

La voz de los puertos

LA ESTIBA

ero 76. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Marzo 2003

En defensa de la profesión portuaria

La huelga,
un éxito de convocatoria

La movilización
fuerza al gobierno a reanudar el
diálogo



Coordinadora obtiene la victoria en las primeras elecciones sindicales



LOGÍSTICA integrada MARÍTIMO portuaria

Terminal Catalunya S.A.

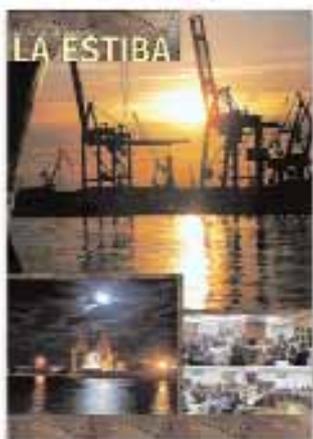
TERMINAL CATALUNYA está situada en Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.825 m. Cuenta con 6 Grúas Púlbico Post-Panamax, Grúas Móviles para manipulación de siderúrgicos, 8 Transtainer de hasta 5 alturas, 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 Purl 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.



Recuperar el sentido común



Sumario

En defensa de la Estiba 4

Internacional 8

Movilización en Bruselas

Zonas 10

Andalucía

Canarias

Cataluña - Baleares

Levante

Norte

Tal como éramos 22



Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

Edición, redacción y diseño: **ComCom**, sccl

Miquel Borràs, Josep Deop, Noe Lavado, Xebi P. Alcocer

Han colaborado en este número:

Rafael Egea (Valencia), Joaquín Lazo (Sevilla), Isaac

Velado (Bilbao), José Luis Llorca y José Castells

(Alicante), Emilio Manzano (Barcelona), Marcelo

Maldonado (Algeciras), Julio Quintana (Las Palmas).

Méndez Núñez, 1, 3º 2ª – 08003 Barcelona

Teléfono: 93 319 28 50 – Fax: 93 319 98 92

Correo electrónico: estiba@coordinadora.org

Depósito legal: **TF291/84**

El Gobierno ha retrocedido. Y lo ha hecho de la peor manera, después de la formidable movilización de los estibadores en la práctica totalidad de los puertos españoles el pasado día 20 de enero. La huelga, que fue planteada para cinco días, se suspendió ante la invitación del Ministerio de Fomento a iniciar un diálogo que nunca debía haberse olvidado. De esta forma, los estibadores vimos satisfecha una de nuestras principales demandas: nuestra participación en cualquier negociación que afecte al futuro de los puertos.

Pero que nos hayamos sentado a dialogar no significa que vayamos a claudicar. La reforma de la Ley de Puertos, en los términos en los que ha tratado de ser impuesta, es absolutamente inaceptable. Supone nuestro fin como profesionales de la estiba y, en definitiva, el fin del modelo fijado en el III Acuerdo Marco. Una reforma sin pies ni cabeza que ha sido rechazada de plano por Autoridades Portuarias, ANESCO y Cámaras de Comercio tan significativas como la de Barcelona y por los demás colectivos de trabajadores portuarios, desde los remolcadores a los prácticos. La excusa aducida por el Gobierno -el abaratamiento de los servicios- no es ni tan siquiera sostenible con un mínimo estudio del enorme coste económico que supondría la imposición de medidas tan disparatadas como la "autoasistencia", que convertiría a los puertos en algo más parecido a un manicomio que a un lugar de trabajo.

Desde Coordinadora hemos puesto en pie una campaña que coloca el acento en la validez del modelo fijado en la actual Ley de Puertos. En Bruselas, la lucha del IDC contra la Directiva Europea redactada por la Comisión Europea de Transportes, supone un episodio más en la eterna disputa entre quienes defienden los intereses de unas cuantas navieras de dimensiones gigantescas y quienes velamos por los intereses de la mayoría. Los puertos no se pueden abandonar sin más. Es demasiado lo que está en juego. Resulta terriblemente extraño que se pretenda poner patas arriba un sistema que ha ofrecido -las cifras cantan- unos resultados excelentes. Defender el actual modelo portuario es una simple cuestión de sentido común. Habrá que esperar a que la Administración lo recupere. ■

Los estibadores demuestran su fortaleza con una huelga masiva en los puertos

La defensa de la estiba

El éxito de la huelga del pasado día 20 de enero, que paralizó las actividades portuarias en la práctica totalidad de los puertos españoles, ha obligado al gobierno central a retomar la senda del diálogo con los estibadores. Nuestra defensa del actual modelo portuario se suma a la campaña que el IDC está desarrollando contra la Directiva que pretende imponer la Comisión Europea de Transportes.

Las espadas siguen en todo lo alto. La intensa campaña que la Coordinadora ha puesto en pie para detener el ataque al actual sistema portuario ha comenzado a dar sus frutos. En Madrid, Puertos del Estado se ha visto obligado a negociar con los estibadores la reforma de la Ley, mientras que en Bruselas el borrador de Directiva Europea debe superar 160 enmiendas y, a la vez, hacer frente a interlocutores sociales de la talla del IDC, que ya ha expresado con toda nitidez su rechazo a cualquier cambio que no pase, primero, por el diálogo.

El cambio de actitud de la administración central no ha sido casual, sino más bien la consecuencia de la formidable movilización que han vivido los puertos durante los últimos meses y que ha plas-

mado, con absoluta rotundidad, la unidad del colectivo portuario. A mediados de enero, la Coordinadora impulsó una huelga de cinco días que sólo se detuvo cuando los responsables del Ministerio de Fomento se avinieron a dialogar. El pulso de fuerza, en el que a los trabajadores no nos quedó otra opción que recurrir a la huelga, dejó claro -una vez más- que la imposición no es un buen camino y que, como ya ocurrió en 1980 y 1986, los estibadores estamos decididos a defender nuestra profesión con todos los recursos que estén a nuestro alcance.

La lucha de los estibadores españoles se suma a la de los demás portuarios europeos, organizados alrededor del IDC. No se trata, pues, de un hecho aislado que haya que observar bajo un prisma local,

sino que nos encontramos ante dos visiones de concebir el trabajo en los puertos, dos visiones que afectan por igual a un puerto del Cantábrico que a uno del Mar del Norte: por un lado, los sectores más conservadores de la Unión Europea, que apuestan por imponer la autoasistencia de los buques y por la eliminación de la profesión de estibador; por otro, quienes defendemos un modelo basado en el diálogo social, la seguridad laboral y la formación. En realidad, el modelo de las Sociedades de Estiba - tan elogiado en el pasado por el propio gobierno del Partido Popular- no sólo proporciona un crecimiento económico más que razonable, sino que lo hace -y eso es lo importante- sin que para ello haya que sacrificar las conquistas sociales de los trabajadores.

Europa actúa unida

El día 17 de enero se dio el primer paso en esta estrategia de lucha conjunta con la convocatoria de una huelga de alcance europeo. El paro fue secundado por estibadores de Francia, Alemania, Holanda, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Portugal y Suecia, además de España, en lo que se convirtió en una nueva demostración de unidad y coordinación por parte de los portuarios europeos. Con esta medida, los estibadores de todo el continente pretendían mostrar su rechazo al borrador de Directiva Europea que ha sido impulsado por los sectores más conservadores de la Unión, con la Comisaria Loyola de Palacio a la cabeza, y que pretende abocar a los puertos al más absoluto caos. La desregulación que se quiere imponer con la excusa de mejorar la competitividad, no sólo encarecería los servicios -como se han encargado de recordar los principales protagonistas del sector-, sino que resultaría perjudicial tanto para la libre competencia como para los propios trabajadores de los puertos.

Al éxito de la huelga europea se sumó el de la movilización en España. Decidida en la Asamblea Extraordinaria del 19 de diciembre, que tuvo lugar en Barcelona, la huelga en los puertos españoles contra el intento de modificación de la Ley de Puertos dio comienzo el lunes 20 de enero con la firme convicción de proseguir durante cinco días hasta que no hubiese un cambio de postura del gobierno. El objetivo básico de esta huelga era bien nítido: recordar al ejecutivo central la necesidad de retomar el diálogo con los interlocutores sociales y, en último término, lograr la suspensión de los trámites que debían conducir a la aprobación de la nueva Ley de Puertos. Esta nueva Ley, que supondría una

clara violación del III Acuerdo Marco y de los convenios colectivos vigentes, es el intento, en clave española, de servir los puertos en bandeja de plata a los grandes grupos multinacionales. De aprobarse la Ley en los términos fijados por el gobierno, el resultado sería el fin de los puertos tal como los conocemos hoy y, en consecuencia, el fin de la profesión de estibador. De ahí el rechazo tan unánime del colectivo portuario.

La unidad de los estibadores dio sus frutos cuando, transcurridas 24 horas, los representantes del Ministerio de Fomento y de la patronal ANESCO se avinieron a retomar la senda del diálogo. La respuesta unánime de los estibadores había demostrado al gobierno que la transformación del modelo portuario no es posible sin la participación de sus verdaderos protagonistas: los trabajadores portuarios. Las negociaciones, que se prolongarán durante el mes de marzo, deben ir encaminadas a retomar el clima de consenso que durante los pasados años ha permitido al sistema portuario español alcanzar unas cifras de crecimiento económico realmente espectaculares. En realidad, resulta paradójico que el propio gobierno que había ensalzado el modelo de estiba español durante el Congreso de Estiba celebrado en Barcelona en mayo de 2000, ahora lo esté torpedeando sin reparos.

Bruselas, la sede de las principales instituciones europeas, también fue testigo de la reivindicación de los estibadores el pasado 17 de febrero. Convocados por el IDC y la ITF, portuarios de once estados europeos (España, Francia, Reino Unido, Chipre, Suecia, Grecia, Alemania, Holanda, Dinamarca, Bélgica y Finlandia) se manifesta-

ron ante la Comisión Europea de Transportes y Energía para expresar su rechazo a la Directiva tal como se ha planteado hasta el momento. A la voz de los estibadores en Bruselas se sumó la de los portuarios en España, que detuvieron las actividades portuarias entre las tres y las cinco de la tarde para llevar a cabo asambleas informativas. En Francia, acompañaron la protesta en Bruselas con el paro de las actividades portuarias durante dos horas de cada turno de seis.

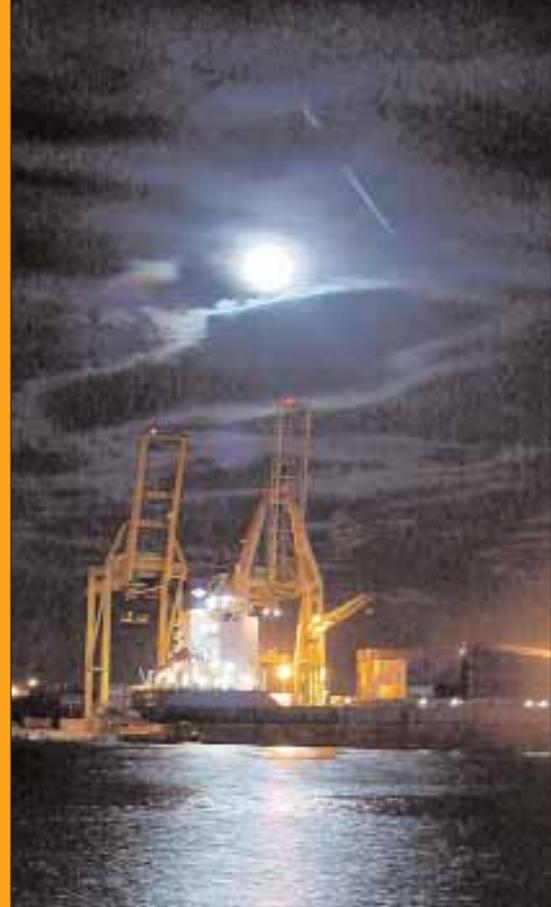
La Coordinadora ha puesto en pie una campaña en toda regla para detener uno de los ataques más peligrosos que se han hecho a la profesión portuaria. Las huelgas de 1980 y 1986 deben ser el referente para un colectivo que, si permanece unido, difícilmente podrá ser doblegado. Nuestra estrategia sindical, apoyada en un eficaz sistema asambleario y democrático, pasa por el diálogo y el consenso, pero si por toda respuesta encontramos la imposición, entonces no dudaremos en hacer uso de todos los instrumentos legales a nuestro alcance -y la huelga es uno de ellos- para defender nuestra profesión. ▀



Solidaridad internacional

El apoyo a la lucha de los estibadores españoles y europeos ha llegado de todas partes. Quizá el más significativo provenga de los sindicatos norteamericanos: ILWU e ILA. El primero, por mediación de su presidente, James Spinosa, ha recordado el apoyo que los sindicatos europeos -agrupados alrededor del IDC- le mostraron cuando su propio sindicato enfrentó unas duras negociaciones con la naviera PMA para renovar el convenio laboral. Spinosa, presidente de un sindicato que aglutina a más de 10.000 estibadores de la costa oeste de Canadá y Estados Unidos, cree que la Directiva Europea es una "prolongación de lo que ya hicieron en Liverpool y de lo que trataron de hacer en Australia y en la costa oeste de los Estados Unidos". Spinosa, sin embargo, se muestra optimista al señalar que "juntos podremos pararlos".

ILA, por su parte, considera que la Directiva constituye, en sus actuales términos, "un ataque a los estibadores, no sólo en Europa, sino en todo el mundo". Desde este punto de vista, el secretario de ILA, Patrick Riley, cree que tanto la Directiva como la Ley de Puertos suponen eslabones de una misma estrategia que, sin duda, alcanzaría a todos los puertos. En ILA también conocen en carne propia lo que es sufrir la pinza del poder político y empresarial. El famoso caso de los "Cinco de Charleston" -cinco estibadores perseguidos y juzgados por defender los derechos del colectivo- no ha caído en el olvido. De hecho, cuanto más fuertes son los ataques a los estibadores, más estrechos son los vínculos que nos unen. ▲



Un sector modélico

Las Sociedades de Estiba, amenazadas hoy por el gobierno, han permitido el crecimiento del sector portuario español en unos términos que hubieran sido impensables hace sólo 20 años. La modernización de las infraestructuras portuarias ha sido posible gracias al esfuerzo de los estibadores, que se han convertido, con su demostrada profesionalidad, en uno de los pilares básicos del sistema, sin olvidar que también las terminales han apostado por él y han invertido para hacer posible esta modernización. Desde esta óptica, la unidad, la rotación y la profesionalidad - los tres ejes del discurso de Coordinadora - han demostrado su eficacia a la hora de levantar uno de los modelos de estiba más estables de Europa. La nueva Ley de Puertos provocaría el des-

pido de miles de trabajadores portuarios y su sustitución por personas que, sin la necesaria capacitación profesional, se verían obligadas a recibir un salario mínimo. Así, a pesar de que a corto plazo algunas empresas incrementarían sus beneficios con rapidez, el resultado a la larga sería la descomposición del sistema portuario: más accidentes laborales, encarecimiento de las mercancías, pérdida de competitividad, etc.

La Coordinadora apuesta por un sistema de servicio público que proteja los intereses de todos los ciudadanos y defienda los derechos sociales de los trabajadores portuarios. El desastre del Prestige, el barco hundido en la costa gallega ante la inoperancia de los poderes públicos, tie-

ne que servir de lección para situar a cada cual en su lugar. El abandono de los puertos y la seguridad marítima en manos de determinadas empresas navieras no puede ser el camino a seguir. La defensa del actual modelo de estiba es una simple cuestión de sentido común. ▲



Autoasistencia, la bestia negra

Conocida en inglés como "self-handling", la autoasistencia constituye una de las más graves amenazas para los profesionales de la estiba. Como la palabra ya indica, supone que cada buque pueda operar con su propio personal, lo que, de llevarse a cabo, se traduciría en un fenomenal caos en la inmensa mayoría de los puertos. Desde la Coordinadora hemos recordado una y otra vez que sólo la profesionalidad de los estibadores puede mejorar la calidad del servicio y reducir los accidentes laborales. La obsesión por lograr rápidamente grandes beneficios económicos puede arrastrarnos a todos en una locura que, a la postre, sólo puede traer perjuicios. ▲



El IDC y la ITF rechazan de plano la autoasistencia



Respuestas globales

Los estibadores europeos están articulando un movimiento de respuesta a la Directiva Europea que cada vez adquiere mayor fuerza. La huelga de los días 10 y 11 es un nuevo paso en la defensa de la profesión portuaria en todos los muelles del continente.

La amenaza que se cierne sobre el colectivo portuario ha actuado como catalizador de un impresionante movimiento de solidaridad en toda Europa. La Directiva Europea sobre el Acceso a los Servicios Portuarios, impulsada por los sectores más conservadores de la Unión, tiene enfrente al IDC y, ahora, a la ETF, que gracias a la presión de sus bases, se ha sumado definitivamente a la lucha en defensa de los puertos.

El pasado 10 de febrero, la Zona Europea del IDC -reunida en Barcelona- debatió la posibilidad de coordinar esfuerzos con la ETF de cara a combatir la Directiva de la Comisión Europea de Transportes y Energía, que actualmente preside la española Loyola de Palacio. A la reunión asistieron delegados de Portugal, España, Francia, Grecia y Suecia, los países que conforman, junto a Chipre y Bulgaria, el núcleo del IDC en Europa.

La primera acción conjunta con la ETF llegó pronto. El 17 de febrero, viernes, IDC e ETF organizaron una concentración en Bruselas ante la sede de la Comisión Europea, que justo en ese momento debatía las 160 enmiendas a las que ha sido sometido el proyecto de Directiva. Los principales puntos que hacen innegociable este proyecto se refieren a la autoasistencia y a la libre elección de personal, que convertiría a los puertos en un territorio caótico en el que la obsesión por el

beneficio directo primaría sobre cualquier criterio de seguridad o de calidad.

En realidad, no se trata de la primera vez que los estibadores europeos actúan unidos. El pasado 17 de enero, puertos de toda Europa detuvieron sus actividades en protesta contra la Directiva, en una acción que fue seguida masivamente en España.

Nos encontramos ante un momento histórico: es nuestra profesión quien está en verdadero peligro. Las grandes multinacionales presionan a los gobiernos para que modifiquen las legislaciones a su gusto y conveniencia. Pero también es histórico porque nunca se había dado entre los estibadores de los puertos europeos un grado de unidad tan grande. Quizá el fracaso de Liverpool nos ha hecho ver que, independientemente del idioma, la cultura, la nacionalidad o los colores de los sindicatos, los estibadores debemos actuar como un colectivo unido internacionalmente. Da igual que seas de Motril, de Funchal, de Marsella o de Estocolmo, nuestra profesión está en peligro y sólo podremos hacer frente a amenazas globales con respuestas globales.



La bandera del IDC ondeó en las calles de Bruselas

Huelga europea en marzo

El paro de los puertos europeos de los días 10 y 11 de marzo constituye una nueva advertencia a los políticos de que los estibadores no estamos dispuestos a renunciar a nuestros derechos fácilmente.

Durante estas fechas, el Parlamento Europeo debate la Directiva Europea, la principal amenaza para la profesión en todo el continente, ya que fija unos criterios de trabajo muy alejados del sistema actual de estiba. ▲



La unidad fue la nota dominante en la concentración del 17 de febrero



Nuevos objetivos

A partir del próximo mes de mayo, el Puerto Bahía de Algeciras contará con una segunda terminal de contenedores. Terminal de Contenedores de Algeciras (TCA) será la empresa concesionaria de su explotación, como primera fase de un proyecto más amplio que acabará transformando la actual

Los tráficos procedentes de África y del norte de Europa serán los principales objetivos de negocio de TCA para la nueva terminal, contando con una concesión, en principio, de quince años, prorrogable por cinco años más. La previsión de TCA es absorber al menos, parte de esos tráficos, un objetivo avalado por los análisis efectuados por la empresa de los tráficos y rutas habituales de contenedores. Con dichas previsiones, se calcula que a finales de año se rondarán los 50.000 movimientos. Terminal de Contenedores de Algeciras ha invertido más de 90 millones de euros par poder

explotar la terminal pública algecireña. En cuanto a los trabajadores, la plantilla procederá en su totalidad del cierre de la empresa TERALSA.

La puesta en marcha de la nueva terminal no sólo significará la ampliación de las instalaciones portuarias hacia el sur de la Bahía, sino la diversificación de la oferta de operadores de contenedores en el puerto algecireño a las empresas marítimas. La terminal estará ubicada en el Muelle de Isla Verde, disponiendo de una superficie de 18 hectáreas, con una longitud de muelle de

675 metros y un calado de 14,5. Los modelos de grúas que operarán en la terminal de TCA, tendrán capacidad para manipular 60 toneladas, con una velocidad de elevación de 75 metros por minuto, cuando manipulen contenedores cargados con el máximo peso, y de 150 metros por minuto sin carga. No debemos olvidar que el Puerto Bahía de Algeciras es el primer puerto español en tráfico de contenedores y actualmente cuenta con una plantilla de 708 estibadores que llevan a cabo una media de 21,4 turnos cada mes. ■

Rodríguez perteneció a Coordinadora desde su fundación

Sevilla recuerda a Enrique Rodríguez

Conocido por arrastrar problemas como el intrusismo, el puerto de Sevilla todavía puede ofrecer ejemplos de lucha sindical. Es este el caso de Enrique Rodríguez Martín, "el Cristales", fallecido hace dos años y a quien, desde estas páginas, queremos recordar como un estibador comprometido con su oficio.

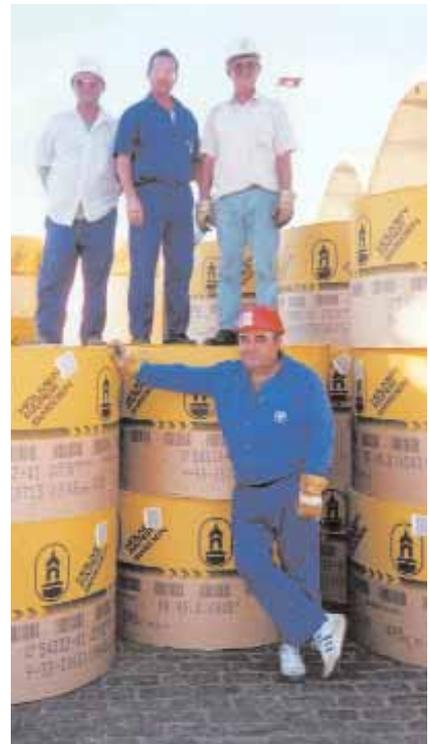
Joaquín Lazo Rufino, estibador jubilado del puerto sevillano, ha querido recordar desde La Estiba a Enrique Rodríguez Martín, fallecido en mayo de 2001 aquejado de una grave enfermedad. La trayectoria de Enrique "el Cristales", que participó en la Coordinadora desde su creación en 1978, constituye un claro ejemplo para los jóvenes estibadores del puerto sevillano, que actualmente cuenta con 74 portuarios con una media de edad de 40 años.

Lazo, que se jubiló como confronta, recuerda que Rodríguez siempre se distinguió por defender los principios básicos de la Coordinadora: la disciplina en el trabajo, el sentido del deber hacia uno mismo y hacia los propios compañeros, la profesionalización y la defensa acérrima de los puestos de trabajo, tan frecuentemente amenazados en la capital andaluza.

En la fotografía que incluimos -y que ha

sido cedida gentilmente por Lazo- podemos observar a Enrique "el Cristales" (sobre las bobinas, el primero de la derecha) junto al propio Lazo (en el centro con camisa azul), Enrique Ramírez Chacón (sobre las bobinas, a la izquierda) y Rodrigo Ruiz Portillo, de pie con uniforme azul. Todos los compañeros que aparecen en la fotografía al lado de "el Cristales" ya se han jubilado. La imagen fue tomada en el Muelle de Corta del puerto sevillano.

El ejemplo de este portuario no debería caer en saco roto, más aun cuando Sevilla sigue enfrentando graves problemas como el intrusismo, que ha estado a punto de provocar su desaparición como puerto integrado en el sistema de estiba. De hecho, en las últimas elecciones se hizo patente la división sindical con un resultado que pone de relieve las dificultades que atraviesa Sevilla para encontrar la unidad: CCOO obtuvo tres delegados, UGT dos y Coordinadora uno, Antonio Franco. ■



"El Cristales" sobre las bobinas, a la derecha

Recordando a un gran compañero

*El pasado día 11 de Mayo del 2001 falleció en Sevilla tras una grave enfermedad, el compañero y amigo Enrique Rodríguez Martín. Fue desde su afiliación hace aproximadamente cincuenta años, al sindicato de La Coordinadora un firme defensor de los principios de la misma. C sea; la disciplina el sentido del deber, la profesionalización y la defensa de los puestos de trabajo.
Descansa en paz este gran compañero.*

El proyecto Puerto-Ciudad impulsa la transformación de la zona portuaria

Tenerife

renueva su frente marítimo

Convertido en emblema de la transformación de Tenerife, el proyecto Puerto-Ciudad incluye la construcción de una nueva Terminal Internacional de Cruceros, una Estación Marítima de Ferries y un área comercial en el Muelle de Enlace, junto a la nueva zona de servicios de la Marina de los Llanos. El proyecto demuestra la vitalidad de un puerto al que los estibadores han contribuido con su trabajo diario y corrobora, en definitiva, la validez del modelo portuario español.



La maqueta del proyecto Puerto-Ciudad, que ya se encuentra expuesta en el nuevo pabellón informativo de la Estación Marítima del Puerto de Santa Cruz, fue presentada el pasado 21 de enero por el presidente de la Autoridad Portuaria, Luis Suárez, y los arquitectos Jacques Herzog y Pierre de Meuron. Detrás de este proyecto se encuentra la necesidad de adaptar el entorno urbano al crecimiento que han experimentado tanto la ciudad como su puerto.

De ahí que Puertos de Tenerife y el Ayuntamiento de la ciudad se hayan planteado potenciar el carácter urbano de la línea litoral a través de una serie de actuaciones conjuntas. En palabras de Jacques Herzog, uno de los arquitectos implicados en el proyecto, el objetivo consiste en resaltar los elementos naturales de la costa, potenciando la presencia de las montañas y del mar. Para lograrlo, los edificios -de baja altura- se apoyarán en materiales translúci-

dos y transparentes, además de otros elementos como el hormigón y la piedra. La futura Estación Terminal Internacional de Cruceros, en la que colabora el arquitecto cubano Bruno Elías Ramos, constituye un claro ejemplo de esta voluntad.

Nueva Estación de ferries

El tráfico interinsular también vive un momento dulce, como queda claro con la construcción de una nueva Estación de Ferries. El edificio, de dos plantas y 1.300 m² de superficie, responderá a este incremento de atraques y pasajeros.

El proyecto Puerto-Ciudad también contempla nuevas zonas de ocio con locales comerciales y de restauración. En total, más de 14.000 m² que actuarán como puente de enlace entre la ciudad y la nueva terminal marítima, conectando física y visualmente ambas zonas. En realidad, la idea consiste en "prolongar" el principal eje comercial de Santa Cruz, la calle del Castillo.

Está previsto que este proyecto comience a ejecutarse en el verano de 2003 y concluya a finales de 2006, tres años de duración para unas obras que transformarán por completo el frente marítimo de Santa Cruz de Tenerife y que tienen, como última meta, la integración de la ciudad con su océano.

Incremento espectacular del número de cruceros

Durante el año 2002 los puertos de la provincia de Tenerife acogieron 368 cruceros con más de 340.000 pasajeros, unas cifras que suponen un aumento espectacular respecto a años anteriores. El aumento global del número de cruceros ha sido del 34%, un dato en la línea de las expectativas creadas y que supone, una vez más, la confirmación de que Sestife, la Sociedad de Estiba tinerfeña, se encuentra en condiciones de ampliar su plantilla.

Este crecimiento se ha debido a múltiples factores: la cercanía de los puertos de Madeira y Las Palmas, el aumento de la capacidad de los barcos (de 600 a 900 pasajeros de media) y, por supuesto, un modelo de gestión portuaria asentado en el III Acuerdo Marco, la actual Ley de Puertos y el Convenio Colectivo firmado por la Intersindical Canaria en el año 2002. ■





Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



Edificio SOFITESA
Instalación empresas ZEC



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

Los estibadores canarios se suman a la defensa de la actual Ley de Puertos

El Archipiélago, en lucha



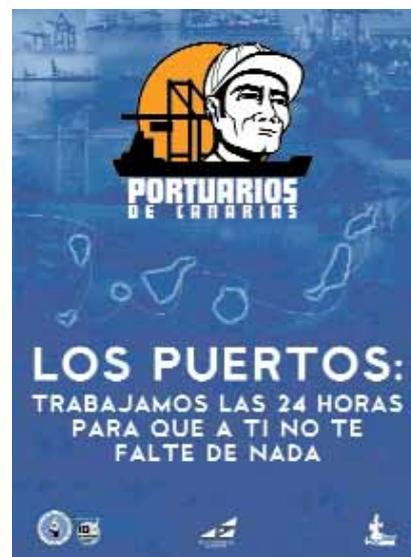
Los trabajadores portuarios de las Islas Canarias secundaron al 100% los paros convocados a finales del pasado año y principios del presente contra el anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios, y ante la falta de voluntad del gobierno por consensuar con los afectados dicho borrador.

Cronológicamente, las convocatorias de huelga comenzaron el 19 de noviembre con un paro de ámbito estatal, con la Coordinadora, que representa al 84% de los trabajadores portuarios, la Confederación General del Trabajo (CGT) y la Confederación Intersindical Galega (CIG), como sindicatos convocantes. El 17 de enero, una jornada de huelga alcanzó los puertos europeos, convirtiéndose en el preludio del paro convocado en los puertos españoles entre el 20 al 24 de enero, y que se desconvocó el día 21 ante la aceptación por parte del gobierno de iniciar conversaciones.

Seguimiento masivo

En el archipiélago canario, cerca de un millar de estibadores de los seis puertos de interés estatal no acudieron al trabajo. Tanto en

Las Palmas, Tenerife y Lanzarote, como en Fuerteventura, La Gomera y La Palma, las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, entrega y recepción de mercancías no se llevaron a cabo, ya que los compañeros canarios, como la mayoría de los portuarios españoles, consideraron que era necesario hacer notar su descontento al Ministerio de Fomento. Los estibadores canarios tampoco están de acuerdo con una futura Ley de Puertos cuyo objetivo, en sintonía con el nuevo marco regulatorio europeo, es la desregulación de las condiciones de trabajo en los puertos para fomentar única y exclusivamente el beneficio, a corto plazo, de las grandes navieras. Además, el Estado se desprendería de la titularidad de las Sociedades de Estiba, pasando éstas a ser propiedad al 100% de las empresas estibadoras y convirtiéndose en Agrupaciones de Interés Económico (AIE's). ▀



Cartel editado por los portuarios



Asamblea de estibadores canarios

Un colectivo joven y unido

Entre Las Palmas y Tenerife, los dos puertos más importantes del Archipiélago, suman más 750 estibadores, en un colectivo fuertemente organizado y concienciado a través de la Intersindical Canaria. La media de edad de los portuarios es, además, muy baja, cercana a los 34 años, lo que les convierte en una pieza clave a la hora de negociar el futuro de los muelles. En Fuerteventura y Lanzarote, sin embargo, sólo existen cuatro y once estibadores respectivamente que dependen

de la Sociedad de Estiba y con una media de edad avanzada (sobre los 52 años) y una cifra de turnos por mes también elevada (37). Esto no hace más que confirmar la necesidad que existe en estas dos islas de abrir los censos a nuevos estibadores, tanto para rejuvenecer la plantilla como para absorber la actual demanda de trabajo. Este caso también se repite en La Gomera, una isla en la que sólo permanece un estibador en plantilla. ▀

El pueblo de Camariñas recibe la ayuda catalana



Los estibadores catalanes, con

Galicia



Los trabajadores del puerto barcelonés se han sumado a las múltiples muestras de solidaridad que ha recibido el pueblo gallego después de la catástrofe del Prestige. Más de 6.000 euros recogidos por los estibadores han servido para comprar equipos completos para la limpieza del chapapote.

Los estibadores del puerto de Barcelona decidieron en Asamblea expresar su solidaridad con el pueblo gallego a través de alguna acción colectiva. El desastre del Prestige, que ha supuesto una auténtica conmoción en Galicia, ha puesto a prueba la capacidad de reacción de los portuarios, que han organizado una campaña de recogida de materiales para la limpieza del chapapote.

Así, los portuarios catalanes llevaron a cabo una colecta para comprar material para los voluntarios que limpian en las playas los vertidos del petrolero hundido. Con los fondos recaudados - más de 6.000 euros- y en colaboración con la empresa Egea -proveedora de ropa de trabajo- se adquirieron botas de agua, ropa de agua, gafas de protección, guantes de goma y mascarillas. Se trata, en realidad del equipo básico del que deben disponer quie-

nes trabajen en la recogida del chapapote, un residuo altamente contaminante ante el que hay que extremar las precauciones.

El material recogido fue transportado en furgoneta por dos compañeros de Barcelona, Manuel Hernández y Jordi Doménech, que realizaron el trayecto Barcelona - Camariñas (A Coruña) entre el 18 y el 20 de febrero. El viaje se hizo en medio de unas pésimas condiciones atmosféricas, con fuertes tormentas de nieve que durante esos días azotaron el norte peninsular. De este modo, el colectivo estibador ha querido mostrar su solidaridad con el pueblo gallego, en el convencimiento de que no estamos solos en el mundo y de que otros colectivos, otras gentes, se encuentran en una difícil situación que hace necesaria la colaboración de todos. ■

Congreso portuario en Tarragona

El puerto de Tarragona acogerá entre los próximos 24 y 29 de marzo la décima edición del Congreso de Tráfico Marítimo y Gestión Portuaria. Bajo el epígrafe "Nuevos escenarios de la actividad portuaria" el Congreso ha previsto tres módulos que tratarán de abordar la evolución de la estiba: "La intermodalidad en el desarrollo de los puertos", "Retos de la Comunidad Portuaria" y "Sociedad, seguridad y medio ambiente".

La conferencia inaugural irá a cargo de Ernst Frankel, profesor del Instituto de Tecnología de Massachusetts, y versará sobre la "aplicación de las nuevas tecnologías en los puertos". El objetivo del Congreso consiste en poner sobre el tapete la postura de los diferentes implicados en el trabajo en los puertos, desde la administración pública a las compañías estibadoras o los propios trabajadores portuarios. El 26 de marzo intervendrá Julián García, coordinador general del sindicato, en el debate sobre el marco legal de la estiba, un espacio que aprovechará, sin duda, para mostrar el rechazo del colectivo estibador a cualquier cambio que atente contra el modelo legal vigente. ■



Asamblea Extraordinaria de Barcelona

Por la acción sindical

Un mes antes de la convocatoria de huelga del pasado 20 de enero, se celebró en Barcelona una Asamblea Extraordinaria, en la que los representantes de Coordinadora establecieron los objetivos de la acción sindical, en respuesta al anteproyecto de la Ley de Puertos.

El mantenimiento de los puestos de trabajo en todos los puertos, en todas las zonas de servicio y en todas las labores portuarias fueron los primeros objetivos acordados por los delegados reunidos en la Asamblea Extraordinaria de Barcelona. Asimismo, se habló de un estatuto profesional de los estibadores portuarios que contemple la formación continua y un número de trabajadores habilitados en función de del puerto. En cuanto a Régimen Laboral, se abordó como objetivo mantener la Relación Laboral Especial y la libertad de las partes para fijar las condiciones en la negociación colectiva.

Se recordó, además, que las sociedades de estiba deben tener participación pública, respeto por el Convenio Internacional N 137 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y libertad para la contratación en actividades complementarias en el puerto. La auto-prestación e integración de servicios debe auspiciar la realización de las labores por trabajadores habilitados en las mismas condiciones que otros prestadores de los mismos servicios y con condiciones de seguridad para la carga, el buque y los trabajadores. Como último objetivo señalado, se propugnó la participación de los sindicatos más representativos del sector en el Observatorio Permanente del Mercado

de los servicios portuarios y en el Comité de servicios portuarios básicos, como garantía de transparencia en el sector. ■



Imagen de la asamblea

FUNESPOR impulsa la mejora de la estiba

Funespor
Fundación Estudios Portuarios

Subvencionado por:



La Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo, ha financiado a la Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR) la puesta en marcha de un Proyecto Europeo para "la provisión y adquisición de buenas prácticas en la carga, descarga, estiba y desestiba de buques de carga rodada". El objetivo es difundir estas prácticas en las operativas que se lleven a cabo en puertos como Las Palmas de Gran Canaria, Lisboa y Santa Cruz de Tenerife. A través de este Proyecto se examina-

rán, desde la perspectiva de la Seguridad y la Salud Laboral, las prácticas profesionales de los estibadores de dichos puertos, con el fin de determinar los factores de riesgos y realizar una evaluación de riesgos específica. También se diseñará un programa piloto de formación y adquisición de buenas prácticas en la especialidad de carga rodada (Roll-On), que será impartido en cada uno de los puertos mediante cursos de formación presencial. Quienes reciban este curso contarán

con un Manual de Formación que también será elaborado por la Fundación. Además, se confeccionará una página web dedicada en exclusiva a la prevención en el sector portuario. Allí se podrá consultar información específica sobre seguridad y salud laboral, atendiendo ruegos y consultas de los estibadores mediante una sección destinada a ello. La web también incluirá un curso multimedia de formación a distancia, que podrá ser utilizado y consultado por los trabajadores que lo deseen. ■

El Puerto de Barcelona plantea la construcción de una nueva bocana

Ganando terreno al mar



El desarrollo urbanístico barcelonés no se detiene, la transformación portuaria busca la simbiosis del ciudadano con su frente litoral con la construcción de una nueva bocana, cuya superficie se destinará a usos industriales, portuarios y comerciales.

El proyecto de la nueva bocana del Puerto de Barcelona se enmarca dentro de un nuevo espíritu, lo que se ha denominado el "puerto ciudadano". Sin embargo, mientras que para la mayoría de los barceloneses los tinglados de los diferentes muelles no eran más que una simple muralla entre el mar y la ciudad, para los estibadores son algo mucho más profundo, recuerdos de una actividad frenética, mal pagada y peor gestionada que, con el paso del tiempo y las luchas sindicales, ha mejorado sustancialmente. Un modelo de puerto en consonancia con el modelo público de servicio de estiba que es el que rige las actividades portuarias y que queda recogido en el III Acuerdo Marco y la actual Ley de Puertos.

El Plan Especial de la nueva bocana delimita tres subámbitos alrededor del área de acceso y la plaza del mirador central, ligeramente elevada para facilitar una perspectiva abierta al mar, por un lado, y hacer posible el aparcamiento en su subterráneo, por otro. En el primero de estos subámbitos, se sitúa un edificio en alzado, como elemento singular, destinado a hotel en forma de vela, con una altura máxima de 88 metros. El segundo subámbito se destina a servicios, con una altura dominante de 19 metros. El tercer subámbito está pensado para usos portuarios, con una edificación en forma de "U" y una altura de 18 metros. La superficie total del proyecto es 129.596 m², que corresponden a la explanada ganada al mar de la nueva bocana. ▲

Colaboración entre ayuntamiento y Puerto

Para el desarrollo urbanístico de la nueva bocana como puerto ciudadano el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria han acordado llevar a cabo la adecuación de los accesos desde el litoral para los viandantes. Además, la Autoridad Portuaria se hará cargo de los costes previstos para las mejoras de alcantarillado en el Port Vell (Puerto Viejo), consistentes en la remodelación del Muelle de Barcelona, red de vacío en el Muelle de España y conexión única y directa al interceptor metropolitano de playas, incluido el posible tratamiento de los olores en este punto, causados por las actividades que se desarrollan en los diferentes ámbitos del Port Vell. En definitiva, un proyecto cuyo fin consiste en seguir acercando al ciudadano a ese mar al que durante demasiado tiempo ha dado la espalda, mediante un plan en el que todos estemos representados. ▲



Coordinadora obtiene la mayoría en las elecciones sindicales de Valencia

Confianza renovada

A pesar de la campaña de desprestigio sufrida por los compañeros valencianos, la Coordinadora ha vuelto a imponerse en las elecciones sindicales del puerto de Valencia. La mayoría obtenida, 9 delegados de un total de 17, supone un espaldarazo a la política sindical que han desarrollado estibadores como Francisco Navarro, Aurelio Gabarda o Julio Martínez.

Los compañeros estibadores de Valencia están de enhorabuena, aunque ganar nuevamente las elecciones no ha sido tarea fácil. Más aún cuando, desde diferentes frentes se ha abierto durante el proceso preelectoral una campaña de acoso y derribo contra nuestros representantes sindicales. Pero una gran parte de los estibadores valencianos ha ignorado las proclamas anti-Coordinadora y ha optado por depositar nuevamente su confianza en nuestro sindicato.

El Comité de Empresa ha pasado de 13 a 17 delegados



Los delegados, junto al presidente de la AP

Si en el anterior Comité de Empresa, compuesto por 13 miembros, nuestra representación ya era mayoritaria (7) frente a UGT (3), CCOO (1), CGT (1) y la Asociación Profesional de Trabajadores Portuarios (1), en esta ocasión, y a pesar del aumento del número de representantes ocasionado por el crecimiento de la plantilla, hemos vuelto a obtener la mayoría. Ahora nuestros delegados son 9 (Víctor García Monreal, Aurelio Gabarda Gil, Julio González Guillén, José Moratal Piza, Vicente Segarra Medina, Rafael Egea Gómez, Vicente Alagarda Gisbert, Francisco Navarro Forte y Sara Calabuig Carles), mientras que el segundo sindicato más votado ha sido la UGT, que ha obtenido 5 representantes; 2 han sido para la Asociación Profesional de Trabajadores Portuarios y 1 para CCOO, quedando sin representación CGT.

Coordinadora mantiene su peso en uno de los puertos con mayor tráfico de la Península



Explanada de Valencia

Esta victoria consolida a nuestro sindicato en uno de los puertos más importantes de la Península y corrobora que estamos en la dirección correcta en cuanto a nuestra línea de trabajo y formación sindical. ▀

Savia nueva

No tan sólo estamos de enhorabuena por la victoria de nuestros representantes en las elecciones sindicales del puerto valenciano. También debemos felicitarnos porque, en su conjunto, los nuevos delegados de Coordinadora en el Comité de

Empresa del puerto levantino son gente joven, sindicalistas con empuje que han llegado a nuestra organización con un espíritu renovado y un afán de lucha intacto.

Además, entre ellos, contamos con la presencia de una mujer, la compañera

Sara Calabuig Carles, cuya elección sirve como ejemplo a la, cada vez menos testimonial y más notoria presencia femenina en el colectivo de estibadores de los puertos españoles. Una muestra clara de hacia dónde tenemos que avanzar. ▀

La Coordinadora actúa en Denia

Durante el paro del pasado 20 de enero, existía una fuerte preocupación en Ibiza ante la posibilidad de que se desviarán tráficos al puerto de Denia, en la provincia de Alicante. Para evitarlo, estibadores de Valencia y Alicante se desplazaron allí en una acción que constituyó todo un éxito, tanto por su numerosa participación como por lo bien coordinada que estuvo.

Una vez allí, los estibadores pudieron comprobar que algunas empresas trataban de burlar la huelga trabajando desde Denia, lo que constituye una clara violación de la legalidad. El siguiente paso fue bloquear la mercancía "ilegal" que se estaba enviando al puerto de San Antonio, en Ibiza. No hay que

olvidar que Denia no es un puerto inscrito en la categoría de "Interés General", por lo que no está permitido llevar a cabo labores de estiba desde sus instalaciones. ▲



Alicante incorpora una nueva línea

La empresa estibadora Miller, S.L. ha iniciado recientemente sus operaciones en el puerto de Alicante. Perteneciente al Grupo Boludo, la firma trabaja los buques Ro-Ro que hacen las líneas con las Islas Baleares (Ibiza, Palma de Mallorca, Mahón, etc.) Con esta incorporación ya son seis las estibadoras que trabajan en Alicante.



En la actualidad, trabajan en Alicante 77 estibadores, que realizan una media de 26 turnos cada mes. Curiosamente, éste es uno de los puertos "más jóvenes", ya que la media de edad de los estibadores es de 26 años. ▲



Viaje de los jubilados alicantinos

Los estibadores jubilados del puerto de Alicante han organizado para el próximo 1 de mayo un ruta que pasará por Ávila, Salamanca y Segovia. Detrás de este viaje se encuentra la labor de tres pensionistas, que no han dudado en dedicar su tiempo libre a preparar la salida: Jerónimo Manzanaro, Jaime Miró y Pedro Morales. El año pasado, el viaje -que se ha convertido en una cita anual- tuvo como destino la Costa Dorada.

Éxito en Sagunto

Coordinadora ha reafirmado su presencia en la costa mediterránea con la victoria en las elecciones sindicales celebradas en Sagunto. De los cinco delegados en juego, nuestro sindicato obtuvo tres, lo que le da la mayoría en el puerto. Los dos delegados restantes fueron para UGT y CCOO respectivamente.

En la actualidad, en Sagunto trabajan 113 portuarios, que llevan a cabo una media de 22 turnos cada mes. La media

de edad de los trabajadores es de 46 años y sólo cinco de ellos forman parte del Grupo Cero. Esto, sumado al notable crecimiento del tráfico que está experimentando el puerto, obliga a plantear la necesidad de abrir la plantilla a nuevos ingresos. Sagunto ha crecido a rebufo del puerto de Valencia, que también se ha beneficiado con un aumento de los tráficos marítimos, y donde en la actualidad operan 636 estibadores. ▲



Bilbao lucha por el mantenimiento de su actividad

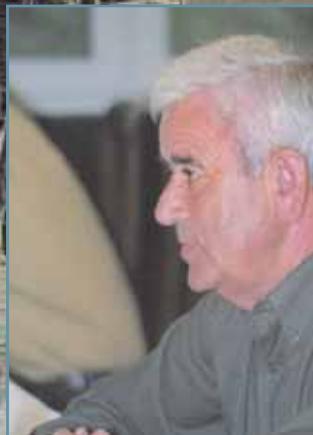
Los jóvenes toman el relevo

Tras el desmantelamiento de Altos Hornos en la década de los ochenta y el auge en el tráfico marítimo del puerto de Pasajes en los 90, el puerto de Bilbao no quiere perder su peso específico en la Zona Norte. Los jóvenes estibadores afiliados a Coordinadora, sindicato mayoritario en este enclave, se lo toman en serio.

Isaac Velado, presidente de nuestro sindicato en el puerto de Bilbao desde 1978, y muchos de los veteranos compañeros que aún rememoran los dos meses de huelga de 1986, están de acuerdo en apreciar la capacidad de sacrificio de los jóvenes afiliados, reconociendo el asombro que les ha producido la fortaleza de la juventud y su responsabilidad a la hora de defender su puesto de trabajo frente al borrador de la nueva Ley de Puertos y el desequilibrio de tráfico marítimo entre Pasajes y Bilbao... Y es que, a pesar de todo, en lo que llevamos de año el balance no es negativo para los estibadores del puerto vizcaíno.

Pasados a mejor vida los años de funcionamiento de Altos Hornos, en los que Bilbao contaba con una plantilla de 1.170 estibadores (en la actualidad 384), durante el 2002 se alcanzaron 120.000 jornadas entre los de relación laboral común y los especiales, es decir, tan sólo un descenso del 2%. Un dato que revela que el puerto bilbaíno sigue siendo importante, aunque el puerto de Pasajes, que pugna por encontrar el respaldo de la Administración central para su proyecto de ampliación, experimentase en el anterior ejercicio un aumento del 10% (5.000 toneladas anuales), situándose al borde de la saturación.

La vitalidad que aún conserva Bilbao se ha reflejado recientemente en la celebración de una reunión de gerentes de la Sociedades de Estiba de los Puertos de Interés General españoles para hablar, entre otros temas, de la posible reforma de la Ley de Puertos. Numerosos presidentes de Autoridades Portuarias, entre los que se encuentra el de Bilbao, José Ángel Corres, han expresado su recelo hacia una iniciativa destinada a recortar el ámbito de actuación de las Comunidades Autónomas y a reforzar el poder del ejecutivo central. ■



I. Velado, presidente de la OUPPB

Firme defensa de la profesión

Con una media de edad de 36 años, los 384 portuarios de Bilbao han retomado la senda de la concienciación sindical. Las diferentes acciones convocadas para expresar el rechazo a la reforma de la actual Ley de Puertos y al proyecto de Directiva Europea han servido de acicate definitivo para una nueva hornada de estibadores decididos a defender su futuro con firmeza. La defensa de la profesión portuaria se ha convertido en el principal referente para los nuevos ingresos, 174 en los últimos meses. En la actualidad, los estibadores bilbaínos llevan a cabo 22 turnos al mes, una cifra similar a la de puertos como Sagunto, Tenerife o Cartagena, y superior a la de otros muelles de la Zona Norte como Avilés o Gijón. ■

Avilés desarrolla el III Acuerdo Marco

La Sociedad de Estiba del puerto de Avilés confirmó el pase de cuatro estibadores de Relación Laboral Común (RLC) a Relación Laboral Especial (RLE). De esta forma, la Coordinadora ve satisfecha una de sus demandas básicas: la equiparación de las condiciones laborales para todos los trabajadores que desempeñen un mismo tipo de trabajo. En Avilés la plantilla está formada por cien estibadores, de los que 56 todavía pertenecen a la RLC. Esta proporción tan elevada no guarda ningún parecido con lo que podemos encontrar en el conjunto del sistema portuario español, donde el 85'6% de los estibadores pertenecen a la RLE, y pone de relieve la necesidad de completar el III Acuerdo Marco. En la actualidad, la media de trabajo en Avilés se sitúa en 17 turnos al mes, una cifra muy similar a la registrada en el vecino puerto de Gijón, donde es de 16. ■



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

1986



Han transcurrido 17 años desde la toma de esta imagen. A pesar de lo mucho que ya ha llovido, el lema de la pancarta "Por un servicio público portuario" no ha perdido vigencia. En Madrid, en febrero de 1986, la Coordinadora impulsaba una Asamblea Unitaria con las demás centrales sindicales con el objetivo de detener la ofensiva del gobierno contra los portuarios.

1986

El 14 de mayo de 1986 Barcelona fue el escenario de una de las reivindicaciones obreras más recordadas. Los estibadores sacaron a la calle su maquinaria pesada para reivindicar su derecho a seguir existiendo. De aquellas luchas surgió un modelo, el de las Sociedades de Estiba, que mantenía el carácter de servicio público de los muelles y permitiría a los portuarios vivir la etapa de paz social más prolongada de su historia, una etapa que los recientes ataques del gobierno central y la Comisión Europea de Transportes han roto.



1999

La firma del III Acuerdo Marco reunió en Madrid a los representantes de las cinco zonas de Coordinadora. Entre otros, podemos ver a Isaac Velado, Gabriel Oteros y Manuel Carrasco. Junto a la representante de Puertos del Estado, Irene Canalejo, y los dirigentes de la patronal ANESCO, Julián García, coordinador del sindicato, estampó su firma en un documento que -todavía vigente- suponía la consolidación de un modelo elogiado por todos.



Port de Tarragona

Autoritat Portuària de Tarragona



Secretaría Técnica del Congreso:

Patrocinan:



X CONGRESO DE TRÁFICO MARÍTIMO Y GESTIÓN PORTUARIA

NUEVOS ESCENARIOS DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

CONFERENCIA INAUGURAL

Aplicación de las nuevas tecnologías en los puertos

MÓDULO 1

La intermodalidad en el desarrollo de los puertos

MÓDULO 2

Retos de la Comunidad Portuaria

MÓDULO 3

Sociedad, seguridad y medio ambiente

X CONGRESO DE TRÁFICO MARÍTIMO
Y GESTIÓN PORTUARIA

NUEVOS ESCENARIOS DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

Tarragona, 24-29 de Marzo de 2003

Quality Services

Professionalism

Infraestructure

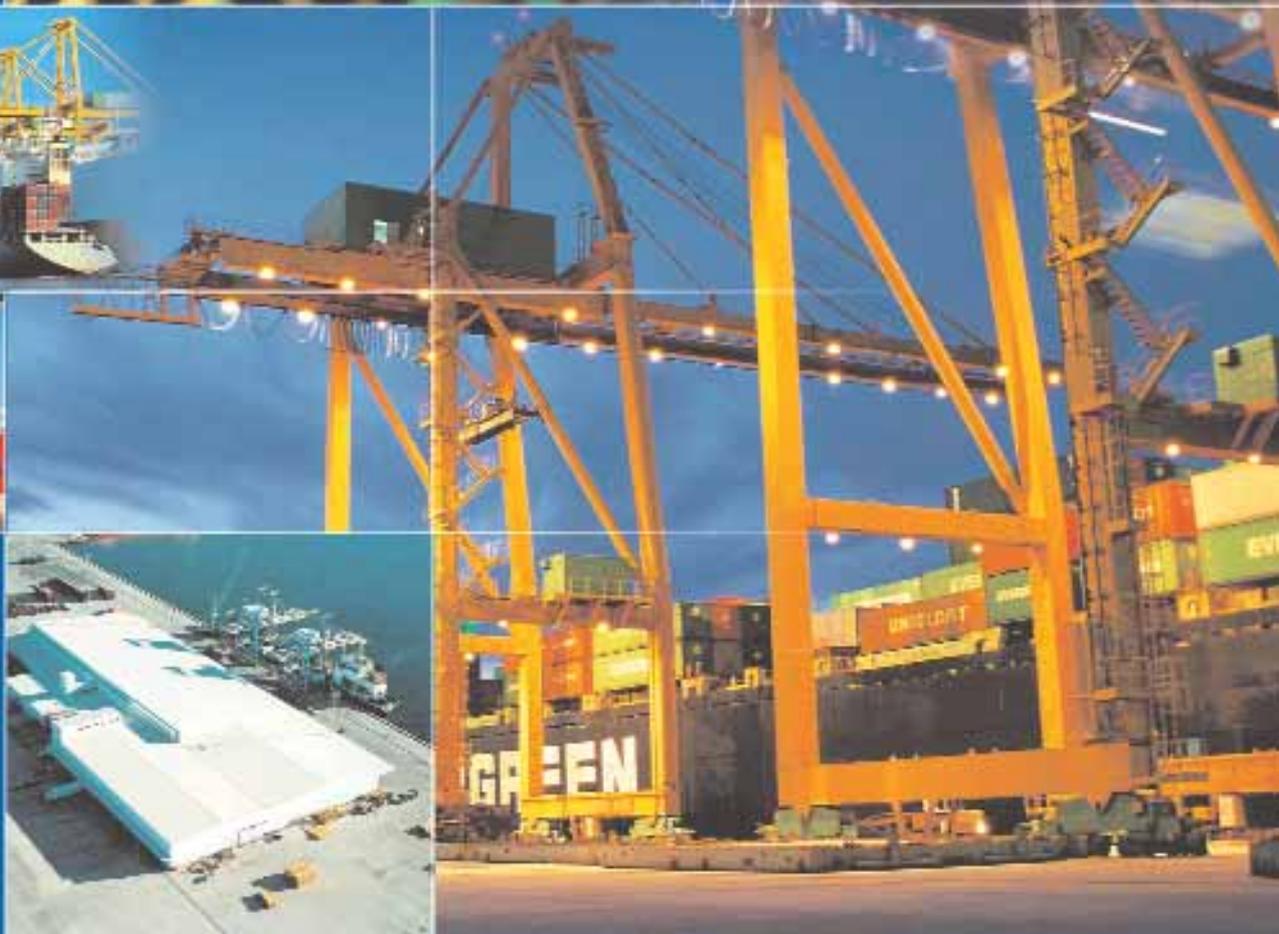
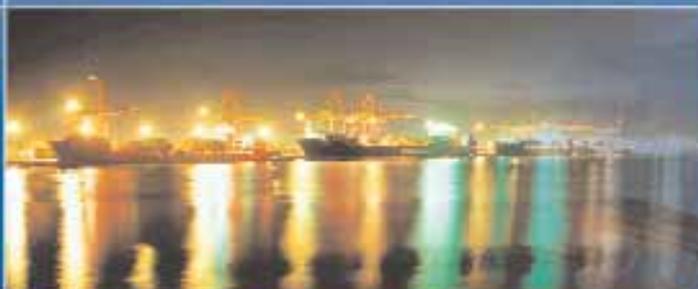
Equipment



VALENCIA

**VALENCIA CONTAINER
TERMINAL**

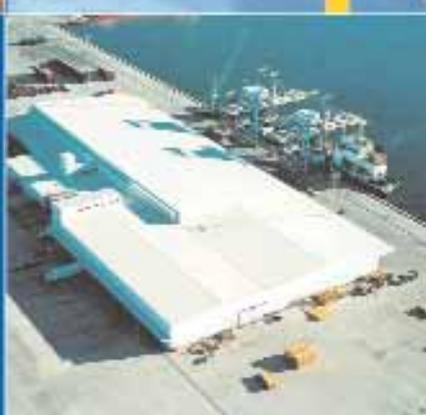
Muelle Principe Felipe
Puerto de Valencia
46024 Valencia-Spain
Tel. 34 96 393 83 00
Fax 34 96 393 83 01/02
E-mail: mv3@marvalsa.com



SAGUNTO

**MULTIPURPOSE
TERMINAL**

Muelle Puerto de Sagunto
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 34 96 265 61 00
Fax 34 96 265 61 03
E-mail: mv-sagunto@marvalsa.com



Marítima Valenciana S.A.

CUSTOMER ORIENTED