

La voz de los puertos

LA ESTIBA

Número 86. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Mayo 2004

Gijón, un puerto en lucha



Estibadores
de todos los puertos
apoyan a
Gijón

La Zona Europea del IDC se reúne en Madeira



Terminal Catalunya S.A.

UN GRAN ESPACIO A LA MEDIDA DE SU EXIGENCIA.

Terminal Catalunya ubicada en Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo y con un crecimiento constante, cuenta con unas instalaciones modernas y con profesionales cualificados que aportan soluciones concretas a las demandas de sus clientes. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.825 metros. Sus actividades abarcan la Carga General, de Contenedores, de Siderúrgicos y Graneles. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post-Panamax, 6 Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 8 Transtainer hasta 5 alturas, 19 Reach Steacker y maquinaria diversa. Aquí encontrará un gran espacio a la medida de sus necesidades, un espacio unido a cualquier lugar del mundo.

LA CALIDAD DE NUESTRO SERVICIO, SU MEJOR AVAL.



Grupo Mestre

Edificio Tercat
Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona
www.tercat.es

Terminal Catalunya Administración. tel: 93 296 61 00 fax: 93 290 61 01 • e-mail: terminal.catalunya@tercat.es

Terminal Catalunya Contenedores. tel: 93 223 41 37 fax: 93 223 43 04 • e-mail: contenedores@tercat.es

Terminal Catalunya Siderúrgicos. tel: 93 223 64 61 fax: 93 223 64 64 • e-mail: siderurgicos@tercat.es





Sumario

4 El Conflicto en Gijón

Gijón, la lucha por la dignidad

8 Internacional

Madeira, capital europea de la estiba

9 Comisiones

Prioridad: la prevención laboral

10 Zonas

Andalucía
Canarias
Cataluña - Baleares
Norte
Levante

20 Gestión Adelantada

21 Funespor



Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

Edición, redacción y diseño:

ComCom, scccl

Miquel Borràs, Josep Deop, Noe Lavado, Xebi Palcoer

Han colaborado en este número:

Rafael Egea (Valencia), Isaac Velado (Bilbao), José Luis Llorca (Alicante), Emilio Manzano, Julio Navarro, José M^e Martínez (Chucky) y Francisco Javier Bayarri (Calichó) (Barcelona), Joaquín Carrasco (Málaga), Juan José Toribio (Gijón), Teresa Alert (IDC), Tània Martín y Víctor Díaz (Funespor), Pepe Arana, Fernando Pérez y Carlos Acosta (Gestión Adelantada), Jaume Cortés (Col lectiu Ronda).

Méndez Núñez, 1, 3^o 2^a - 08003 Barcelona
Teléfono: 93 319 28 50 - Fax: 93 319 98 92

Correo electrónico:

estiba@coordinadora.org

Depósito legal: **TF291/84**

Gijón la defensa de la profesión

Si existe un conflicto que haya marcado los últimos meses en nuestro sector, ése ha sido el de Gijón, hasta el punto que ha forzado a congelar La Estiba a la espera de tener más elementos de juicio en la definición de la línea editorial. Nuestros compañeros asturianos han acometido una lucha cuyo objetivo esencial no estaba orientado a la legítima mejora de sus condiciones de trabajo, sino a la defensa de la profesión, ante una decisión que había hecho reaparecer la tendencia a limitar el trabajo de los estibadores portuarios para convertirlo en un reducto, después de años en los que parecía haber sido desterrada.

Pese a los obstáculos que han ido surgiendo durante el proceso de negociación, el conflicto de Gijón nos aporta una enseñanza fundamental: han sido necesarios más de cinco meses de huelga en el puerto asturiano, la movilización solidaria de todos los puertos españoles afiliados a Coordinadora, un tenso proceso de negociaciones, la solidaridad internacional del IDC y el inminente inicio de un proceso de huelgas en el ámbito estatal, para alcanzar un preacuerdo que garantizase los objetivos mínimos que nos propusimos al iniciar el conflicto. Por tanto, si se materializa el acuerdo, la reincorporación de los trabajadores de Gijón a la terminal Ebhisa, reconociéndoles la condición jurídica y profesional de relación laboral especial de los estibadores portuarios, supondrá un éxito sindical y un nuevo ejemplo de unidad organizativa y de claridad de objetivos.

Sin embargo, no debemos olvidar que enfrentamos una nueva etapa y que la primera posición favorable a la autoasistencia y a las terminales dedicadas fue tomada por el hoy ex-presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, Fernando Palao, que ocupará la máxima responsabilidad sobre los servicios de transporte en el nuevo gobierno de Zapatero. Esto significa que debemos mantener la unidad y la fortaleza sindical para resolver los nuevos retos, como el desarrollo reglamentario de la nueva Ley de Puertos. Se deberán negociar y regular cuestiones tan importantes como la profesionalidad, la formación, la autoprestación, los ingresos, las Sociedades de Estiba... y otras no menos importantes para el sector. Una etapa en la que capacidad de diálogo y negociación serán exigibles a todas las partes, y que debemos estudiar en la próxima Asamblea General, reflexionando, revisando y debatiendo los objetivos y la estrategia a seguir. ■

Una decisión arbitraria provoca el conflicto de El Musel

Gijón, la lucha por la dignidad

Fotografías: Rafa Egea, José M^a Martínez (Chucky) y Francisco Javier Bayarri (Calicho)

El nombre de Gijón, poco conocido más allá de las fronteras españolas, se está convirtiendo en un símbolo de la lucha portuaria y de la dignidad de los trabajadores portuarios. El conflicto abierto en el enclave atlántico a raíz de la expulsión de los estibadores profesionales de la terminal pública Ebhisa ha suscitado innumerables apoyos tanto dentro como fuera de España.



Quienes pensaban que los estibadores españoles no iban a apoyar la huelga de los compañeros gijoneses ante una decisión injusta, ilegal y que no responde a la realidad del momento, se equivocaban. Apoyos y acciones concretas, múltiples y variadas, han sido organizados por los trabajadores portuarios en defensa de sus compañeros: huelga de todos los puertos españoles el pasado 22 de diciembre, ocupación de las grúas de Gijón por parte de los estibadores, manifestación unitaria

en el muelle gijonés el pasado 12 de enero, apoyos constantes de organizaciones sindicales como la norteamericana ILWU, la francesa CGT o la Canadian Maritime Workers Council... Un enorme movimiento de solidaridad con Gijón que ha dejado fuera de juego a los impulsores de la privatización de la terminal pública, con el presidente de la Autoridad Portuaria gijonesa -Fernando Palao- a la cabeza, que no esperaban una reacción de tal calibre por parte de los estibadores. ▲

LAS RAÍCES DE UN CONFLICTO

El origen del conflicto se remonta a la decisión unilateral del hoy ex-presidente de la Autoridad Portuaria, Fernando Palao, de excluir a los estibadores portuarios del trabajo en la terminal de graneles sólidos Ebhisa (European Bulk Handling Installation), una empresa controlada en un 68% por la Autoridad Portuaria gijonesa, precisamente por su condición pública. Esta decisión coincidía prácticamente con la derrota en el Parlamento Europeo de la Directiva defendida por la Comisaría de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, y de todos aquellos que abogaban por la desregulación del sector. En síntesis, derrotados con la Ley en la mano, lo intentaban por la fuerza de los hechos. La medida generó la reacción de los trabajadores, que ocuparon algunas grúas del puerto y trataron de bloquear las operaciones portuarias. La respuesta de Fernando Palao ante las peticiones de diálogo de la Coordinadora y las movilizaciones de los trabajadores fue el despido de 68 trabajadores, más de la mitad de la plantilla oficial del puerto.

Esta actitud, que contó con el apoyo de dos sindicatos minoritarios entre los portuarios -CCOO y UGT-, podría haber extinguido el conflicto. Pero no fue así. Los estibadores de toda España reaccionaron con firmeza y desencadenaron un formidable movimiento de solidaridad que se ha extendido más allá de las fronteras españolas. El cariz que estaba tomando el asunto amenazaba con extenderse a todos los puertos del continente, lo que motivó que Puertos del Estado -el órgano que controla la Autoridad Portuaria de Gijón- iniciase negociaciones con la Coordinadora. Además, el pasado 13 de enero se conoció que el recurso presentado por los trabajadores había sido admitido a trámite. Este recurso consideraba que la decisión de Fernando Palao de excluir a los estibadores profesionales de sus puestos de trabajo, suponía una infracción a la actual legislación, por lo que debía anularse por completo. Otra vez volvía a ganarse la batalla jurídica. ■

La Fiscalía admitió a trámite el recurso de los trabajadores

Cabecera de la manifestación en las calles de Asturias



UNA FIJACIÓN PERSONAL

La actitud de Palao, antiguo presidente de Puertos del Estado bajo gobierno socialista, ha supuesto una agresión a los trabajadores precisamente en un momento en el que habíamos conseguido una gran victoria jurídica, cuando el pasado mes de noviembre el Parlamento Europeo rechazó la Directiva Europea que pretendía regular el sector en los términos en los que Palao ha actuado. El presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón ha llevado a cabo algo que hoy es ilegal, pero que de haberse aprobado la Directiva, se hubiera repetido en numerosos puertos. De ahí que la actitud de Palao resulte tan grotesca. Su decisión no cuenta con ninguna base jurídica, sólo con la fuerza de los hechos, pero los estibadores hemos demostrado que, tanto en los despachos como en los muelles no nos dejamos avasallar fácilmente.

La Directiva Europea fue derrotada en Estrasburgo pese a las presiones de las grandes navieras y de los políticos más conservadores de la Unión. Su objetivo era convertir los puertos en una especie de "territorio sin ley" en el que sólo contase el beneficio a corto plazo, sin importar los accidentes laborales o el encarecimiento de los productos de cara a los ciudadanos. Es evidente que esa no puede ser la dirección que adopte el sistema portuario en España ni en la Unión Europea, que entre otros derechos establece el de un trabajo digno para todos los ciudadanos. Y esa es, precisamente, la lucha de los trabajadores de Gijón. ■



Los portuarios andaluces también estuvieron en Gijón

Paros y huelgas

Huelga indefinida. A la voluntad de diálogo de Coordinadora, Palao respondió con un Expediente de Regulación de Empleo que afectaba a 68 trabajadores, más de la mitad de la plantilla de Gijón. Un ataque sin sentido al que los estibadores gijoneses respondieron decretando una huelga indefinida hasta lograr que la Autoridad Portuaria desistiese en su actitud. Para apoyarles, los demás puertos españoles llevarían a cabo jornadas de paro todos los lunes.

22 de diciembre. Paro de 24 horas seguido unánimemente por los principales puertos españoles, entre los que se cuentan algunos de los de mayor tráfico portuario del Mediterráneo, como Algeciras, Barcelona y Valencia.

12 de enero. Más de 1.000 estibadores españoles se manifiestan en Gijón para exigir el fin del acoso al que se ven sometidos los trabajadores de aquel puerto por parte de la Autoridad Portuaria.

2 de febrero. Convocatoria de huelga en todos los puertos españoles durante la semana del 16 al 22 de febrero. Finalmente, la huelga fue aplazada.

12 de febrero. Los estibadores españoles ponen a disposición de sus compañeros de Gijón un fondo de ayuda de 60.000 euros, una cantidad con la que poder hacer frente al largo tiempo que llevan sin trabajar.

15 de abril. Se firma un preacuerdo entre los representantes sindicales y la parte empresarial del puerto de Gijón.

19 de abril. Desconvocada la huelga indefinida que debía iniciarse en Avilés el mismo 19 de abril y el 26 de abril en el resto de puertos españoles. ■



La manifestación transcurrió en un ambiente de compañerismo



Juan José Toribio (Gijón), flanqueado por Joaquín Carrasco (Málaga, izquierda) e Isaac Velado (Bilbao, derecha)

Todos los puertos han apoyado a Gijón

Apoyo internacional

Aunque los comunicados han llegado desde todos los rincones del globo, todos contienen un mismo mensaje: la lucha de los estibadores de Gijón es la lucha de todos los estibadores. La defensa que los portuarios españoles han hecho de sus puestos de trabajo ha recibido el apoyo de organizaciones como la ILWU norteamericana o el Canadian Maritime Workers Council. Estibadores griegos, chipriotas, marroquíes, suecos, cubanos, argentinos, ingleses, franceses, australianos, brasileños o uruguayos, se han expresado en los mismos términos. En concreto, la ILWU ha hecho un llamamiento al gobierno español para detener estas agresiones a los trabajadores portuarios. Bajo el lema "un ataque a uno de nosotros, es un ataque a todos", la actitud de ILWU ha recordado a las autoridades españolas que el conflicto de Gijón no es un tema minoritario y que su defensa implica a todos los portuarios, independientemente del país al que pertenezcan. También se dirigieron numerosas cartas al Secretario General del PSOE, José Luis Rodríguez Zapatero, para que aclarase cuál era la postura de su partido respecto a la acción emprendida por Fernando Palao en Gijón. ▲

CCOO y UGT hacen el juego a Palao

En su línea habitual. Ni CCOO ni UGT apoyaron las reivindicaciones de los estibadores gijoneses, alineándose con las posturas de Fernando Palao. Peor aún, no sólo no secundaron las acciones de Coordinadora, sino que las criticaron públicamente, tratando de presentar la imagen de un colectivo portuario dividido y confuso. No es la primera vez que ocurre algo así ni es probable que sea la última. Por desgracia, la política sindical de CCOO y UGT en los puertos se ha orientado siempre a obtener cuotas de poder sin importar la suerte de los trabajadores. Ocurrió en puertos como Sevilla, Santander o Avilés, donde progresivamente -y con el único apoyo de Coordinadora- los trabajadores han podido recuperar la estabilidad laboral. La solución al conflicto de Gijón pasa por un sindicalismo solidario que entienda la dinámica en los puertos, ese mismo sindicalismo -el de Coordinadora- que cuenta con el respaldo del 85% de los estibadores de España. ▲

Carga policial

Golpes, contusiones, disparos a quemarropa con material antidisturbios, traumatismos craneoencefálicos, puntos de sutura. Un final no deseado para la protesta de un colectivo en defensa de sus puestos de trabajo. Todo comenzó hacia a las ocho y diez de la mañana. A esa hora, unos 45 estibadores del puerto gijonés levantaron una barricada con neumáticos. El fuego, alimentado mediante palés de madera, bloqueó durante más de una hora el acceso de los camiones a la terminal de Ebhisa. Tras la hora y media de combustión, bomberos y policías acudieron a levantar la barricada. Los

compañeros de Gijón se retiraron y se creó un momento de tensión cuando los primeros camiones comenzaron a entrar en la terminal. Confusión. Las increpaciones verbales de los unos hacia los otros y viceversa, dieron paso a la carga policial. Desproporcionada para los que allí se manifestaban. Once heridos, cuatro policías y siete compañeros de El Musel. Pero los trabajadores del puerto gijonés continuaron en la lucha. No existen miedos ni represiones que puedan callar su voz, su grito contra una injusticia que se apoya en la ilegalidad. ▲



Los estibadores cortaron el acceso al muelle de Gijón



Concentración ante el Palacio de la Generalitat de Cataluña

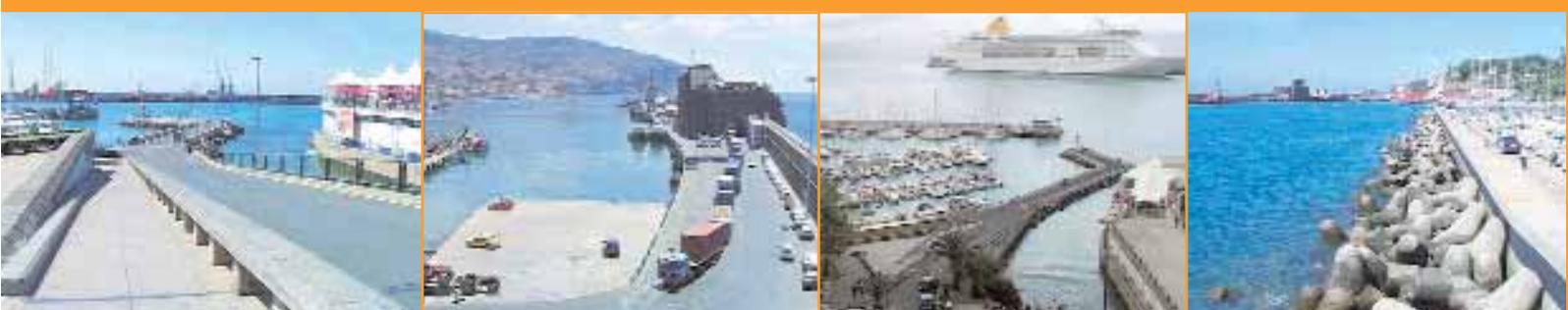
Los trabajadores abordaron los principales desafíos que enfrenta el sector

Los estibadores europeos, agrupados alrededor del Consejo Internacional de Estibadores (IDC), se reunieron en Madeira a fines de marzo. La cita se enmarcó en un clima de satisfacción por la victoria de las tesis defendidas por los estibadores en el Parlamento Europeo y que supusieron la derrota de la Directiva que pretendía desregular el trabajo en los puertos.

Madeira capital europea de la estiba



B. Börg, coordinador de Zona Europea, T. Alert, secretaria técnica, y A. Mariano y J. Alves, delegados portugueses.



Los sindicatos europeos del IDC se reunieron en la isla de Madeira los días 29 y 30 de marzo. A la cita asistieron representantes de los diferentes estados que integran el IDC, que desde su fundación en el año 2000 no ha dejado de incorporar nuevos miembros. Así, la isla portuguesa acogió a trabajadores portuarios de España, Francia, Grecia, Chipre, Suecia y, obviamente, Portugal.

Los estibadores celebraron la derrota de la Directiva Europea impulsada por la Comisaría de Transportes y Energía, la española Loyola de Palacio. Esta Directiva, que fue rechazada con claridad, pretendía desregular el sector, lo que

hubiera llevado los puertos al caos más absoluto: encarecimiento de los servicios, menor competitividad, mayor número de accidentes laborales, etc. Sólo las grandes navieras se hubieran visto beneficiadas por una Directiva que, finalmente, fue desechada. La satisfacción de los estibadores europeos, que con sus movilizaciones contribuyeron a la derrota de la Directiva, es muy grande.

La prevención de accidentes laborales fue otro de los grandes ejes sobre los que se articuló la reunión de Madeira. El IDC ha hecho de la política formativa y preventiva uno de sus principales caballos de batalla.

Una de las decisiones tomadas en Madeira fue la convocatoria de una Comisión de Seguridad y Prevención de Riesgos Laborales del IDC, reunida en Barcelona a principios del mes de mayo.

Sin embargo, no todo fueron luces en el encuentro de los estibadores europeos. El conflicto del puerto español de Gijón -que a mediados de marzo todavía no ha sido solucionado- ocupó buena parte del tiempo de las delegaciones. En este caso, un presidente de una Autoridad Portuaria decidió por su cuenta y riesgo privatizar una terminal pública y prescindir de los trabajadores públicos que, por Ley, son quienes tienen que trabajar en los muelles. ▀

La Comisión de Prevención se reunió en Las Palmas los pasados 12 y 13 de febrero

Prioridad: la prevención laboral

La última reunión de la Comisión de Salud Laboral y Prevención de Riesgos de Coordinadora sirvió para plasmar la importancia que nuestro sindicato confiere a este asunto. Se acordó la creación de una base con datos de todos los puertos españoles y se dio un nuevo impulso a la elaboración de un Libro de Máximos sobre las operativas de carga y descarga. Todo con la vista puesta en la reducción de los accidentes laborales.

La Comisión de Salud Laboral y Prevención de Riesgos de la Coordinadora se reunió los pasados 12 y 13 de febrero en Las Palmas. La cita contó con la presencia de delegados de los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Algeciras, Alicante, Valencia, Barcelona, Avilés y, obviamente, Las Palmas. También asistieron técnicos de la Fundación de Estudios Portuarios (Funespor), que se han implicado de lleno en el funcionamiento de esta Comisión, crucial para Coordinadora.

Entre los temas que se abordaron destaca la creación de una base de datos sobre prevención, que, coordinada por Funespor, recogerá los datos concretos de cada puerto español. El objetivo de esta base de datos es muy específico: lograr que los accidentes ocurridos en un puerto no se repitan en otro. Otro de los temas destacados fue el "libro de máximos".

Durante el pasado mes de diciembre, miembros de la Comisión se acercaron a Sagunto para observar una operativa de descarga de troncos, que quedó incluida en el libro.

La Comisión también abordó los temas que se van a incluir en la negociación con las empresas y la Administración de Madrid. Esta negociación ha adquirido un carácter relevante, puesto que, por primera vez, se ha logrado que se hable de prevención laboral a este nivel. La reunión de Las Palmas también sirvió para fomentar el intercambio de información entre los puertos presentes, con el objetivo final de reducir a la mínima expresión los accidentes laborales. En realidad, se intenta que no sólo los puertos grandes adopten este tipo de políticas de prevención, sino que también sean los pequeños y medianos quienes lo hagan. ■



Estiba de troncos en Sagunto



Instantánea de la reunión



La terminal pública de contenedores de Algeciras en funcionamiento

La nueva terminal, que el pasado 6 de febrero comenzó a explotar TCA, se ubica en el muelle Isla Verde. Cuenta con un patio de contenedores de 18 hectáreas y atraques con calados de 14,5 metros de profundidad. En estas instalaciones, TCA ya opera con dos grúas Kone Súper-Post Panamax y cuatro transtainers que la empresa adquirió a la firma Paceco. A pesar de que la nueva terminal fue inaugurada el día 6, ésta ya prestaba servicios desde el pasado mes de noviembre a diferentes líneas de portacontenedores. El "Canarias", buque feeder de la Compañía Transatlántica Española, que



presta servicio entre Tenerife y Barcelona con escala en Algeciras, fue el primero en cargar y descargar mercancías en el nuevo muelle. La empresa TCA está participada por Acciona, que posee el 80%, y por Terminal de Contenedores de Barcelona, que tiene el 20% restante. La explotación fue adjudicada a la firma, por un período de 15 años, en mayo de 2001. A criterios de la empresa explotadora, la elección del Puerto Bahía de Algeciras se basa en la perfecta ubicación geográfica del mismo, en el Estrecho de Gibraltar y en el centro de los ejes Norte-Sur y Este-Oeste. Privilegiada situación que garantizan los mejores tiempos de tránsito del Sur de Europa y una rápida salida hacia los mercados interiores

gracias a su conexión diaria con Puerto Seco.

Meses después del comienzo de actividades, los resultados son satisfactorios. La terminal mueve cada vez un mayor número de contenedores en régimen de importación y exportación. De hecho, esto ha provocado un aumento en el movimiento de contenedores en la puerta de acceso a la terminal, que se ha llegado a duplicar. Hay que destacar el trabajo del personal de la terminal, un trabajo que se ha ido desarrollando con las complicaciones que conllevan todos los comienzos. La formación de los trabajadores continúa y se prevé una ampliación de la plantilla que opera en la nueva terminal. ▀

Formación en Málaga

Que la formación es uno de los pilares de nuestro sistema portuario no cabe duda alguna. En Málaga, los 40 compañeros de la Sociedad de Estiba, con más de 8.000 turnos al año, han recibido cursos de formación, en disciplinas tan importantes para la buena marcha del puerto como Camiones Mafí, Camiones Pala, Grúas Portainer, Grúas Eléctricas, Grúas Palas y Reach Stacker. Una plantilla bien formada en la que recientemente han ingresado 30 jóvenes en el Grupo 0, lo que da buena muestra de la vitalidad del puerto. ▀

Ingresos en Huelva

La necesidad de ingreso de más trabajadores en el Grupo II, Oficial Manipulante, en la Sociedad de Estiba y Desestiba del puerto de Huelva ha sido una de los temas abordados en la Comisión Mixta. Acerca del número concreto de trabajadores a incorporar es conveniente decir que la solicitud presentada por la Sociedad de estiba es del todo insuficiente. Una cifra en la que Coordinadora y UGT no están de acuerdo, ya que según nuestro análisis de la situación en el puerto onubense, es necesario el ingreso de al menos 19 trabajadores. Por este motivo, ambos sindicatos han solicitado la celebración de una reunión monográfica para abordar la

problemática general del puerto de Huelva. Recordar que en este enclave andaluz, poco más de un centenar de trabajadores realizan más de 25.500 turnos al año. ▀





Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



**Edificio SOFITESA
Instalación empresas ZEC**



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org



Las Palmas: un puerto en crecimiento

El notable crecimiento del puerto de Las Palmas se ha visto acompañado por la fortaleza de Coordinadora, cuyos delegados han sido ratificados pese a las objeciones de CCOO. Además, los trabajadores han dado un nuevo impulso a su presencia internacional con el envío de delegaciones a Panamá e Inglaterra.

Los tribunales validan las elecciones de Las Palmas

El Coordinador del Comité de Empresa de Sestiba anunció que ya se ha dictado sentencia firme en la impugnación judicial que CCOO había presentado en relación con las elecciones sindicales. En virtud de este dictamen, ya definitivo, se reconoce la validez de tales elecciones. Por tanto, no cabe objeción posible al hecho de que la totalidad de los integrantes del Comité de Empresa en el Puerto de La Luz pertenezcan a Coordinadora.

Sentencia favorable a las tesis de Coordinadora

Un grupo de personas, apoyado por la empresa Contenemar, había solicitado por vía judicial su inclusión en la plantilla de portuarios del Puerto de La Luz. La sentencia dictada ha rechazado que los intrusos tengan ese derecho. Sin embargo, los portuarios de Las Palmas son conscientes de quién es el verdadero responsable de esta maniobra, por lo que están buscando vías de salida para esta situación.

Crecimiento imparable en el Puerto de La Luz

El crecimiento está alcanzando cotas impensables hace unos años, como demuestra el dato registrado en 2003, donde se ha superado la barrera psicológica del millón de Teus. Este puerto ha disminuido espectacularmente su capacidad ociosa, desde el 55 % de hace un año, hasta un nivel inferior al 20 %. En términos prácticos, esto supone que las instalaciones del puerto de La Luz están prácticamente al borde de su

saturación operativa. A este éxito comercial y técnico han contribuido decisivamente los estibadores portuarios. La Coordinadora insiste en que se acometan las obras de expansión que esta situación exige, así como la ampliación de plantilla, que se estima, a la baja, en 100 plazas más.

Esto supone el aumento de las posibilidades de empleo y la mejora de las condiciones de trabajo de los portuarios. En estos momentos se están obteniendo las mejoras salariales para los manipulantes de pesca, con la recuperación de pagas que estaban en litigio y constituían una antigua reivindicación. Debe puntualizarse que los salarios base habían sido reducidos, como aporte de los trabajadores a la estabilización de la empresa, en un 25 % y en estos momentos esta baja ha sido atenuada en un 20 %, con lo que se está acercando a la realidad. En todo caso, Coordinadora no cesa de insistir en que la productividad crecientemente obtenida como fruto del esfuerzo de los trabajadores, debe reconocerse en el nivel salarial.

Estibadores de Las Palmas en Panamá

Una representación del Comité de Empresa del Puerto de La Luz, compuesta por Miguel Rodríguez y Lázaro Lemes, acudió en diciembre pasado al Congreso TOC celebrado en Panamá. El Congreso abordó las distintas variables que influyen en el sector de las terminales de contenedores, así como la tendencia de este tráfico por el mundo, el mercado de las terminales de transbordo y el aumento de la mercancía en el tráfico marítimo. También se

abordaron aspectos relacionados con la seguridad y la prevención de riesgos en las operaciones portuarias.

Gestiones en Southampton

En los últimos tiempos se habían producido repetidas reclamaciones por parte de los exportadores de fruta en relación con pérdidas y desperfectos sufridos por las partidas embarcadas en el puerto de Las Palmas con destino al mercado británico, especialmente a Southampton. Estas quejas estaban perjudicando nuestra imagen profesional.

Los trabajadores portuarios no podemos eludir nuestra parte de compromiso en la calidad del producto final. Por ello, el Comité de Empresa de Sestiba encomendó a sus representantes la realización de gestiones en el puerto de destino para aclarar los hechos. La visita tuvo lugar el pasado mes de enero con resultados francamente satisfactorios, permitiendo demostrar sin posibilidad de duda que las supuestas irregularidades, si se han producido, quedan fuera de nuestra responsabilidad.

Además, esta visita sirvió para intensificar las relaciones con los compañeros británicos. Se conoció que las exportaciones fruteras canarias dan oportunidad de empleo, solamente en Southampton, a 50 estibadores, que, una vez finalizada la temporada exportadora canaria, quedan sin ocupación. De manera que en Canarias podemos congratularnos de que nuestras actividades de exportación frutera benefician directamente a un buen grupo de compañeros de ese país. ■

La Coordinadora juega un papel decisivo en la solución de un conflicto

Acuerdo en Tenerife

Las gestiones de los trabajadores portuarios de Tenerife han permitido desbloquear el conflicto abierto ante la posible construcción de un nuevo puerto en el sur de la isla. El documento firmado, "Acuerdo para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife", trata de conciliar todos los intereses en juego, tanto ecológicos como económicos.

Durante cerca de dos años se ha mantenido en Tenerife un fuerte debate sobre la conveniencia de construcción de un nuevo puerto de grandes dimensiones en Granadilla, en el sur de la isla. La iniciativa de este proyecto para un gran puerto era defendida por la Autoridad Portuaria con el argumento de que el actual puerto de Santa Cruz no podía ser ampliado y, por tanto, era preciso el traslado de toda la actividad de carga y descarga de mercancía cautiva, así como el tráfico intercontinental de contenedores, a otra instalación. De esta manera, el uso del actual puerto quedaba reducido a la atención de cruceros y dejaba espacio libre para la instalación de zonas de ocio y deportivas,

A este proyecto se opusieron desde el primer momento las organizaciones ecologistas y la Universidad, denunciando que este pretendido nuevo equipamiento portuario lesionaría de manera grave al medioambiente del sur de Tenerife y perjudicaría al negocio turístico insular. Por su parte, los operadores del puerto de Santa Cruz, empresas y trabajadores de la estiba y operadoras de contenedores, aunque se abstendían de emitir juicios de valor en cuanto a los aspectos ecológicos, mantenían que el puerto de Santa Cruz era técnica y económicamente ampliable hasta triplicar su actual capacidad de operación y, además, se podía liberar espacio para iniciativas de integración de la ciudad con el puerto, mediante instalación de zonas de ocio y deportivas. Por otra parte, estos agentes advertían de los fuertes desequilibrios sociales, logísticos y económicos que acarrearía el traslado de la actividad portuaria desde Santa Cruz hasta el sur.

La Coordinadora asumió desde el primer momento su responsabilidad como representante de los profesionales de la estiba en Santa Cruz. A sus argumentaciones técnicas añadieron un estudio exploratorio encargado a Funespor, cuyo objeto fue la búsqueda de posibles soluciones de ampliación, que cristalizó en un informe que demostraba la factibilidad técnica y económica de obras de expansión en el puerto de Santa Cruz. Este informe fue sometido a las autoridades municipales, insulares, nacionales canarias y de la administración del Estado y se mantuvieron numerosas reuniones con las autoridades y entidades implicadas, en las que participaron Julián García, Coordinador General, Antolín Goya, Jefe de Zona Canaria, y Onésimo Noda, presidente del Comité de Empresa. De manera que las gestiones de los representantes de La Coordinadora obtuvieron el resultado de hacer posible la firma de un documento nombrado "Acuerdo para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife".

Este acuerdo, no solamente asegura la acometida a corto plazo de las operaciones de ampliación del puerto de Santa Cruz para adaptarlo a las actuales exigencias de competencia en el tráfico de transbordo de contenedores, sino que documenta el compromiso expreso de las autoridades interesadas para no instalar un puerto en Granadilla si no se cumplen los requisitos del desarrollo sostenible y no se observan las medidas correctoras del impacto ambiental. En todo caso, este nuevo puerto jugaría un papel de complementariedad al puerto principal de la isla, que seguirá siendo Santa Cruz. ■

Jóvenes portuarios se incorporan a la plantilla tinerfeña

Tres Grupos O, de 15 compañeros cada uno, se encuentran en distintas etapas de su formación. El primero ya la ha culminado y sus miembros pueden ser ya considerados profesionales portuarios. El segundo está en pleno proceso formativo y el tercero iniciará pronto las actividades de preparación. De esta manera, un total de 45 nuevos portuarios estarán en breve operando en el puerto de Santa Cruz. ■

Acuerdo de reunión paritaria en Lanzarote y Fuerteventura

Por diversas circunstancias ajenas en todo caso a la voluntad de los trabajadores, los puertos de Arrecife y de Puerto del Rosario habían entrado en una espiral de deterioro organizacional que los estaba conduciendo al marasmo. Pero no por eso estos puertos quedaron fuera del crecimiento constante que experimentan todos los puertos canarios. La Coordinadora mantuvo un esfuerzo permanente para reanimar la situación y se ha conseguido, en la medida de lo posible, actualizar las plantillas. Además, se ha logrado convocar una reunión paritaria que evalúe y cuantifique las medidas que deberán tomarse para adaptar a las necesidades reales los términos de los convenios y conseguir que las operaciones puedan cubrirse de manera satisfactoria. A la espera de los resultados de estas evaluaciones, se estima que las plantillas pueden verse duplicadas en ambos puertos. ■

En 2003, unos 100 estibadores del Grupo 0 pasaron al Grupo II en el puerto barcelonés

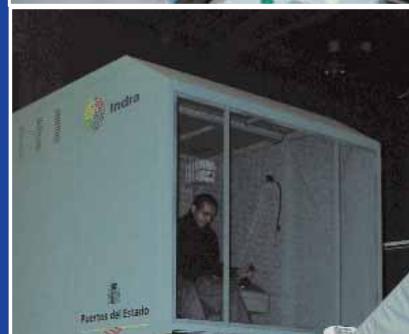


Formación, sí gracias

Barcelona es un claro ejemplo del impulso y consenso realizados desde las sociedades de estiba, las empresas estibadoras y Coordinadora, puntos clave en la apuesta por la profesionalidad de nuestro colectivo, como el instrumento más eficaz en defensa de nuestra profesión.

Durante el año 2003 se intensificó la formación en la Sociedad de Estiba barcelonesa (Estibarna), debido a las necesidades de personal, y de mutuo acuerdo con el Comité de Formación (integrado por Estibarna, empresas estibadoras y Coordinadora), de tal forma que alrededor de 100 estibadores del Grupo 0 pasaron al grupo II con diferentes especialidades. Si la apuesta por una formación de calidad continúa siendo el eje fundamental en nuestra organización, el hincapié en la prevención de riesgos laborales, con una formación individualizada en el puesto de trabajo ha sido otro de los aspectos destacables de este periodo.

En total fueron 304 los cursos que se llevaron a cabo, entre alumnos del Grupo 0 y el resto de grupos profesionales, contabilizando un total de 70.000 horas reales y efectivas de formación. Las especialidades y materias impartidas fueron Grúa Pórtico, Grúa Convencional y Grúa Móvil, Vancarríer, Transtainer, Reach Stacker, Mafi, Camión, Máquina de pinzas, Máquina Frontal, Pala y Pala Graneles, Bordo, Siderurgia, Botones de Graneles, Controlador de Mercancías, Coches y Trinca de Coches, Prevención de Riesgos Laborales, Inglés, Capataz y formación base para los nuevos ingresos. Más de 300 alumnos y cerca de 25 monitores (todos ellos estibadores en activo) fueron los protagonistas de este esfuerzo en la gran apuesta de Coordinadora: la formación realizada para y por estibadores. ▲



Una pérdida irreparable

La reciente muerte de José Antonio Ramírez en el puerto de Barcelona ha puesto de relieve la necesidad de apostar firmemente por las medidas de seguridad en los muelles. El joven, de 27 años, pertenecía al Grupo 0. Sus compañeros detuvieron las actividades durante toda una mañana en señal de duelo por el fallecimiento.

La familia de José Antonio quiere agradecer desde estas páginas la solidaridad mostrada por todo el colectivo portuario, especialmente por aquéllos que habían compartido el trabajo con el joven.

Simuladores, una herramienta necesaria

Los simuladores de la Escuela de Formación de Estibarna permiten a los estibadores poner en práctica su pericia en el manejo de la carga. El trabajo de la Escuela ha obtenido el reconocimiento tanto de los propios trabajadores como de múltiples organismos internacionales. La visita de sindicalistas, de empresarios y de autoridades de otros puertos a Barcelona tiene casi siempre una parada obligatoria: la Escuela de Formación, convertida en un símbolo de entendimiento entre trabajadores y empresa. ▲

Un éxito jurídico

Han pasado 19 años desde que en julio de 1985 el INSS declarase por primera vez la Asbestosis como enfermedad profesional al compañero Estibador Portuario de Barcelona, Miquel Timoneda. En febrero de 2004 el Tribunal Supremo falla el recurso en contra de los que mantenían que en el Puerto de Barcelona no se descargaba el suficiente amianto para que se contrajera esta enfermedad. Este tribunal acepta en su sentencia que en el puerto de Barcelona se trabajaba con el suficiente amianto y sin protección alguna para coger la enfermedad de la asbestosis, dando por cerrado el caso. A partir de esto hemos creído oportuno que el compañero del Col·lectiu Ronda, Jaume Cortès, abogado y técnico en Prevención de Riesgos Laborales, que en la actualidad nos lleva estos casos, nos resuma todo esto.

Durante los años 60 y 70 en varios puertos de la Península se descargó amianto, procedente de Canadá y de Suráfrica. Este amianto iba dirigido a distintas empresas que manipulaban este producto, algunas de ellas muy conocidas en Cataluña, como Uralita o Rocalla. En aquel momento, nadie se preocupó de si

este producto era tóxico o no. Nadie se preocupó de informar a los portuarios. Nadie se preocupó de tomar medidas de protección. Sin embargo, sabían que era tóxico y no dijeron nada. Lo ocultaron.

La acción del amianto sobre la salud es lenta pero violenta. Se puede decir, y que los médicos me perdonen si no soy muy científico, que el amianto puede provocar dos enfermedades: una asbestosis o un cáncer. La asbestosis provoca insuficiencia respiratoria, esa sensación de ahogo que va en aumento hasta llegar a una situación muy invalidante. El cáncer (normalmente de pulmón y pleura) no avisa, y una vez diagnosticado, es mortal.

En el Col·lectiu Ronda se observó que había un goteo de consultas por muertes o enfermedades derivadas del amianto. Se investigó y se planteó el reconocimiento de que los afectados padecían una "enfermedad profesional". Actualmente llevamos unas 50 familias (entre enfermos y viudas) que reclaman

que sus pensiones sean declaradas como "enfermedad profesional", y de momento, los afectados han ganado la gran mayoría de los juicios. Esto para las viudas puede significar una mejora mensual en la pensión de unos 600-800 € y una indemnización de 15.000 €, dependiendo de los casos, mientras que para los inválidos puede suponer una mejora mensual de hasta 1.000 € más en la pensión.

Todos los estibadores que estén enfermos de los pulmones o las viudas cuyos maridos hayan fallecido a causa de un cáncer pueden reclamar, aún en los casos que haya transcurrido mucho tiempo desde su jubilación o fallecimiento, porque las enfermedades profesionales no prescriben nunca. En la línea de la implicación social del Col·lectiu Ronda, estamos estudiando la posibilidad de hacer una demanda contra la antigua OTP (Ministerio de Trabajo) por permitir el trabajo con el amianto sin protección ni control médico. ■



Accidente en Mallorca

El pasado 25 de febrero el puerto de Palma de Mallorca fue el escenario de un accidente en las labores de estiba. Una de las grúas de la empresa Contenemar se desplomó, arrastrando consigo a un estibador que, afortunadamente, sólo resultó herido. Coordinadora achaca el accidente a las pésimas condiciones de la grúa, que contaba con 25 años de antigüedad y un lamentable mantenimiento, lo que provocó que su

estructura cediese en el punto de unión entre la pluma fija y la móvil. El mal estado de las grúas de Contenemar se ha convertido en un grave problema que amenaza con perjudicar seriamente a los trabajadores. La firma, que cuenta con maquinaria similar en Barcelona, Avilés y Las Palmas, suele comprar grúas de segunda mano con más de 20 años de antigüedad, lo que constituye un factor de riesgo añadido. ■



Estado en el que quedó la grúa de Contenemar

Josep Anton Burgasé tomó posesión del cargo el pasado 3 de febrero

Nuevo presidente de la AP de Tarragona

Josep Anton Burgasé fue nombrado presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, un cargo desde el que se comprometió a trabajar "en beneficio del puerto". Este objetivo pasa por alcanzar un acuerdo con el ayuntamiento en el proyecto que debe modificar el frente marítimo de la ciudad.

Para Burgasé, este proyecto debe respetar el intenso tráfico de mercancías que, por ferrocarril, entran y salen del puerto. Los muelles de Tarragona dependen en gran medida de su conexión ferroviaria, por lo que cualquier cambio en su trazado podría incidir en el futuro del puerto. De hecho, una de las prioridades de Burgasé va a consistir en dar un nuevo impulso al tráfico de contenedores, que el pasado diciembre experimentó algunos retrocesos.

El nuevo presidente sustituye en el cargo a Lluís Badia, quien lo ocupó durante los últimos ocho años, un periodo en el que puerto tarraconense ha logrado consolidarse frente a dos de los puertos principales del Mediterráneo: Valencia y Barcelona. En esta línea, la próxima Zona de Actividades Logísticas debe actuar como un nuevo impulso al puerto.

Victoria en las elecciones

Coordinadora logró un nuevo éxito en las últimas elecciones sindicales, en las que aumentó su representación hasta los 8 delegados (antes contaba con 7). Este resultado le otorga mayoría absoluta en un comité formado por 9 miembros (el restante pertenece a UGT). ■



Coordinadora ratifica su calado en Castellón

Los resultados de las elecciones sindicales celebradas en Castellón, vienen a corroborar el predominio de Coordinadora en los puertos de la Zona Catalana, dando alas a nuestra organización para incrementar representación en aquellos puertos del resto del Estado en los que nuestro sindicato aún no es mayoritario.

Los resultados obtenidos en Castellón han dejado patente la implantación de Coordinadora en este enclave. El 100% de afiliación a nuestro sindicato de un colectivo compuesto por 87 trabajadores (76 de la Sociedad de Estiba y 11 fijos), han posibilitado un pleno en la representación, obteniendo cinco delegados. En esta ocasión, el Comité se ha renovado por completo.

Una Zona, un sindicato

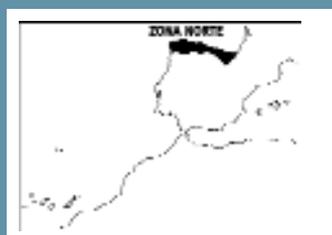
Estos resultados confirman la confianza que los trabajadores portuarios de la Zona Catalana han depositado en Coordinadora. Una confianza que se traduce en datos concretos: por ejemplo, en Barcelona, de un total de 875 trabajadores (682 pertenecientes a

la Sociedad de Estiba, 11 fijos y 172 del Grupo O), un 96% (838) están afiliados a nuestro sindicato, que cuenta con 21 delegados. Lo mismo ocurre en las Islas Baleares. Así, de los 100 trabajadores de Palma, el 90% son afiliados de Coordinadora, contando con 5 representantes en el Comité de Empresa y 2 en "collas"; en Mahón, sus 16 trabajadores (10 de Sociedad de Estiba, 3 fijos y 3 de Grupo O) están afiliados a nuestra organización y cuentan con el único representante de los trabajadores en el Comité; situación parecida a la de Alcudia, 10 trabajadores, todos ellos afiliados y un delegado; o en Ibiza, que cuenta con 19 trabajadores (16 de la Sociedad de Estiba y 3 del Grupo O), plena afiliación y un representante. El puerto de

Tarragona también cuenta con mayoría de Coordinadora. Con estos datos reafirman nuestra actuación como sindicato no tan sólo en la Zona Catalana, sino en el resto del Estado, y que nos consolidan como representantes de la gran mayoría de trabajadores portuarios. ■



Un estudio debe determinar cuántos ingresos son necesarios en Bilboestiba



Bilbao reclama más ingresos

Los ingresos en el puerto de Bilbao -con un elevado volumen de tráfico y de trabajo- llegan con cuentagotas, lo que ha llevado a Coordinadora a reclamar la entrada de más trabajadores en el Grupo 0. El crecimiento del puerto debe tener su traducción en el incremento de la plantilla.

La solicitud de ingreso de 15 trabajadores del Grupo 0 en la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Bilbao (Bilboestiba) es, desde el punto de vista de Coordinadora, insuficiente. De ahí que nuestro sindicato solicitase a la Comisión Mixta que se admitiera la ampliación de ingresos atendiendo a un estudio más detallado del nivel óptimo de empleo del puerto vizcaíno. Por su parte, la

Comisión Mixta acordó que el estudio fuese abordado en el seno de Bilboestiba, delegando en tal ámbito la aprobación de un posible incremento, hasta un tope de 10 trabajadores más.

Por otro lado, en la misma reunión de la Comisión Mixta se abordó la propuesta de UGT en la que dicho sindicato señaló que Bilboestiba incumple la formación práctica del

grupo II, con trabajadores no pertenecientes a la Sociedad de Estiba bilbaína, es decir, con trabajadores desempleados. Coordinadora hizo hincapié en que la denuncia ugetista no se había acompañado de ningún documento que la verificase y que, además, en materia de selección y formación no se había producido cambio de sistema hacía por lo menos seis años. ▀



Espíritu de lucha

Tras las movilizaciones registradas en el Puerto de Valencia en 2003 para defender la autorregulación, y los paros contra la Directiva europea y en apoyo a los compañeros de Gijón, los estibadores valencianos han demostrado que vuelven a situarse en el primer plano de la lucha portuaria



Los estibadores del puerto valenciano han demostrado una enorme capacidad de movilización ante los ataques que está sufriendo el sistema portuario español. En todas y cada una de las manifestaciones que se han llevado a cabo, tanto en la Península como en Europa, se han encontrado presentes estibadores valencianos. Así, ciudades como Bruselas, Estrasburgo, Barcelona y Gijón han sido testigo de las reivindicaciones valencianas. De este modo, los portuarios de la capital del Turia se han colocado a la cabeza de las numerosas acciones que el colectivo portuario ha llevado adelante para defender su profesión. ■

La muerte de un compañero

Por otro lado recordar y lamentar el fallecimiento del compañero Fernando Miralles, muerto el pasado 12 de enero. Miralles se encontraba sobre unos contenedores cuando un movimiento brusco de la grúa le desplazó y forzó su caída al vacío. El colectivo ha mostrado su más sentido pesar y condolencias a los familiares del compañero valenciano, así como al conjunto de los trabajadores del Puerto de Valencia, por el luctuoso hecho agravado, si cabe, por la juventud del compañero fallecido.

El pasado 26 de enero se rindió un sentido homenaje a Fernando Miralles en las instalaciones portuarias. Un nutrido grupo de estibadores quiso dar un último adiós a su compañero de trabajo.

Ante esta clase de hechos -otro joven compañero del Grupo O barcelonés falleció unas semanas después-, queda claro que una de las prioridades sindicales de la Coordinadora tiene que ser la prevención de accidentes laborales, una tarea que también debe ser asumida por la Administración y por las empresas. ■



Homenaje a Fernando Miralles en el puerto valenciano

Sagunto

apoya a los estibadores asturianos

El seguimiento de los compañeros de Sagunto, (100%) al boicot del tráfico de Aceralia, ha sido otra muestra de la solidaridad de los puertos españoles con los trabajadores de Ebhisa. Y más teniendo en cuenta que durante el año 2003 se descargaron en el puerto de Sagunto un total de 889.065 toneladas de productos procedentes de Aceralia, empresa que posee el 10% de Ebhisa. Además, se cargaron 232.311 toneladas de mercancías para esta factoría. De esta forma, el tráfico vinculado a Aceralia representa el 50% del tráfico de productos siderúrgicos que se manipulan en las instalaciones de Sagunto. A su vez, el tráfico siderúrgico supone el 70% del tráfico del puerto levantino, con un acumulado en 2003 de 2.499.000 toneladas. ▲

Obras en Cartagena

Las obras de construcción de la primera fase de ampliación de la dársena de Escombreras, en el Puerto de Cartagena, finalizan el próximo mes de abril. Esta primera fase, que consiste en el abrigo de la ampliación de la dársena, incluye la construcción de tres diques, el sur, el perimetral y el suroeste. Las obras están prácticamente acabadas, y únicamente falta el espaldón y la viga cantil de los últimos metros del dique suroeste. Respecto a la segunda fase de la ampliación, cabe destacar que el Consejo de Administración del mes de marzo aprobará el pliego concursal para la terminal de graneles vegetales, y que las obras de esta infraestructura concluirán a finales de 2006. ▲



Un instrumento propio



Pepe Arana y Fernando Pérez describen en este artículo el camino emprendido por la empresa de formación de Coordinadora, que recientemente ha tomado el nombre de Gestión Adelantada. La necesidad de que los portuarios seamos conscientes de que contamos con un instrumento de formación propio es uno de los ejes de su reflexión.

Desde hace varios años Coordinadora viene apostando por la formación de los estibadores, convirtiéndola en uno de los pilares de la acción sindical: Unidad, Rotación y Profesionalidad. Esta decisión no es fruto de la estética ni mucho menos de la cosmética, sino de la convicción profunda de que sin formación se resiente la profesionalidad, pues ésta no se basa sólo en la experiencia, sino también en el aprendizaje y la formación continua. Además, no se circunscribe a la formación estrictamente "profesional", sino que también abarca aspectos generalistas e incluso sindicales. De ahí que nuestra organización, a pesar de las escasas y limitadas posibilidades, propició la creación de una pequeña empresa cuyo objeto social es la formación del colectivo de estibadores portuarios, ofreciendo de paso los servicios a las Empresas Estibadoras y Sociedades de Estiba. Esta empresa debe cimentarse fundamentalmente en su propia actividad, al margen de colaborar con la organización cuando sus posibilidades lo permiten.

Así pues, desde hace ocho años inició su singladura nuestro Centro de Estudios, hoy Gestión Adelantada, S.L. Desde sus comienzos ha contado con Fernando Pérez al frente de la misma, resistiendo tormentas y temporales, en definitiva, alcanzando el puerto de destino, que no es otro que posibilitar la formación a centenares de compañeros.

Un instrumento de la organización

Es cierto que existen muchos caminos que conducen a la formación, pero no lo es menos que el instrumento propiciado por la organización (Gestión Adelantada) también lo es y que, además, pertenece a ella. Es un instrumento propio de la organización que ofrece formación a los estibadores en general y a sus afiliados en particular. Cosa distinta es que determinados colectivos vengán ya procurándose el fin perseguido desde otras canales. De todos modos, nuestro Centro de Estudios (Gestión Adelantada) respeta, como es lógico, esas alternativas, pero se ofrece a ellos también para rellenar aspectos más generales como son:

- Formación de Formadores.
- Formación Sindical, especialmente a los nuevos colectivos de jóvenes que hoy en día conforman un alto porcentaje en nuestra afiliación. Con ellos tenemos una deuda de formación sindical que precisamente

es la que se quiere llenar con los cursos de Formación Sindical, ya que éstos se conciben de manera multidisciplinar.

- Formación General, especialmente incidiendo en las características específicas de nuestro sector y en las exigencias a las que se ve sometido por la constante competencia.
- Formación en tareas de mentalización de Seguridad y Prevención de Riesgos Laborales.
- Manuales y guías especialmente dirigidos al sector portuario, aplicando técnicas de enseñanza específicas para personas adultas y con un método formativo desarrollado por nuestro centro de estudios, como por ejemplo:
 - Guía de Comunicación
 - Guía para la Toma de Decisiones
 - La Nueva Realidad del Mundo Portuario
 - Movimientos Sociales
 - Introducción al mundo de la Estiba
 - Los Puertos: Espacios Económicos de Calidad y Seguridad
 - Estudio Jurídico-Laboral de las Operaciones de Estiba
 - Plan de Formación Social y Sindical
 - Prevención y Sindicalismo

Incorporación de Pepe Arana

Pepe Arana, uno de los hombres que conocen con mayor profundidad los puertos, se ha incorporado plenamente a Coordinadora, a través de Gestión Adelantada. Su colaboración con nuestra organización ya era habitual desde los años 90. Estamos seguros de que su experiencia, preparación e identificación básica con nuestros postulados, constituyen un activo cualitativo muy importante para la persecución del objetivo propuesto: aumentar, mejorar y cualificar nuestra profesión.

Nuestro Centro de Estudios ha venido trabajando desde hace años en la formación portuaria. En los dos últimos años se han realizado los siguientes cursos de Formación no reglada.

- Curso de Formación Sindical para SEVASA
- Dos cursos de Formación Sindical para SESTIBA
- Curso de Controladores de Mercancía para ESTIBARNA
- Curso de Formación Sindical para ALGECIRAS
- Curso de Formación de Formadores para SESTIFE
- Curso de Estructura Sectorial para SESTIMASA
- Curso de Ingreso de la VI Promoción para SESTIFE
- Curso de Inglés para SESTIBALSA
- Curso de Cabezas Tractoras para MAERKS
- Curso de Formación Sindical para SESTIBA
- Curso de Capataces y Controladores de Mercancías para SESTIFE
- Curso de Transtainer para SESTIBALSA
- Curso de Grúa Móvil y Mafi para ESTIPALMA
- Curso de Kovako para SESTIFE

Actualmente se haya inmersa en un proyecto formativo amplio, cuyos destinatarios son los compañeros de Málaga; un Seminario de dos semanas de Mentalización a la Seguridad y Prevención de Riesgos a la totalidad de la plantilla de los compañeros de Santander y en determinados cursos: Introducción al Sector; Formación de Formadores y Formación Sindical a los compañeros de Algeciras.

Reiteramos nuestro ofrecimiento a todos vosotros: nuestro objetivo no es otro que colaborar en vuestra formación entendida como formación integral ya que partimos del convencimiento de que sin formación la profesionalidad se resiente y si se resiente la productividad y la seguridad, aspectos básicos en la competencia internacional.

Hacemos de nuevo un llamamiento a los Comités de Empresa, y muy especialmente a las Comisiones de Formación de éstos, para intentar una eventual programación y financiación de acciones formativas.

Somos conscientes, finalmente, que sin la colaboración y participación de los estibadores y sus órganos representativos es muy difícil, por no decir imposible, que las acciones formativas, a semejanza de la gran mayoría de los empresarios, dejen de ser consideradas como gasto y no como INVERSIÓN. Coordinadora y sus órganos de dirección lo vieron claro hace años, convirtiendo la misma no sólo en uno de sus pilares básicos, como decíamos, sino en un OBJETIVO ESTRATÉGICO de la organización. Es necesario, no obstante, que esta decisión no se limite a los Órganos Ejecutivos de la organización, sino que sea asumida por todos los estibadores. Nos va en ello nuestra supervivencia en la profesión. Sabemos que Gestión Adelantada es un instrumento, un medio para conseguir un fin. Por ello se lo ofrecemos, pero si tenéis otros medios utilizadlos, pues lo verdaderamente importante es conseguir el fin: la profesionalización del colectivo de estibadores, sabiendo a su vez que existe otro instrumento que viene trabajando en ello desde hace años con el respaldo de la formación y con resultados satisfactorios, aunque evidentemente, y en ello estamos, puedan mejorarse.



Cursos de formación en seguridad y salud laboral

Para hacer frente al déficit de formación en el sector, la Fundación de Estudios Portuarios (FUNESPOR) prepara la programación de cursos de formación en Prevención de Riesgos Laborales.

La formación será impartida por personal especializado en seguridad y salud laboral con experiencia en el sector portuario.

MODALIDADES FORMATIVAS

- **CURSO DE ENSEÑANZA DIRIGIDO A DELEGADOS DE PREVENCIÓN Y MIEMBROS DE COMITÉS DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL**

Temario establecido por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

- **CURSO DE FORMACIÓN, PARA EL DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES DE NIVEL BÁSICO**

Temario establecido por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

- **CURSO DE ADQUISICIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL, PARA CADA OPERATIVA PORTUARIA**

Para más información contactar con:

Fundación de Estudios Portuarios
 Rambla Gral. Franco 19.
 38006 Santa Cruz de Tenerife
 Tfno: 922 289 521
 Fax: 922 289159
 e-mail: prevencion@funespor.org

INSIGNIAS DE ORO DE COORDINADORA

Coordinadora ha querido reconocer la lucha sindical de algunos de los hombres que han hecho posible los más de 25 años que llevamos en los puertos. La insignia de Oro ha sido entregada, hasta el momento, a los siguientes compañeros:



1994

Félix Cerezo - Barcelona
 Juan Palau - Valencia
 Isaac Velado - Bilbao

1997

José Jiménez - Cádiz
 Miguel Mata - Algeciras

1998

Remigio Vélez - Las Palmas

1999

Joan Flores - Tarragona
 Manuel Hernández - Las Palmas

2000

Amancio Pezzolo - Génova
 Francisco Ramos - Tenerife

2002

Antonio Esteban - Ibiza

2003

Gilbert Natalini - Marsella

La historia de los portuarios tinerfeños, plasmada en un libro

Cien años de lucha portuaria

La lucha de los estibadores portuarios da para muchas historias, como se ha encargado de demostrar Ulises Martín en su libro "Cien años de lucha portuaria". La obra, fruto de la colaboración entre Funespor, los estibadores tinerfeños y el Centro de la Cultura Popular Canaria, se presentó el pasado 15 de enero en Santa Cruz.

El libro se perfila como una aproximación histórica al sindicalismo en el puerto de Tenerife, mostrando cómo ha ido transformándose la ciudad y, con ella, la profesión de estibador. Julián García, máximo representante del Consejo Internacional de Estibadores (IDC) y de la Coordinadora, presidió el pasado 15 de enero la presentación de la obra, que tuvo lugar en el Centro Superior de Náutica y Estudios del Mar de la Universidad de La Laguna.

Al acto asistieron numerosos estibadores -los verdaderos protagonistas del trabajo en los muelles- y responsables de la política portuaria canaria, como Luis Suárez, Presidente de la Autoridad Portuaria, o José Noda, presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras Entre los trabajadores se encontraban Onésimo Roda, Presidente del Comité de la Federación de Puertos de Intersindical Canaria, y Antolín Goya, Jefe de la Zona Canaria de la Coordinadora. También asistió una nutrida representación de la vida social, cultural, empresarial y laboral tinerfeña. La organización corrió a cargo

de las técnicas de Funespor, Tania Martín y Margarita Cabrera.

Víctor Díaz, director de Funespor, fue el encargado de dar paso a las diferentes intervenciones, entre las que destacaron las de Ulises Martín, autor del libro, y José Noda, quienes compartieron sus impresiones sobre el pasado y el presente del puerto santacrucero.

Una obra de gran significado

El autor del libro, Ulises Martín, es un profesor con una especial sensibilidad por la historia social y sindical canaria, lo que le ha permitido seguir la estela del también profesor Oswaldo Brito. Martín tiene la habilidad de plantear todo su hilo narrativo en función del determinante papel que el puerto y sus protagonistas, los portuarios, han tenido en el hecho ciudadano santacrucero y tinerfeño.

El autor nos conduce con amenidad desde el encuadre geográfico y circunstancial del emplazamiento de Santa Cruz de Tenerife y su bahía, pasando por la descripción de las diferentes maneras en que fue organizándose en lo económico, en lo técnico y en lo laboral la actividad portuaria hasta situarnos, con el apoyo del conocimiento de estos antecedentes, en el inicio del siglo XX.

En esos años, la implantación del vapor en el mundo del transporte marítimo significó el despegue de los puertos canarios en las comunicaciones interoceánicas. En la primera década del siglo XX, Canarias ya lidera las importaciones españolas de carbón. A continuación, el libro pasa a describir las condiciones de vida de la clase trabajadora de la época, de cuya precariedad, arbitrariedad y miserables salarios no escapaban los portuarios. Como respuesta a tanta injusticia surgen los primeros intentos de organización sindical, con la constitución, en 1900 en Tenerife, de diversos gremios, entre ellos

el de los "cargadores de carbón de piedra". El 20 de octubre se constituye el gremio de estibadores y lancheros, presidido por Juan Acevedo Rodríguez. Desde esos primeros tiempos, los portuarios organizados intervienen de manera destacada en todas las luchas obreras que tienen lugar en Tenerife durante el primer tercio del siglo XX.

La proclamación de la II República abre un período de vitalidad organizativa del movimiento obrero, brutalmente interrumpido por el levantamiento militar del 36. Los portuarios defendieron el poder constituido mientras les fue posible, manteniéndose en huelga hasta diez días después del Golpe, desencadenándose la ocupación militar del puerto, el despido masivo, la detención de numerosos portuarios y el desmantelamiento de la organización. El régimen autárquico surgido tras la Guerra articuló un cuadro de relaciones en el trabajo sometido férreamente a las disposiciones oficiales. Las libertades laborales y el derecho a huelga se sustituyen en los puertos por el Reglamento de Trabajo de Carga y Descarga, de 1939, con la creación de los Servicios Sindicales del Puerto, que se encargaban del registro y control de la mano de obra portuaria. En 1943 este organismo pasa a denominarse Servicios de Trabajos Portuarios y, en 1968, Organización de Trabajos Portuarios (OTP).

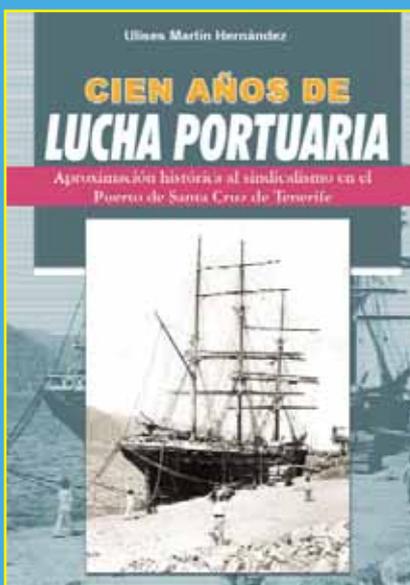
Tiene singular interés el capítulo de la obra titulado "Los esclavos del trabajo", en el que el autor describe la especial dureza del trabajo portuario, en condiciones de seguridad, salubridad y comodidad absolutamente intolerables, realizadas sin el menor auxilio de medios físicos. No obstante esta precariedad no impidió que las operaciones alcanzaran elevados niveles de rendimiento ("...descargaron 1.600 toneladas en una jornada de doce horas..."). Pero también, en lógica y fatal correspondencia con la penuria de medios, la siniestralidad era muy alta.

Continúa la obra relatando las vicisitudes del período de la dictadura, en la que coinciden la expansión económica y crecimiento portuario con los problemas laborales derivados del enfrentamiento entre la saturación de trabajo y la excesiva intervención del estado en el marco de relaciones laborales. Como respuesta a los nuevos escenarios, resurge el movimiento sindical, cuya revelación inicial fue el conflicto de julio de 1962, la primera huelga en Canarias desde 1936. Los portuarios habían seguido la estrategia de la época, de infiltrarse en los organismos sindicales oficiales para



encauzar la defensa de los derechos de los trabajadores. En esta acción fue decisivo el papel de los enlaces sindicales "cuya dedicación –dice Ulises Martín– nunca ha sido suficientemente reconocida".

La década de los setenta viene caracterizada por la crisis económica desatada por el alza de precios petroleros y por la recuperación de la democracia, que arranca aprovechando la descomposición del estado franquista. En este contexto, es destacable que el puerto de Santa Cruz de Tenerife fue en 1972 el primero de España en movimiento de mercancías. Esta realidad exigió el aceleramiento del proceso de adaptación tecnológica de los medios materiales y la preparación profesional de los recursos humanos portuarios para estar a la altura de la demanda.



Ulises Martín describe la eficacia con que los portuarios utilizaron los mecanismos del sindicalismo vertical para desarrollar su actividad reivindicativa. Con este precedente, surgieron numerosas organizaciones sindicales de la estiba a lo largo de todo el estado español, dando lugar a la reunión celebrada en mayo del 78 en Alicante en la que representantes de 9.000 estibadores crean la organización denominada Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios.

El profesor Martín culmina su trabajo de investigación narrando la historia reivindicativa de los estibadores de Santa Cruz y sus familias, organizados en la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios en los tiempos de consolidación de la democracia. Una lucha entablada por defender el profesionalismo en la actividad de los puertos, permanentemente combatido por empresas y administración, y una tarea sin pausa para explicar a la sociedad las características y la mística especial que impregna la actividad laboral portuaria.

La obra "Cien Años de Lucha Portuaria", con el trabajo "Historia de Una Década", de un grupo de compañeros encabezado por Lisardo Coll Botella y el libro "La Coordinadora: Veinte Años en los Puertos", de Jordi Ibarz Gelabert, integran un conjunto de publicaciones que demuestran que el colectivo de estibadores se niega a olvidar una trayectoria de la que se siente justamente orgulloso. Estas iniciativas marcan una línea que ojalá sea continuada por otros trabajos similares en todos los puertos. Ello serviría para configurar la memoria histórica de la lucha y la actividad portuaria en todo el estado español. ▀

Dragados-S. P. L.

Servicios Portuarios y Logísticos

Manipulación Portuaria

Agencia Marítima

Tránsitos (Forwarding)

Servicios Auxiliares

Transporte

Logística

Lagasca, 88 - 2º
28001 Madrid

Tel. 91 436 27 00 - Fax. 91 578 28 46

www.dragados-spl.com