resulta claro que existen dos posiciones divergentes sobre la organización del trabajo portuario. Por un lado, estibadores, amarradores, prácticos, remolcadores y, en definitiva, todos los que conocen realmente las condiciones de trabajo en los muelles, han levantado su voz para defender la validez del actual modelo de estiba, que conserva la titularidad pública de los puertos a través de las Sociedades de Estiba y que, paralelamente, impulsa la libre competencia. Por el otro, el discurso se articula a través de las posiciones más conservadoras del gobierno. Escudándose en la Directiva de la Comisión Europea impulsada por Loyola de Palacio, quienes se encuentran detrás de la reforma de la Ley de Puertos explican que con esta modificación "el mercado se abrirá definitivamente a la libre competencia", algo completamente rebatido por quienes conocen en profundidad el sector.

La reforma, de imponerse en los términos fijados por el gobierno de José

María Aznar, no sólo provocará una mayor concentración de capitales en unas contadas manos, sino que acabará encareciendo los servicios, tanto para las empresas estibadoras como para los consumidores finales. En el camino, además, se habrá perdido el carácter de servicio público que todavía hoy conservan los muelles y se habrá eliminado la profesión de estibador. Las consecuencias de esto último pueden ser, lógicamente, devastadoras: más accidentes laborales, menor rendimiento y, a la postre, un encarecimiento global del servicio. En realidad, los estibadores profesionales son los únicos que pueden ofrecer garantías de estabilidad y crecimiento en un sector sometido a los constantes vaivenes del mercado. Desde este punto de vista, resulta sintomático que tengan que ser los propios trabajadores quienes se vean obligados a defender la actual legislación ante el acoso que sufre por parte del propio gobierno. De hecho, incluso el III Acuerdo Marco, firmado en 1999 y considerado entonces por el Partido Popular como un modelo a imitar, quedaría completamente superado si se termina imponiendo la reforma. ▀



Los estibadores actúan

La primera acción colectiva se remonta al pasado 19 de septiembre, fecha en la que los trabajadores de la práctica totalidad de los puertos españoles llevaron a cabo una serie de concentraciones en protesta por la actitud del gobierno. El seguimiento fue masivo, demostrando que la unidad de los estibadores es, en este tema, indiscutible. La Coordinadora fue la protagonista de una jornada en la que se rememoraron las escenas vividas el 6 de noviembre del año pasado, cuando estibadores de cinco países europeos tomaron los muelles para expresar su rechazo a la

Directiva de la Comisión Europea, orientada a la desregulación del sistema portuario. Aquel día, quedó plasmada la fuerza que ha adquirido el IDC en estados como Grecia, Francia, Portugal, Suecia y, cómo no, España.

En la Zona Norte las concentraciones alcanzaron puertos tan importantes como Bilbao, Avilés, Gijón, Santander y La Coruña. En Bilbao fueron 150 los estibadores que se concentraron ante la Autoridad Portuaria para dar a conocer su oposición a la reforma de la Ley de Puertos.



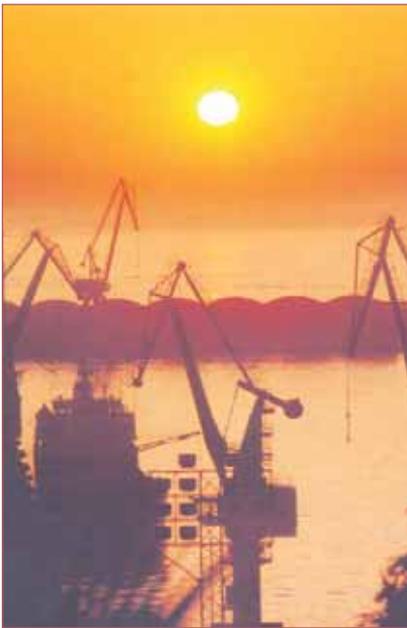
Estibadores alicantinos bajo un eslogan directo: "Ni un paso atrás"

En definitiva, la protesta del día 19 no sólo sirvió para dejar claro el rechazo de la Coordinadora a la reforma del gobierno, sino que también plasmó el creciente apoyo que los estibadores están recibiendo por parte de los demás colectivos portuarios, como los amarradores, los remolcadores, los prácticos o, incluso, los propios trabajadores de las Autoridades Portuarias. Las concentraciones también mostraron que la Mesa de Unidad de Acción, constituida por la Coordinadora, los demás sindicatos y la Federación de Prácticos para presentar un frente común contra la reforma, debe ser tenida en cuenta en futuras conversaciones sobre el modelo portuario.

Todos los puertos se han volcado en la defensa del modelo

Valencia concentró a numerosos trabajadores en defensa de la actual Ley





Segundo día de acciones

La semana siguiente, y tal como decidió la Mesa de Unidad de Acción, las concentraciones volvieron a repetirse, demostrando la fuerza que está adquiriendo el movimiento en defensa del actual modelo de estiba. En Palma de Mallorca, por ejemplo, la protesta se convirtió en un bloqueo de media hora que alcanzó a todas las instalaciones portuarias. En Castellón, los 100 estibadores del puerto entregaron al presidente de la Autoridad Portuaria, Juan José Monzonís, una carta en la que expresaban su malestar por la desinformación a la que el gobierno está sometiendo a los trabajadores.

En Avilés, uno de los puertos que han enfrentado esta lucha con mayor energía, 70 trabajadores de todos los sectores implicados: amarradores, prácticos, remolcadores y estibadores, se concentraron en pleno centro de la ciudad, frente a las oficinas del Partido Popular y del propio Ayuntamiento. La manifestación sirvió también para entregar a los representantes políticos del consistorio un comunicado en el que se expresaban los motivos de rechazo a la reforma. La protesta sumó a los secretarios comarcales de UGT y CCOO, así como a ediles de Izquierda Unida de Avilés. ■

La protesta sigue



Estibadores de Barcelona ante la Autoridad Portuaria

El 3 de octubre, la tercera fecha señalada por la Mesa de Unidad de Acción, volvió a plasmar el apoyo unánime que los estibadores están dando a la protesta. En la zona Levante el seguimiento volvió a ser mayoritario, aunque en Sagunto y Cartagena las concentraciones no pudieron repetirse a causa del excesivo volumen de trabajo, lo que refleja -una vez más- la urgente necesidad que tienen estos puertos de recibir nuevos ingresos. Alicante y Valencia vivieron, sin embargo, las concentraciones más numerosas. En el primero fueron 60 los trabajadores movilizados, mientras que en Valencia la protesta reunió a más de 100 personas, que hicieron sentir sus quejas acompañados de pitos y tracas.

En Barcelona también se vivió la protesta en un ambiente de optimismo, haciendo sonar pitos y trompetas. Además, se repartieron numerosos panfletos informativos y se constató el eco público que comienza a tomar el movimiento de oposición a la reforma del gobierno. En Tarragona llegaron a ser 200 los trabajadores concentrados, que pararon las operaciones durante una hora. La protesta fue secundada también por Palma de Mallorca y Castellón, donde se vivieron escenas parecidas a las de las últimas semanas. ■

La Coordinadora defiende el consenso

En la Zona Norte la protesta comenzó a las siete de la mañana y consistió en el bloqueo de las dos puertas de acceso al puerto durante una hora. La Guardia Civil abortó el lícito intento de parar el ferry procedente de Inglaterra, lo que originó un lamentable enfrentamiento entre los agentes y los estibadores. Los puertos asturianos volvieron a demostrar la fuerza con la que están encarando el ataque del gobierno. En Gijón se concentraron unos 100 estibadores, remolcadores, agentes de aduana y amarradores frente a la Autoridad Portuaria, mientras que en Avilés los portuarios cortaron el tráfico en los muelles.

La Zona Canaria consiguió sumar en esta concentración a un nutrido grupo de trabajadores de la Intersindical, con lo que la protesta gozó de una mayor repercusión informativa. En Tenerife, las concentraciones fueron varias y en diversos puntos de la zona portuaria. Además, los estibadores tinerfeños contaron con el apoyo de los conductores de autobús y de los trabajadores de la Autoridad Portuaria, un hecho especialmente significativo. Las movilizaciones también se repitieron en Fuerteventura y Lanzarote, donde los trabajadores se concentraron durante media hora.



Los valencianos se hicieron sentir con fuerza

En Andalucía, como ocurrió en las demás zonas, las protestas incrementaron su intensidad. Málaga, Huelva, Algeciras, Cádiz y Almería vivieron diversas escenas en las que se reivindicó el derecho de los portuarios a participar en las decisiones que afecten a su futuro.

A la vista de todas estas movilizaciones, que recuerdan por su magnitud a las

vividas en 1980 y 1986, resulta evidente el pleno rechazo del colectivo portuario a la modificación de la Ley de Puertos, cuando menos en los términos en los que parece haber sido fijada. No hay que olvidar que la Coordinadora ha apostado con fuerza por el diálogo y el consenso, una línea de trabajo que el gobierno ha sustituido por la imposición y el secretismo. ▀

Empujados al abismo

La modificación de la Ley de Puertos constituye un disparo a la línea de flotación del sistema portuario español, que en los últimos años había logrado un notable consenso entre trabajadores, empresarios y administración. Uno de los principales frentes se sitúa en la conversión de las Sociedades de Estiba en Agrupaciones de Interés Económico, con lo que la estiba perdería su consideración de "servicio público de interés general". El resultado de todo este pro-

ceso, que probablemente desembocaría en un caos y en un encarecimiento considerable de los servicios, sería el fin de la profesión de estibador en los términos que actualmente conocemos. Como consecuencia lógica, la seguridad laboral y la preparación de los estibadores quedarían completamente aparcadas, disparando los accidentes y empeorando notablemente las condiciones de trabajo en los muelles.

La desregulación también afectaría a los servicios de amarre, remolque y practica, tres colectivos que también se han sumado al rechazo generalizado que ha provocado la posible reforma de la Ley. La eliminación del principio de seguridad marina, contemplada en la modificación, no debe ser, obviamente, el camino a seguir. Las consecuencias para los puertos pueden ser nefastas. ▀

Delegados de 31 puertos se reunieron en Palma de Mallorca

Asamblea sin fisuras

Rechazo absoluto a cualquier cambio en la Ley. Como no podía ser de otro modo, la Asamblea General de la Coordinadora expresó sobre el papel lo que los estibadores venían demostrando durante meses con sus acciones. El colectivo se encuentra más unido que nunca, como se encargó de plasmar la huelga de 24 horas que el 19 de noviembre paralizó a los puertos de todo el Estado.



La Asamblea General de la Coordinadora sirvió para dejar claro el rechazo del colectivo portuario hacia la posible modificación de la Ley de Puertos. Entre los pasados 14 y 15 de noviembre representantes de 31 puertos se reunieron en Palma de Mallorca para elaborar la estrategia a seguir por el sindicato frente a los intentos de desregulación que está sufriendo el sector de la estiba.

Los portuarios mostraron su preocupación por la actual política de la Comisión Europea de Transportes y Energía, que podría desembocar en una Directiva claramente perjudicial para los puertos y sus trabajadores. Sin embargo, fue la Ley de Puertos vigente en España la que se convirtió en el eje de las principales discusiones. No en vano, la Coordinadora ha expresado su negativa a aceptar cualquier modi-

ficación que pueda alterar un modelo que, durante años, ha sido sinónimo de crecimiento y bienestar.

La prevención de los accidentes también ocupó un lugar destacado en la Asamblea. Los delegados decidieron apostar por la constitución de una Mesa Estatal Tripartita que enfoque, en el ámbito de Puertos del Estado, la salud laboral de los estibadores. Asimismo, la formación, la otra gran apuesta para los próximos años, fue objeto de debate al proponerse la redacción de un artículo que debería incorporarse a los nuevos convenios colectivos y que debería promover un modelo eficaz de formación en todos los puertos. La Asamblea, por último, rindió homenaje a uno de los hombres que más han hecho por la Coordinadora en sus 25 años de vida, Antonio Esteban, de Ibiza. ▀



Los estibadores expresaron con contundencia su apuesta por el actual modelo de estiba.

Paro absoluto

El día 19 de noviembre marcó un nuevo hito en la larga historia de luchas de la Coordinadora. Estibadores de todos los puertos del Estado pararon durante 24 horas en protesta por lo que se considera un nuevo e innecesario ataque contra la Ley de Puertos vigente. La huelga, que fue un éxito absoluto y que demostró con toda claridad que los trabajadores apuestan por la defensa del actual modelo portuario, se centró en dos reivindicaciones básicas: en primer lugar, exigir la suspensión del proceso de elaboración de las modificaciones de la Ley de Puertos; y, en segundo, reclamar la apertura de un proceso de diálogo social y de negociación con todos los interlocutores afectados. ▀



Concentración de estibadores bilbaínos en las instalaciones portuarias.

La Pacific Maritime Association quiere echar a la ILWU de los puertos

Bush ataca a los estibadores

El empuje que ha tomado la nueva oleada ultraliberal ha alcanzado de lleno a la costa oeste norteamericana. Los estibadores de la ILWU se enfrentan a la Pacific Maritime Association y a la administración de George Bush para lograr un acuerdo que respete sus derechos laborales y no suponga más recortes. En esta lucha, crucial para el futuro de la profesión en todo el continente americano, cuentan con la solidaridad del IDC.

Los portuarios de la costa oeste norteamericana, agrupados alrededor de la ILWU, se enfrentan a un nuevo intento de recorte de sus derechos laborales, en una situación que se asemeja demasiado a la que estamos viviendo en Europa con la Directiva impulsada por los sectores más conservadores de la Unión. La alianza implícita entre las navieras, las compañías estibadoras y las corporaciones multinacionales ha funcionado como un potente mecanismo de presión a la hora de plantear la negociación del nuevo convenio entre la ILWU y la Pacific Maritime Association, que expiró el pasado 1 de julio. De hecho, desde ese mes más de 10.000 portuarios de 29 puertos de la costa oeste se encuentran sin contrato, en una situación potencialmente explosiva.

El IDC ofrece su apoyo total a los estibadores

La intervención del presidente de Estados Unidos a favor de las navieras y las estibadoras ha obligado a los portuarios a volver al trabajo, sin contrato, durante un periodo de 80 días. Esta acción de Bush constituye un regreso a las peores épocas del antisindicalismo, ya que hay que remontarse a 1978 para encontrar una intervención similar (Carter contra los mineros del carbón).

El ataque de la patronal a la ILWU ha sido planificado con mucho cuidado y tiempo. En mayo se constituyó una comisión secreta con la participación de representantes del gobierno, de los "pulpos" marítimos, el Secretariado de Trabajo, las fuerzas de seguridad y otros funcionarios. Haciendo uso de sus contactos con la Casa Blanca, se estableció una estrategia con el objetivo de dividir a los trabajadores e imponer unas nuevas condiciones laborales. Entre éstas, figura la expulsión de los miembros de la ILWU del manejo de los contenedores o la exclusión de la propia ILWU de la distribución del trabajo, algo que se consiguió a raíz de la gran huelga general de San Francisco en 1934.

La ILWU exige un acuerdo justo

Se trata, en el fondo, de una situación muy similar a la que se vive en Europa. Resulta evidente, pues, que la necesidad de superar el intervencionismo de Bush en la costa oeste de Estados Unidos va más allá de su contexto local. ■

¿QUIÉN SE ESCONDE TRAS LA PACIFIC MARITIME ASSOCIATION?

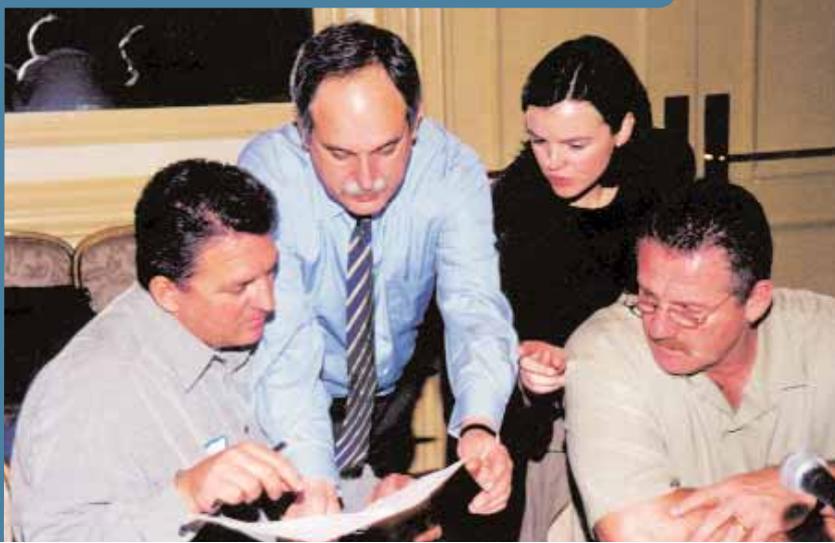
La PMA es un poderoso grupo de empresas formado por navieros, operadores de terminales y distribuidores de carga. Su intención consiste en seguir manteniendo el control sobre las operaciones portuarias, aunque para ello deba pasar por encima de los derechos de los estibadores. La PMA pretende, por ejemplo, eliminar la sala de contratación, una conquista que los trabajadores de la ILWU lograron arrancar a la patronal en los años 30 y que ahora, 70 años después, vuelve a ser puesta en tela de juicio.

Sin embargo, la PMA no se encuentra sola. Al apoyo explícito del gobierno de George Bush, escorado cada vez más a posiciones que rozan la ultraderecha, hay que sumar el de la IMRA, otro de los principales grupos marítimos del país. Los estibadores de la costa oeste tampoco se encuentran solos. A su lado, además del IDC, figuran los otros dos grandes sindicatos marítimos de Estados Unidos: el ILA y Teamsters. ■

UN CONFLICTO ECONÓMICO

A través de los puertos de la costa oeste pasan más de la mitad de las importaciones norteamericanas, que representan un 7% del PIB. El crecimiento de la producción asiática, fomentada por los bajos salarios y la sobreexplotación a la que son sometidos sus trabajadores, ha incrementado notablemente el volumen de tráfico entre uno y otro continente, especialmente en el puerto de Los Ángeles (Long Beach). El actual conflicto sólo puede entenderse si tenemos en cuenta que los puertos manejan cada año más de 300.000 millones de dólares en contenedores de carga. ■

Ray Familathe y Bob McElrath (sentados) junto a Julián García y Teresa Alert



El sindicato greco-chipriota es miembro del IDC desde su fundación

La apuesta por el diálogo

La isla de Chipre se encuentra dividida en dos zonas desde 1974: una turca al norte y una griega al sur. El IDC hace un llamamiento a superar esta situación desde el diálogo y el respeto mutuo.

Los delegados de la Zona Europea del IDC, reunidos el pasado mes de julio en el puerto griego de El Pireo, acordaron dar todo su apoyo "a los esfuerzos ejercidos para encontrar una solución pacífica al problema chipriota". Para el IDC, la solución debe buscarse en las resoluciones de la ONU, que siempre han abogado por una salida negociada a un conflicto que se remonta a 1974.

La isla permanece dividida en dos zonas desde que el ejército turco desembarcó en el norte y proclamó la República Turca de Chipre. En aquel momento, el gobierno de Ankara justificó su actuación por la necesidad de proteger a su población. En Chipre, de hecho, existen dos importantes grupos étnicos, que se corresponden con la actual división de la isla: los griegos y los turcos.

La ONU, sin embargo, siempre ha apostado por la reunificación de la isla bajo una misma bandera, la de Chipre, y con el claro objetivo de que las dos comunidades puedan vivir en armonía y respeto mutuo. Uno de los primeros pasos para lograr esta meta consiste en el retorno de los refugiados a sus lugares de origen, lo que permitiría sentar las bases de una verdadera reconciliación nacional.

La ONU pide el retorno de todos los refugiados

Los vínculos entre el IDC y los portuarios chipriotas son muy estrechos. De hecho, Segdamelin PEO, el sindicato de portuarios de los puertos de Larnaka y Limassol (situados en la zona greco-chipriota) forma parte del Consejo desde su fundación, en junio de 2000. Desde entonces, su participación en el IDC ha sido muy intensa, apostando siempre por el diálogo con sus compañeros turco-chipriotas. La conciencia de que los estibadores de ambos lados se enfrentan a las mismas dificultades debe sentar las bases para mejorar sus relaciones. ■



Los estibadores de ambos lados enfrentan las mismas dificultades



El IDC sigue sumado apoyos en Europa y África

Bulgaria y Argelia se incorporan al IDC

Con el ingreso de los portuarios de Bulgaria y Argelia, concretado en la reunión de El Pireo, el IDC alcanza los 46.000 afiliados y se perfila definitivamente como la pieza clave para abordar con garantías de éxito cualquier estrategia portuaria tanto en Europa como en sus países más cercanos.

Las dimensiones que está cobrando el IDC podrían sorprender si tuviéramos en cuenta que se trata de una organización fundada hace apenas dos años. Sin embargo, el Consejo no ha cesado de sumar apoyos en todo este tiempo, con un goteo constante de nuevas afiliaciones y, sobre todo, con la demostración de que -hoy en día- el IDC es el principal referente de los estibadores portuarios de todo el mundo.

Recientemente, los estibadores de Bulgaria y Argelia han sido aceptados como miembros de pleno derecho en el IDC, con lo que la cifra global de afiliados se sitúa sobre los 46.000 portuarios. En el caso búlgaro, los contactos se iniciaron en 1992 a partir del interés que los estibadores de Burgas mostraron por el modelo de la Sociedades de Estiba.

Bulgaria actúa como puente entre Asia y Europa

En el año 2001, el abogado y el presidente de los portuarios búlgaros visitaron Barcelona, donde dejaron clara su voluntad de afiliarse al IDC, al que percibían como un instrumento capaz de defender sus intereses en un contexto cada vez más internacional. Con este

ingreso, son dos los puertos importantes que se suman a la estructura del Consejo: Varna y Burgas, ambos situados a orillas del Mar Negro (con salida al Mediterráneo a través del estrecho del Bósforo) y con un creciente volumen de tráfico que les permite actuar como puente entre los países de la antigua Unión Soviética (Ucrania, Rusia, Georgia) y los de la actual Unión Europea.

El IDC consolida su posición en el norte de África

Argelia, por su parte, se ha visto beneficiada del empuje que supuso la entrada en el IDC de los estibadores marroquíes, con lo que la Zona Africana del Consejo comenzaba a tomar cuerpo. Ahora, con el ingreso de puertos como Orán, Argel, Béjaïa o Annaba, la posición del IDC en el norte de África queda mucho más consolidada, con lo que el arco mediterráneo comienza a perfilarse como un único bloque capaz de coordinarse con eficacia en la defensa de los trabajadores. Desde Algeciras hasta El Pireo, pasando por Marsella, Argel o Limassol, los puertos del Mediterráneo comienzan a aglutinarse entorno al IDC como su verdadero referente sindical. ■

Nuevo impulso del IDC en Sudamérica

José Luis Llorca, responsable de la sección Internacional de la Coordinadora, y Emilio Manzano, colaborador de la misma, han visitado recientemente el puerto de San Antonio en Chile. Los contactos mantenidos por estos estibadores han sido múltiples y han servido para poner de manifiesto el empuje que el IDC está cobrando en Sudamérica.

Los portuarios chilenos han expresado su interés en el modelo sindical de la Coordinadora, habiendo dado los pasos necesarios para crear una federación de corte similar que aglutine a los puertos del norte, del centro y del sur del país.

En su visita, J.L. Llorca y E. Manzano pudieron entrevistarse con Francisco Montes de la SUTAP de Buenos Aires, quien aprovechó para solicitar oficialmente el ingreso de su organización en el IDC; y Abelardo Wilckam y Mario Teixeira de Brasil. Además, también estuvieron presentes delegados de la ILWU norteamericana, quienes explicaron la situación por la que atraviesan.

Estas reuniones sirven para dar el impulso definitivo a la Zona Sudamericana del IDC, que hasta ahora ha contado con el apoyo incondicional de los portuarios de Iquique, en el norte de Chile. ■



Nuevos miembros del IDC



La Federación portuguesa se integra en el IDC

Tal como se acordó en la última reunión de la Zona Europea del IDC, celebrada en El Pireo (Grecia), la Coordinadora ha desplegado una intensa actividad para lograr la plena incorporación de la Federación de Estibadores de Portugal al IDC. La Coordinadora siempre mostró un gran interés por mejorar la comunicación con los estibadores de Portugal, sobre todo por su cercanía, de ahí que la Oficina Internacional haya establecido numerosos contactos durante el presente año. La Federación, de hecho, ha solicitado su ingreso como tal en el IDC, lo que refuerza la dimensión atlántica de la organización.

Nuestro sindicato ha colaborado con gran interés allá donde ha sido solicitada nuestra presencia, como ha sido el caso de los problemas en Setúbal, un puerto ahogado por su elevado índice de eventualidad. Además, y ante la intención de la compañía PSA de Singapur de instalarse en Sines, a sólo cien kilómetros al sur de Lisboa, la Coordinadora ha presentado un Plan para que los estibadores que allí trabajan se formen en los puertos más importantes de nuestro país. Este Plan fue presentado a la Federación de Estibadores portuguesa en Algeciras en septiembre, mientras que el 29 de octu-

bre una delegación de Coordinadora viajó a Sines con el mismo objetivo.

La delegación, que contó con la presencia del Coordinador General del IDC, Julián García, asistió también a la Asamblea General de Estibadores de Portugal, celebrada los días 30 y 31 de octubre. La reunión se perfila como una buena oportunidad para dar a conocer la actual situación de la estiba en el mundo: el conflicto de la ILWU en Norteamérica, la Directiva de la Comisión Europea, las relaciones bilaterales España-Portugal, la Ley de Puertos, etc. ■



El intrusismo sigue siendo la asignatura pendiente

Sevilla, un conflicto enquistado

Los estibadores sevillanos continúan aferrándose a la lucha por mejorar las condiciones de su puerto, enfrentándose a la incomprensión de las empresas estibadores y a la desidia de la administración pública.

La situación de abandono del puerto de Sevilla amenaza con volverse crónica. Durante el pasado verano el conflicto que enfrenta a los trabajadores con Sestise se recrudeció con intensidad, llegando incluso a plantearse una serie de paros con carácter indefinido. Los estibadores han denunciado en repetidas ocasiones la irresponsabilidad de las empresas sevillanas a la hora de cumplir la normativa vigente, sobre todo en lo que a intrusismo se refiere. De hecho, el intrusismo -la utilización de personal ajeno a los muelles- ha

sido uno de los principales motivos de disputa en Sevilla desde que se convirtió en puerto de interés general. En la capital andaluza, el intrusismo afecta especialmente a las labores de entrega y recepción de mercancías.

A este panorama desolador se suma el incumplimiento del III Acuerdo Marco en materia de descanso semanal y vacaciones, así como en la toma de medidas de seguridad y prevención de riesgos laborales. Este último aspecto se ha convertido en una de las reivin-

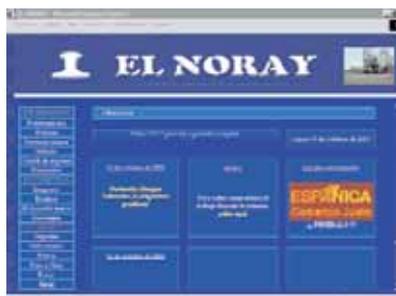
dicaciones fundamentales de la Coordinadora, harta de ver cómo -por "ahorrar" algo de dinero- se pone en peligro la vida de los trabajadores de un modo sistemático. Ni que decir tiene que la Formación, otro de los pilares básicos de la estrategia sindical, también ha sido completamente abandonada en Sevilla. Las empresas sevillanas no han entendido todavía que la formación de los estibadores es una cuestión clave si lo que se quiere es mejorar la competitividad del puerto. ■

Algeciras estrena página web

www.elnoray.com es el sitio web de los portuarios de Algeciras. Nacido a partir del boletín que los propios estibadores crearon hace unos años, El Noray ha dado el salto a Internet. La web se presenta como una útil herramienta que permite conocer los turnos de trabajo, los nombramientos, las previsiones de manos, etc. También se ofrece la posibilidad de acceder a toda una serie de documentos de consulta: el III Acuerdo Marco, diversos escritos referentes al trabajo portuario, imágenes del puerto, etc.

Sin embargo, la versión en Red de El Noray no sólo se centra en el trabajo, sino que también cuenta con una sección dedicada al Ocio, con enlaces a los

Deportes, la Peña Motera e, incluso, un Foro y un Chat virtuales. El humor gráfico también merece una atención especial, con una sección propia que incorpora diversas fotografías. ■



Nuevos convenios en Almería y Motril

Los puertos andaluces de Almería y Motril (Granada) cuentan, desde el pasado mes de julio, con un nuevo Convenio Colectivo. Ambos documentos han nacido fruto del consenso y el diálogo entre las partes implicadas, y se adecúan a la normativa fijada por el III Acuerdo Marco y la Ley de Puertos. Desde este punto de vista, suponen un nuevo refuerzo a una Ley que, hoy más que nunca, aparece amenazada por las pretensiones del gobierno central. ■



Por un convenio justo

Las conversaciones por la firma de los Convenios Colectivos de El Rosario y Arrecife vuelven a poner sobre la mesa la necesidad de aumentar la plantilla en ambos puertos. A pesar de los tropiezos iniciales, el gerente de la Sociedad de Estiba y las empresas han declarado su intención de seguir negociando para alcanzar un acuerdo con los estibadores.

La negociación de los Convenios Colectivos de Lanzarote y Fuerteventura sigue su curso sin que, por el momento, se hayan logrado grandes avances. Ante la acusación de haber incumplido los plazos, el gerente de la Sociedad de Estiba se excusó en la Comisión Mixta del pasado 26 de junio alegando que la negociación en sí todavía no había dado

comienzo. Reconoció, eso sí, que hubo una reunión para la apertura de la Mesa de Negociación, a la que asistieron delegados de la Coordinadora y de la Sociedad de Estiba, que tiene la representación de la empresa Temporalanz.

Desde la Sociedad de Estiba se reiteró el compromiso de alcanzar un acuerdo

que beneficie a todas las partes. Como muestra de esta voluntad, el gerente anunció el ingreso de un nuevo trabajador en Fuerteventura -una cifra insuficiente a todas luces- y explicó que las empresas estaban de acuerdo con que se iniciara el proceso de selección de nuevos estibadores según los términos fijados en el III Acuerdo Marco. ▲





La ayuda a los pensionistas se remonta a 1964

FAP, cuatro décadas de solidaridad

Los pensionistas portuarios de Barcelona se sienten ampliamente respaldados por las ayudas que el Fondo de Ayudas para Pensionistas (FAP) ofrece de forma continuada.



J. Castro (centro), junto a la ya desaparecida Regina y a Rodríguez.

El Fondo de Ayudas para Pensionistas (FAP) viene desarrollando su cometido desde 1964, año de creación del FASV (Fondo de Ayuda Social Voluntario), su predecesor. La junta administrativa del FAP, órgano que gestiona las ayudas, está formada por la Comisión de Pensionistas, la Asistente Social, Estibarna y los representantes sindicales. Sus intervenciones están marcadas por su visión integral de las personas, haciendo que las ayudas vayan encaminadas a cubrir las necesidades económicas, psicológicas y sociales de los pensionistas.

El hecho de disponer de un fondo de ayuda no sólo beneficia económicamente, sino que permite articular otro tipo de ayudas como el voluntariado

dentro del colectivo de pensionistas, pudiéndose llevar a cabo ayudas puntuales como excursiones, homenaje a las personas de más edad o reparto de lotes.

El colectivo dispone, además, de una Asistente Social, de la plantilla de Estibarna, que se ocupa de gestionar, canalizar y coordinar los recursos con que cuenta, así como, de hacer análisis de necesidades y tendencias, para hacer propuestas que den respuestas a situaciones de carencias, o poder anticiparse para que estas necesidades no se produzcan. También sirve de nexo entre el colectivo y la comunidad con el fin de coordinar y gestionar los recursos que el pensionista necesite. ■

La prevención, a debate en Coordinadora

A mediados del pasado mes de octubre se celebró en Barcelona la reunión de la Comisión de Seguridad y Salud Laboral de la Coordinadora. Asistieron a la misma representantes de los puertos de Avilés, Gijón, Algeciras, Las Palmas, Tenerife, Alicante, Valencia y Barcelona, y en ella se informó del estado de la prevención en los puertos, estableciéndose un profundo debate acerca del modelo preventivo que se aplica en el sistema portuario español.

Mentalizar a los estibadores sobre la prevención fue catalogado como el caballo de batalla prioritario. Una labor en la que el trabajo de los delegados, con el apoyo de la organización, debe estar presente en la evaluación de riesgos, la información y formación de los trabajadores en materia de prevención, el seguimiento e investigación de accidentes laborales y la colaboración con técnicos especializados. Otras propuestas y consideraciones derivadas de dicha reunión abordaron temas como la

creación de una mesa tripartita, con empresas y administración, en torno a la prevención; investigar los diferentes procesos penales abiertos a compañeros por accidentes graves ocurridos en los puertos; o revisar, y si es posible mejorar, la propuesta de Puertos del Estado sobre la publicación de un libro, "Máximos en riesgos laborales", que reúne todos los riesgos posibles en las distintas operativas y en la diversidad de puestos de trabajo existentes en el panorama portuario español. ■

El puerto busca atraer nuevos tráficos a sus instalaciones

Castellón encara el futuro

Empujado por el crecimiento del sector cerámico y del tráfico de graneles sólidos, el puerto de Castellón ha iniciado un ambicioso proyecto de ampliación que se traducirá en la prolongación del dique actual y en la construcción de un nuevo dique de abrigo.

Inmerso de lleno en un proceso de constante crecimiento, el puerto de Castellón ha decidido encarar definitivamente su ampliación. El proyecto consiste en la prolongación del dique muelle actual, que ganará 282 metros, y en la construcción de un nuevo dique de abrigo con dos alineaciones. Desde la Coordinadora se observa con satisfacción la puesta en marcha de un proyecto que, dadas las actuales cifras de tráfico del puerto, servirá para crear mayor empleo y consolidar el ya existente.

La ampliación es la consecuencia directa del incremento paulatino que han experimentado los tráficos vinculados al sector energético, que hasta ahora se estaban en el Polígono El Serrallo, la zona sur del puerto. Con la ampliación del dique actual y la construcción de una

serie de nuevas instalaciones, los responsables del puerto esperan ser capaces de afrontar con éxito el crecimiento del tráfico en áreas como los graneles sólidos o la cerámica.

La construcción de una dársena frente al polígono del Serrallo absorberá la demanda de todas aquellas industrias que, al no poder operar desde Castellón, buscaban una salida a sus mercancías a través de Tarragona o Cartagena. Además, la ampliación permitirá el atraque de los buques vinculados al sector químico y, sobre todo, la exportación del sulfato amónico en mejores condiciones que las actuales. A estas perspectivas hay que añadir el posible traslado de las instalaciones de atraque que BP posee en mar abierto a una zona de aguas abrigadas, un objetivo fijado a medio plazo.

El dique en sí constará de dos alineaciones con una longitud total de 2.756 metros, mientras que la superficie abrigada será de 3,5 millones de m³. De este modo, Castellón también será capaz de atraer buques de mayores dimensiones. La nueva dársena permitirá la entrada y atraque de naves de hasta 350 metros de eslora, con un calado de 16 metros. Los estibadores de Castellón se muestran convencidos de que la magnitud del proyecto no sólo servirá para atraer nuevos tráficos a la capital de la Plana, sino también para mejorar las condiciones laborales de la plantilla portuaria y abrir el censo a nuevos trabajadores. ■

La recuperación del Moll de Costa

El puerto castellonense también se ha implicado en la integración del área portuaria con el resto de la ciudad. La actividad comercial ha ido acercándose a la fachada marítima de modo progresivo, lo que ha permitido la recuperación de la zona para el recreo de los ciudadanos. En los últimos meses se ha construido en el Moll de Costa un auditorio al aire libre, varias áreas de juegos infantiles, una pérgola y la fuente de El Peix. Para una próxima fase está prevista la construcción de una plaza, una galería comercial y un aparcamiento

subterráneo, para finalizar con la edificación de los Museos de la Panderola y del Mar.

Una vez hayan finalizado estas obras, el Moll de Costa se habrá convertido en uno de los principales espacios de ocio de la ciudad, confirmando la tendencia seguida por numerosas urbes mediterráneas: la recuperación de los viejos puertos como zonas de recreo y la ampliación de las áreas portuarias en nuevos terrenos ganados al mar. ■



Proyecto de ampliación



La Coordinadora solicita el ingreso de 234 trabajadores portuarios

Valencia

necesita más estibadores

Todos los datos económicos referidos al puerto de Valencia confirman una necesidad: contar con más portuarios en el plazo más breve posible. El ingreso de 120 nuevos estibadores en el Grupo Cero, aprobado en julio, no es suficiente para atender el actual volumen de tráfico portuario.



El crecimiento que ha experimentado el puerto de Valencia en los últimos años ha sido vertiginoso, como ha quedado demostrado con los sucesivos proyectos de ampliación de los muelles. Sin embargo, el aumento del tráfico no ha venido siempre acompañado de un incremento de la plantilla, que actualmente se encuentra al límite de su capacidad de trabajo. Desde la Coordinadora se ha reclamado con insistencia una mayor apertura del censo, una demanda que pocas veces ha sido escuchada, con lo que el puerto valenciano se enfrenta hoy a una crónica situación de falta de personal.

Uno de los últimos episodios de este problema hace referencia al ingreso de 120 nuevos estibadores en el Grupo Cero durante el mes de julio. Con las cifras económicas en la mano, queda claro que no deberían entrar en el puerto menos de 234 trabajadores, un número que sí podría dar respuesta a las actuales demandas de trabajo. Las empresas, fieles a su papel, sólo se han mostrado de acuerdo con el ingreso de la mitad de los estibadores necesarios, una actitud que, a la larga, acaba pasando factura al puerto. ▀

Mayoría de Coordinadora en Alicante y Cartagena

La Coordinadora ha obtenido la mayoría absoluta en las últimas elecciones sindicales celebradas en Cartagena y Alicante. En este último puerto, de hecho, nuestro sindicato ha conseguido el 100% de los votos, que han significado el nombramiento de cinco delegados. Tres de ellos, José Torregrosa, Jaime Miró y José Castells, repiten cargo, mientras que dos se incorporan por primera vez, José Luis Llorca y Gabriel García. ▀

"Ni un paso atrás" en el Elbrus

Un estibador alicantino, Francisco Noguera, ha culminado junto a su club, el GAM, la escalada del Elbrus, el pico más alto de Europa con 5.642 metros de altura. En la cima de esta montaña situada en el Cáucaso, "Paquito" aún tuvo ánimos para colocar una pancarta con el lema **"Ni un paso atrás"**, símbolo de la Coordinadora. ▀



Francisco Noguera



NORTE



Bilboestiba paraliza la incorporación de trabajadores

La Sociedad de Estiba bilbaína persiste en sus numerosos incumplimientos y añade a la larga lista la paralización de ingresos en su plantilla. Otra vuelta de tuerca en la paciencia de los compañeros portuarios de Bilbao.

Los representantes de Coordinadora en la Comisión Mixta han denunciado el incumplimiento por parte de la Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Bilbao de los acuerdos tomados en su momento, relativos a la incorporación de 50 nuevos trabajadores.

Dichos acuerdos, aprobados en Comisión Mixta a finales del año 2000 no han sido respetados en este largo espacio de tiempo por Bilboestiba. Su

única explicación hasta el momento es que la situación de las jornadas efectuadas en el primer trimestre del 2002 ha dado como resultado unas cifras muy inferiores a los objetivos previstos, tomando como medida cautelar, y hasta que se aprecie una normalidad en las jornadas demandadas y efectuadas por la Sociedad, la paralización de las incorporaciones de nuevos trabajadores a la sociedad.

Ante la postura de Bilboestiba, Coordinadora ha desarrollado una intensa labor de denuncia de estos incumplimientos, buscando soluciones que desbloqueen el ingreso de nuevos portuarios en una plantilla que así lo exige desde hace casi dos años. ■

Firma del convenio en A Coruña

A Coruña cuenta, desde el pasado mes de junio, con un nuevo Convenio Colectivo que fija las relaciones laborales en el puerto. El convenio debe servir para mejorar las condiciones de trabajo

en uno de los puertos más importantes de Galicia, que en los últimos años ha hecho un gran esfuerzo de aproximación a la Coordinadora. En esta aproximación han jugado un importante papel por-

tuarios de Bilbao como Isaac Velado, que han luchado con intensidad por lograr la equiparación de los puertos del norte peninsular. ■

Tal como éramos

¡Enviadnos vuestras fotografías! Si todavía guardáis esas imágenes en algún rincón de la casa, no lo dudéis: mandádnoslas y las publicaremos. Queremos recuperar nuestra memoria histórica con la ayuda de todos.

LA ESTIBA
c/Méndez Núñez, 1, 3º 2ª
08003 Barcelona

1919



El antiguo Muelle de Costa del puerto de Castellón en una instantánea tomada en 1919. La imagen muestra el momento en que unos estibadores cargan naranjas en barcas. En España, la monarquía de Alfonso XIII reprimía con dureza los movimientos anarquistas y socialistas, dando paso a una era de marcado conflicto social que acabaría desembocando en la dictadura de Primo de Rivera. Europa, mientras tanto, se relamía las heridas provocadas por cuatro años de una guerra que había cambiado por completo el panorama político europeo con la derrota de Alemania, el triunfo de la Revolución Rusa y la desaparición del Imperio Austro-Húngaro.

1980

Cinco días después del asesinato de Belén María, hija de un portuario, los estibadores tomaron las calles de Las Palmas. La muerte de esta joven, que participaba junto a su padre en una manifestación, supuso un antes y un después en el pulso que los trabajadores portuarios mantenían con el gobierno. La opinión pública canaria se volcó con la familia de Belén para denunciar con fuerza la sistemática represión a la que el gobierno de la UCD, con Adolfo Suárez a la cabeza, sometía a los puertos. A pesar de que su muerte fue presentada como un accidente, lo cierto es que el crimen de Belén María podía haberse evitado de mediar una actitud más dialogante por parte del gobierno central.



1984

A mediados de los años 80 y ante las amenazas de llevar a cabo una profunda reconversión del sector, los estibadores se aglutinaron alrededor de una idea básica: unidad, rotación y profesionalidad. En la imagen, Félix Cerezo (segundo por la izquierda) se dirige a sus compañeros del puerto de Barcelona para alertar de los planes del gobierno. Cerezo, fallecido en 1998, se convirtió en uno de los principales defensores del actual modelo de estiba.

El 10 de abril de 1985 los estibadores salieron a la calle para protestar contra el MOPU, el antiguo Ministerio de Obras Públicas. El conflicto abierto con el PSOE alcanzaba ya todos los frentes y quedaba claro que la reforma impulsada por el gobierno de Felipe González buscaba eliminar el carácter público del servicio de estiba y, como consecuencia directa, el sentido mismo de la profesión de estibador. Al final, los estibadores mantuvieron sus reivindicaciones y el PSOE se vio obligado a aceptar el modelo de las Sociedades de Estiba como entidades de capital mixto (51% público, 49% privado), un sistema que, hoy, el gobierno de José María Aznar pretende demoler.



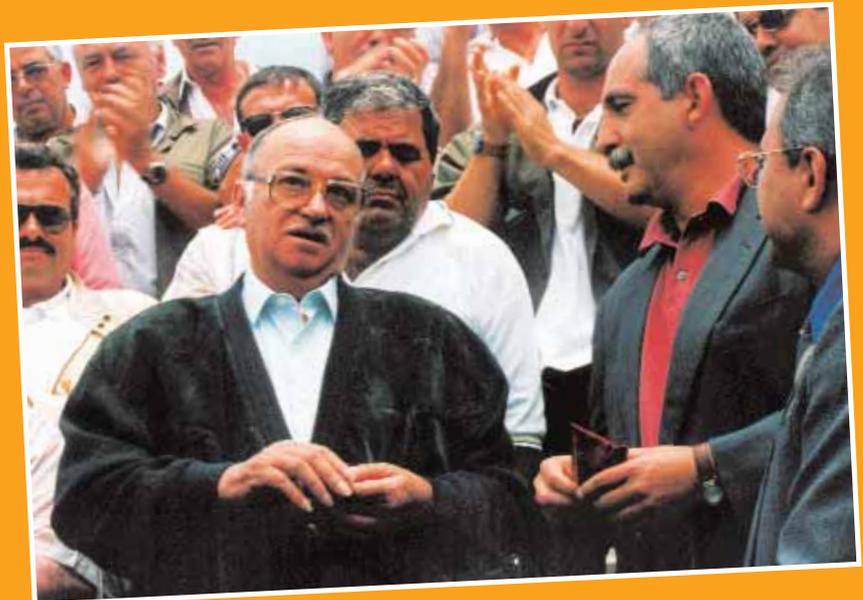
1985



1996

En febrero de 1996 los estibadores del último puerto público de Inglaterra luchaban con encono por recuperar su puesto de trabajo. Expulsados del puerto y sustituidos rápidamente por esquirols, los 500 trabajadores de Liverpool se convirtieron en el último ejemplo de la derrota de la clase obrera británica a manos de los gobiernos conservadores (Thatcher y Major). Esta derrota, sin embargo, se convirtió en el embrión del que hoy es una de las fuentes de esperanza más importantes para los estibadores: el International Dockworkers Council (IDC). En la imagen, un estibador sostiene a su hijo en brazos.

Remigio Vélez, uno de los estibadores canarios que lideraron la lucha sindical en los años 80 y 90, recibe el homenaje de sus compañeros en Las Palmas. La imagen es de mayo de 1998, pocos meses antes de su fallecimiento. A su derecha, Julián García, coordinador general del sindicato y Víctor Díaz, abogado y director de la Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR).



1998



Marítima Valenciana, S.A.

TERMINAL PÚBLICA DE CONTENEDORES DE VALENCIA
VALENCIA CONTAINER TERMINAL



 **Urbaser**
Grupo URBANUS



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