



LA ESTIBA

AÑO V + NÚMERO 3 + MARZO-ABRIL 2007

TEMA DEL MES



Antolín Goya explicando a la Asamblea su informe como Coordinador General

Encantados de conocernos

Bajo el lema *Trabajando por el futuro*, se dieron a conocer en Castellón la nueva generación de representantes de Coordinadora

Cerca de 300 estibadores que representaban a más de 30 puertos se dieron cita los días 27 y 28 de

marzo para ser partícipes de la consolidación del relevo generacional iniciado en la Asamblea



Compañeros asistentes a la Asamblea

General de Málaga. Un relevo que se ha ido ganando el respeto dentro y fuera de la organización y que comenzó con un hueso duro de roer: la Directiva europea, que finalmente fue rechazada en Estrasburgo; continuó con la reforma de la Ley de Puertos y con la apertura de la negociación, aún no cerrada, del IV Acuerdo Marco; y más tarde con el conflicto en defensa de los derechos sindicales y laborales mantenido con la Autoridad Portuaria de Cartagena.

Todo esto, más la renovación de los comités de empresa y el trabajo en la diferentes comisiones, está haciendo de Coordinadora una organización aún más fuerte y con energías renovadas. **11/14**

INTERNACIONAL

Portuarios sin fronteras

La renovada Comisión Internacional de Coordinadora y el IDC reafirman sus planteamientos en el complejo escenario internacional

CASTELLÓN. Tras el fracaso de las dos propuestas de Directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios, la Comisión Europea de Transportes comprendió que había que debatir con todos los actores implicados antes de ponerse a legislar.

De ahí surgieron una serie de encuentros con la finalidad de discutir los conceptos desde posiciones diferenciadas, pero con la voluntad de dialogar y de buscar soluciones que beneficien a todos. En la última reunión, celebrada en Valencia, tanto IDC como los representantes de Coordinadora hicieron hincapié en temas como la estabilidad de los puestos de trabajo y

de las tareas de los portuarios, la importancia del profesional cualificado en el trabajo portuario o mantener de forma permanente el diálogo social. Pero Coordinadora, aun siendo un referente dentro del sindicato internacional, también quiere fortalecer su presencia fuera de nuestras fronteras como organización sindical, entendiendo que las amenazas a las que se enfrenta la estiba no tienen banderas. Por eso se ha renovado la Comisión Internacional, compuesta desde ahora por cinco miembros -uno por zona-, para trabajar con más fuerza y consolidarse como una herramienta útil y eficaz para Coordinadora. **16/17**



Integrantes de la Comisión Internacional

EN ESTA EDICIÓN

Opinión	01
Comunidad portuaria	02
Zonas	04
Temas del mes	11
Prevención&formación	15
Internacional	16
Memoria	18
Más allá de los puertos	20
Cultura	23

ZONA SUR 04

Algeciras

Tánger, un buen complemento



ZONA LEVANTE 05

Cartagena

La juez ratifica el despido de Damián Reyes



ZONA CANARIA 06

Tenerife

Unidad, solidaridad y tolerancia



ZONA CATALANO-BALEAR 09

Palamós

Éxito histórico



ZONA NORTE 10

Bilbao

Por el puerto y jugando limpio



**EFEMÉRIDES****4 de abril de 1968**

Asesinato del pastor baptista Martin Luther King, líder pacifista del movimiento negro estadounidense y Premio Nobel de la Paz (1964), en Memphis (Tennessee, EE.UU.)

**SABÍAS QUE...**

El café estuvo prohibido en Rusia, en el siglo XIX, con penas de tortura y mutilación. El consumidor de café era castigado cortándole la nariz o las orejas

**LA frase**

“Un vaso medio vacío de vino es también uno medio lleno, pero una mentira a medias, de ningún modo es una media verdad”

Jean Cocteau

ESCRITOR, PINTOR Y COREÓGRAFO FRANCÉS

Editorial



Consolidación del relevo generacional

Cuando se celebró la Asamblea General de Coordinadora en Málaga, allá por el mes mayo de 2005, se abrió un ciclo con el que comenzaba el relevo generacional de nuestra organización. En ese momento, una generación de estibadores que nos había situado como la principal referencia del sindicalismo portuario en España, daba el relevo a la que sin duda es la generación mejor preparada de nuestra historia, jóvenes que con apenas 30 años tenían ante sí el reto de defender la profesión portuaria en un contexto

nada fácil. Nuestros objetivos como colectivo han sido protegidos con energía ante aquellos que los han cuestionado, utilizando todos los instrumentos jurídicos y sindicales a nuestro alcance. Directiva europea, Acuerdo Marco, Ley de Puertos, conflicto con la Autoridad Portuaria de Cartagena, renovación de los comités de empresa... Desafíos que han consolidado durante este periodo el trabajo de los nuevos interlocutores de Coordinadora y que, por otra parte, los han refrendado como voces cualificadas dentro del sector.

La Asamblea General de Castellón ha puesto punto y final a ese ciclo de renovación iniciado en Málaga. Ahora, nuestros representantes tienen ante sí como principal tarea, la de continuar con la negociación del IV Acuerdo Marco, cuyo objetivo no debe ser otro que el de buscar un acuerdo que aporte la estabilidad que la estiba necesita.

Un acuerdo que refleje fielmente el modelo de estiba que queremos y nos proteja de las actitudes caciquiles e intransigentes, que ya han sido convenientemente con-

denadas por los tribunales. Para ello, el colectivo debe mantenerse firme y unido, confiar en su propia fuerza y ser solidario en aquellas situaciones en las que es necesario su apoyo.

Trabajando por el futuro no ha sido solo el lema de la 33ª Asamblea General de Coordinadora celebrada en Castellón. Es también un mensaje claro y directo que define nuestra acción para afrontar los retos venideros. Cuando eso ocurra necesitamos que aquellos que nos representan sigan contando con nuestra confianza.

El Megáfono

opinan los compañeros



Patxi, de Bilbao



¿Qué te ha parecido la organización de la Asamblea?

Lo primero, y por supuesto, tengo que felicitar al puerto de Castellón porque ha hecho un despliegue genial. Se ha hecho una asamblea muy bonita y participativa y lo que se ha visto es que seguimos adelante. El proceso de transición que decía Antolín se ha llevado al efecto y está clara la unidad entre los puertos. Aquellos barcos de batalla y mesas negociadoras, de los que nos hemos valido siempre, siguen funcionando y seguirán funcionando.

¿Destacas alguna intervención o tema tratado que te haya parecido especialmente interesante?

Ha estado muy bien el informe general de Antolín y todo lo que ha dicho sobre las negociaciones y el IV Acuerdo Marco, así como sobre los ataques que estamos recibiendo, y que seguiremos recibiendo, por parte de Puertos del Estado, los partidos políticos en el poder... Ha sido una de las intervenciones más importantes, así como la de Xabier Vidal, que se ha quitado la corbata y se ha visto el Xabier Vidal de toda la vida, que ha roto una lanza por el IV Acuerdo Marco. Es muy importante que se consiga este acuerdo, para todos los puertos. Pero si me centro en la situación de la Zona Norte, es algo crucial, ya que hay muchos puertos piratas.

Enrique, de Sagunto



¿Qué te ha parecido la organización de la Asamblea?

Muy bien, la verdad. La organización muy bien, ha venido mucha gente y he visto a todo el mundo bastante implicado. Y creo que ha venido gente en representación de todos los puertos. Yo estuve en Valencia hace tres años. Ahí había quizá más gente, por ser un puerto más grande, pero en general la organización en ambas ha estado muy bien. Y los temas a tratar, como lo referente al Acuerdo Marco, muy bien, muy interesante. Está claro que los compañeros de Castellón se lo han currado y mucho, no nos ha faltado nada, aparte de haber montado cena, comida... Y mucho más si hablamos de la logística que han montado, con autobús y con sus propios coches para poder trasladar a la gente, cosa que ha permitido que se cumplieran los horarios previstos.

¿Destacas alguna intervención o tema tratado que te haya parecido especialmente interesante?

Creo que lo más interesante ha sido el informe de Antolín y el IV Acuerdo Marco. Antolín es el máximo responsable y ha estado a la altura; ha estado muy bien. También creo que es muy importante el toque de atención para hacer que toda la gente joven que ha entrado se involucre más con el sindicato. Vamos, es un trabajo duro, pero se va a pelear por eso.

La reserva



Segunda juventud en buena compañía

Los compañeros de Algeciras cuentan, desde hace algo más de 15 años, con el Fondo de Ayuda y Solidaridad (FAS), creado y gestionado por ellos mismos. Desde el FAS se acompaña a los jubilados para que disfruten al máximo de esa segunda juventud que tanto se han trabajado.

Por ejemplo, hace apenas unas semanas, unas 70 personas, entre compañeros retirados y sus seño-

ras, se apuntaron al viaje anual que organizan con todos los gastos pagados. En esta ocasión visitaron la preciosa comarca de la Subbética Cordobesa, deteniéndose especialmente en la capital, Lucena, y en la monumental villa de Priego de Córdoba.

Más allá de los viajes, casi puede considerarse el FAS como la segunda casa de todos los portuarios, pero en especial de los jubilados. Allí echan sus

partidas y mantienen el contacto, entre ellos y con el puerto. Cuando llega la Feria, a mediados de junio, los pensionistas y sus familias tienen un lugar reservado en la caseta del FAS, que siempre se queda pequeña pese a contar con 800 m².

Pero la cosa no acaba en los viajes, fiestas y eventos deportivos. El FAS es también un colchón de ayuda entre compañeros. A los portuarios con hijos se les

ayuda a llevar los gastos de sus estudios. A los jubilados, una paga anual, más allá de viajes, cestas, comidas, festejos...

Y es que hay que tener muy presente que el FAS se creó porque las condiciones laborales de los portuarios distaban mucho de las actuales. Algeciras ya no es lo que era, pero conviene no olvidar cómo era y cómo se ha conseguido que llegara hasta donde está.

HACEMOS LA ESTIBA //

EDITA: FUNESPOR - Fundación de Estudios Portuarios - Rambla Francisco Franco, 9 - 38006, Santa Cruz de Tenerife - Tel. 922 28 95 21 - secretaria@funespor.org **HAN COLABORADO EN ESTE NÚMERO:** Zona Sur: Ildefonso Garnica, Sergio Cruz, Emilio González, Tomás, Salvador Benítez, Jesús Pascual Delgado **Zona Levante:** Rafa Egea, Rafa Beses, Damián Bonillo **Zona Catalano-Balear:** Julio Navarro, Miquel Gil, Ximo, Joan, Agustí Reverte, Mingo Arbalat, Lluís Caballé, Josep M. Deop, Santi Rovira **Zona Norte:** Patxi González, José Ibañez, Chema, Manuel Rubio, Felipe **Zona Canaria:** Lázaro Lemes, Javier Campos, Mariola Díaz, Lourdes Orfila, Lisardo Coll, Juan Martín-MK, Víctor Morín **Internacional:** Emilio Manzano, Teresa Alert **Otras secciones:** Margarita Cabrera, Víctor Díaz, José Alberto Díaz, Fernando Pérez, Carlos Acosta (diseño) **REDACCIÓN:** Miquel Borràs, Xebi P. Alcocer, Domènec Cano - ComCom, sccl **DISEÑO Y MAQUETACIÓN:** Noe Lavado - ComCom, sccl [Méndez Núñez, 1, 3ª-2ª - 08003 - Barcelona - Tel. 93 319 28 50 - Fax 93 319 98 92 - estiba@estiba.info] **IMPRIME:** Comgrafic, S.A. **DEPÓSITO LEGAL:** TF-291/84

Comunidad portuaria



EL dato

El lugar con la mayor cantidad de días con lluvia es Monte Wai-ale-ale, en la isla de Hawaii. Llueve cerca de 350 días al año

AUTORIDAD PORTUARIA

Certificación medioambiental

El Puerto de Castellón ha obtenido la homologación *PERS*, avalada por la entidad Lloyd's Register

CASTELLÓN. El proyecto para la obtención del *PERS* (*Port Environmental Review System*), que supone la implantación de un Sistema de Gestión Medioambiental en el Puerto de Castellón, comenzó a finales de 2005 y culminó en diciembre de 2006 con la auditoría y posterior certificación por parte de la Fundación Ecoports y de la entidad Lloyd's Register.

La certificación *PERS*, creada por la fundación Ecoports, está diseñada específicamente para puertos y, en el sistema portuario español, el Puerto de Castellón es el segundo en obtenerlo. A nivel europeo son 24 los puertos que están certificados con el sistema de gestión medioambiental *PERS*, entre ellos, puertos tan relevan-

tes como el de Ámsterdam, Felixstone, Marsella o Dover.

Esta certificación ha supuesto un paso más en la mejora medioambiental que el Puerto de Castellón ya emprendió hace algunos años y que ahora se ve reconocida con esta acreditación europea.

Durante esta trayectoria de mejora, el Puerto ha desarrollado iniciativas tan importantes como el control y medición de emisiones a través de captadores, gestión de los residuos y creación, publicación e implantación de una *Guía de Buenas Prácticas Medioambientales* en el Puerto de Castellón, que se editó hace más de un año y cuyo seguimiento en la operativa portuaria se realiza de forma continuada.

AUTORIDAD PORTUARIA

Denuncia de Greenpeace

La organización ecologista ha denunciado al presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena por un presunto delito de prevaricación

CARTAGENA. Según Greenpeace, la Autoridad Portuaria, a sabiendas de su injusticia y de forma absolutamente arbitraria, dictó una resolución sin soporte legal alguno en la que impedía el atraque del buque *Rainbow Warrior* entre el 26 y el 29 de agosto de 2006. Dicho buque acudía a Cartagena, como había hecho en otras ocasiones, para presentar los resultados de más de tres meses de campaña por el mar Mediterráneo.

Entre los asuntos en los que había estado trabajando se encontraba el agotamiento de la población de atún rojo en el Mediterráneo, en el que juegan un papel fundamental las llamadas granjas de engorde. Precisamente, Cartagena es el lugar de la costa medite-

rránea donde se encuentran las más importantes

empresas de esta actividad. El grupo ecologista argumenta que le fue negado el acceso al Puerto de Cartagena de forma arbitraria para evitar que hablasen de la grave situación en que se encuentra el atún rojo y del papel de

las granjas de engorde en el agotamiento de esta especie. En la primavera 2004, el buque *MY Esperanza* atracó sin ningún problema en el puerto cartagenero en una campaña contra la importación de soja y maíz transgénicos.



EMPRESAS

Paro en el puerto de Bilbao

Sintrabi, el sindicato mayoritario de los transportistas autónomos del puerto de Bilbao, convoca un paro del 10 al 15 de abril

BILBAO. El objetivo del paro es denunciar el "acoso" que, en su opinión, sufren y que quedó plasmado en la operación policial del pasado 29 de septiembre, cuando la Ertzaintza, por orden de la Audiencia Nacional, detuvo a 19 empresarios y transportistas por presuntas prácticas delictivas en el transporte terrestre de contenedores

en el puerto de Bilbao. Entre los detenidos se encontraban diversos dirigentes de Sintrabi, así como el presidente y vicepresidente de la Asociación de Consignatarios de Buques. Todos los detenidos quedaron en libertad sin cargos poco después de prestar declaración.

En la asamblea de Sintrabi celebrada en Barakaldo también se decidió delegar en la junta directiva del sindicato la preparación de otra semana de huelga en una fecha por determinar pero próxima a las elecciones municipales y forales previstas para el 27 de mayo. Según los dirigentes de Sintrabi, en los casi cinco meses que han discurrido desde las

detenciones, la situación del transporte de contenedores en el puerto de Bilbao no ha mejorado. Cabe recordar que ni Sintrabi, ni Egas, el otro sindicato de transportistas autónomos del puerto de Bilbao, han suscrito el acuerdo de libre competencia que ha diseñado Rafael Puntonet, Comisionado para la Competitividad.

El acuerdo solamente fue suscrito por las patronales Asetrabi, Ateia-Vizcaya y ACBE, además de por las empresas de transporte de contenedores. y en él se prevé que a partir del 1 de enero de 2008 se implante un sistema de libre competencia en el puerto vizcaíno. Rafael Puntonet ha señalado, en una carta abierta publicada en la prensa vasca, que el proceso no tiene "marcha atrás" y ha invitado a las asociaciones de autónomos a sumarse.



EMPRESAS

Toyota se va a Sagunto

El grupo Toyota, segundo fabricante mundial de automóviles, trasladará en 2008 su base operativa en España de Santander a Sagunto

SAGUNTO. El anuncio lo realizó el presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Javier del Olmo. La marca japonesa opera a través del puerto de Santander entre 45.000 y 60.000 unidades, pero la proyección con la que trabaja la compañía supone más de 70.000 unidades en los próximos años. Para conseguir que Sagunto haya sido elegida como base operativa en España, ha habido que ofrecer garantías de que la instalación de la firma japonesa y sus operaciones portuarias contarán con niveles de eficiencia que compensen la inversión.

Al margen de la volatilidad del tráfico de vehículos, condicionados por

complicadas cadenas logísticas de ámbito internacional, el puerto de Sagunto ofrecía suficientes ventajas, entre las que cabe citar su ubicación, la proximidad al muelle valenciano y las actuales infraestructuras.

La importancia de la instalación en tierras valencianas de la base operativa de la multinacional nipona cobra mayor relieve si se tiene en consideración su proyección.

El pasado año, Toyota vendió más de un millón de unidades en Europa, con un crecimiento de un 11% respecto a 2005. Para este año, la previsión es vender 1,22 millones de vehículos, entre las marcas Toyota y Lexus. Su

crecimiento se apoya en gran parte en un componente logístico, por lo que el 70% de los vehículos vendidos en el mercado europeo se fabrican en Europa. Entre el empresario saguntino hay satisfacción por el anuncio y se asegura que hay otra compañía que también ha solicitado 100.000 metros del parque para instalarse. El horizonte de 2020 se fija en que Sagunto cuente con una terminal de automóviles en la que las sinergias atraigan más inversiones. Todo ello pendiente de que se inicien las obras de ampliación previstas.



Zona sur

ALGECIRAS

Tánger, un buen complemento



El puerto algecireño ve con buenos ojos la nueva instalación de Maersk al otro lado del estrecho

Pese a estar acabando de instalar una nueva terminal en Tánger (Marruecos), el gigante naviero asegura que sólo contempla el puerto magrebí como complemento al puerto de Algeciras. La previsión es que las instalaciones estén listas para el próximo mes de agosto aunque funcionarán a pleno rendimiento a partir de 2010.

Esta nueva terminal puede ser beneficiosa para Algeciras ya que completaría su actividad, propiciando que los índices de productividad volviesen a hacer historia y así superar los 30 Teus/hora de promedio, cifra que ya se alcanzó hace algunos años y que dice mucho de la calidad y profesionalidad de los estibadores del enclave andaluz.

Algeciras demuestra a diario que pocos puertos pueden hacerle sombra. El año pasado volvió a situarse como primer puerto del

Mediterráneo, tras registrar un movimiento de 3.255.314 teus. Las líneas marítimas con escala en Algeciras mantienen un puente marítimo de unas 30 salidas diarias al norte de Marruecos y los buques portacontenedores enlazan el puerto gaditano con otros 140 puertos del mundo. Por otro lado, Algeciras es uno de los pocos puertos capaz de acoger barcos de última generación, como los de la clase E de Maersk cuya única escala en el mediterráneo es el puerto andaluz. Como puerto líder, Algeciras no quiere quedarse atrás y su Autoridad Portuaria está inmersa en un importante proceso de ampliación en el que se invertirán más de 500 millones de euros durante los próximos diez años. Una de las inversiones más importantes es la que se destinará a la ampliación de Isla Verde Exterior.

ALGECIRAS

Saber si toca trabajar sin desplazarse



Un ingenioso dispositivo que informa sobre el trabajo a realizar se extiende entre los portuarios gaditanos

El sistema en cuestión se llama BlackBerry y permite no sólo avisar a los trabajadores de si tienen que ir o no al puerto, sino que también informa de otros aspectos, como la terminal a la que tienen que acudir y la maquinaria que necesitarán.

SEVILLA

Victoria en el nuevo comité

Coordinadora consigue tres de los cinco delegados del comité de empresa en unas elecciones muy reñidas

Las otras dos plazas se las adjudicó CCOO, el otro sindicato con representación en el puerto de la capital andaluza. Así, y pese a haber descendido un poco en el número total de votos, Coordinadora mantiene la mayoría en Sevilla.

Éstas han sido unas elecciones muy igualadas hasta el último momento; la mayoría en el comité ha estado más reñida que en otras ocasiones.

Una de las peticiones que va a defender el nuevo comité en nombre de los 80 estibadores sevillanos es la equiparación de todas las jornadas laborales a 6 horas, también en el tráfico de contenedores. Sin duda, los buenos resultados del puerto les coloca en una buena posición a la hora de negociar. En 2006 volvió a batirse un récord en el movimiento de mercancías,

llegando a 5.300.000 toneladas pese a las limitaciones que marca la actual esclusa.

De hecho, las perspectivas a dos o tres años, periodo en el que deben acabar las obras de la nueva esclusa, son realmente buenas ya que esta infraestructura permitirá la entrada de barcos más grandes. Aparte de esto y posiblemente gracias también a la ampliación de una dársena, Sevilla está atrayendo nuevas líneas, cosa que podría permitir nuevos ingresos en función de los resultados y las necesidades que surjan en este año. Los 9 ingresos que ya han entrado en el puerto tienen ahora 6 meses para superar cursos de diferentes tipos de maquinaria para poder tener una plantilla totalmente operativa ante cualquier necesidad.



EL dato

El sol libera más energía en un segundo que toda la energía consumida por la humanidad desde su inicio

CÁDIZ

Coordinadora revalida su mayoría

El sindicato vuelve a obtener mayoría absoluta en las elecciones al comité de empresa

Coordinadora ha conseguido 3 de los 5 delegados del comité de empresa gaditano, con una aplastante mayoría de votos en las elecciones celebradas el pasado 31 de marzo. El sindicato de los Trabajadores del Mar cosechó 33 votos frente a los 12 de CGT, 8 de UGT y 2 en blanco. En total se realizaron 55 sufragios de un censo de 76 personas llamadas a votar.

Pese a ser una aplastante victoria, no deja de tener un cierto sabor agri-dulce ya que la aritmética electoral le quita 1 delegado a Coordinadora con respecto al comité anterior, donde esta organización tenía 4 y UGT, 1. El caso es que ha entrado un nuevo competidor, CGT, que en sus primeros comicios ha superado con creces al histórico segundo, UGT, formación en declive.

En cualquier caso, Coordinadora mantiene una mayoría muy estable y toda la fuerza. Algo muy

importante para una profesión que mantiene tantos frentes abiertos, a nivel general y también en Cádiz.

Concretamente, en el enclave andaluz existe una cierta inquietud ante el descenso en un 70% de las operaciones de Acciona en el puerto. No obstante, y pese a la reducción de jornales, no hay peligro en cuanto a los puestos de trabajo por el aumento del tráfico de contenedores y del movimiento de graneles. Es más, se especula con la ubicación en Cádiz de nuevas líneas por parte de otras compañías. Al final, y aunque parezca paradójico, en Cádiz hacen falta ingresos por las bajas que están ocasionando las jubilaciones. Así, se va a abrir en breve un proceso de incorporaciones para mantener el número actual de profesionales, una cifra que permite responder con garantías al volumen de trabajo.

MÁLAGA

Mejora de la organización local

Los portuarios malagueños se dotan de una estructura más efectiva

Las decisiones se tomaron a través de acuerdos que se ratificaron en la Asamblea General del puerto, que se celebró el pasado 21 de marzo. Se aprobó la contratación de un nuevo administrativo y de una nueva asesoría, así como la formación del nuevo comité de prevención y un nuevo reglamento para los turnos de vacaciones y el sistema de descansos. La Asamblea, en la que se informó que se sigue trabajando en el proyecto del nuevo convenio, contó con la presencia del Coordinador General, Antolín Goya, que pre-

sidió la reunión de la Comisión de Internacional al día siguiente, también en Málaga.

Por otro lado, se ha aprobado en Comisión Mixta un ingreso de 90 trabajadores que se hará de forma escalonada y así poder contar con una plantilla acorde a la previsión de tráficos. En definitiva, Málaga sigue su andar firme, constante y seguro. Las piezas de la 5ª grúa portainer, que debería estar operativa a finales de verano, ya han empezado a llegar al puerto y pueden dar cuenta de ello.

Zona levante



EFEMÉRIDES

9 de abril de 1977

Legalizado el Partido Comunista de España, por decisión personal del presidente del Gobierno, Adolfo Suárez

CARTAGENA

La juez ratifica el despido de Damián Reyes

Coordinadora presentará recurso por considerar que se trata de una sentencia infundada e injusta

Teresa Calvo, magistrada del juzgado de lo social número dos de Cartagena, ha rehusado la demanda presentada por Damián Reyes, delegado de Coordinadora en el puerto murciano, contra la sociedad de estiba Sesticarsa ya que considera "procedente" su despido. El servicio jurídico de Coordinadora está preparando el recurso correspondiente, con la confianza de poder demostrar que la sentencia no es correcta.

En su veredicto, la juez Calvo afirma que "al margen del hecho concreto de si fue físicamente el demandante quién encerró al gerente, o quién hizo desaparecer las llaves, o quién rompió los cables del telefonillo de la puerta de acceso, lo cierto es que él mismo era conocedor

de tales extremos, y colaboró activa o pasivamente en la realización de los mismos, siendo, por lo demás, él quien impidió el acceso a la puerta a la Policía de Puerto, obstaculizando con tal conducta a la liberación del señor Fresneda". Estos hechos en los que Calvo basa su decisión tuvieron lugar el pasado 9 de octubre. Remata su argumentación afirmando que "no procede en las presentes actuaciones acoger la pretensión de declaración de nulidad del despido" al no haberse acreditado "la existencia de indicio alguno de que el despido tenga en su base un móvil discriminatorio o lesivo de derechos fundamentales, en su concreta vertiente del derecho a la libertad sindical y a la no discriminación".

Siguiendo esta línea la sentencia concluye que "no existe indicio alguno que permita ni siquiera sospechar que el despido se haya efectuado como represalia a las actividades sindicales realizadas por el trabajador demandante, ni como represalia tampoco a las reivindicaciones efectuadas a la empresa por parte del sindicato al que pertenece el demandante".

Hasta el momento, lo que ha motivado esta sentencia ha sido el cuarto proceso al que se enfrenta Sesticarsa por demandas de sus empleados y de sindicatos. Las tres anteriores fallaron siempre a favor de los trabajadores, demandantes por causas de discriminación sindical a partir de la decisión de prescindir de los profesionales no afiliados a USO, después de haber trabajado más horas al año de las establecidas en el convenio de empresa.

VALENCIA



Juan Palau, un luchador incombustible

Aunque ha fallecido recientemente, queda su energía en el presente. Durante el franquismo, fue uno de los refundadores del sindicato histórico de los portuarios valencianos, la Sociedad Obrera Marítima Terrestre. A partir de 1975, participó e impulsó la creación de La Coordinadora junto a los demás puertos españoles. Desde esas fechas hasta su jubilación, en 1993, estuvo al frente en todo momento del sindicalismo portuario valenciano, tanto en la Marítima Terrestre como en el comité de la Sociedad de Estiba. Después de su jubilación, no frenó su actividad, impulsando la Asociación de Jubilados de la Marítima Terrestre.

VALENCIA

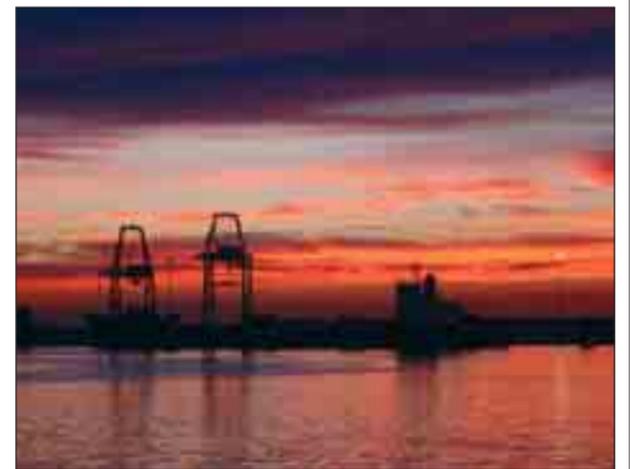
Nuevos ingresos

La Comisión Mixta de la Estiba aprobó el pasado día 21 de enero la incorporación de 180 estibadores a la plantilla de la Sociedad de Estiba y Desestiba del puerto de Valencia (SEVASA). De esta forma, habrá un total de 1.182 estibadores valencianos trabajando de forma fija en el puerto.

El aumento de la plantilla de SEVASA ya había estado consensuado tanto por las empresas estibadoras como por Coordinadora y los demás representantes

sindicales de los trabajadores.

Con este aumento de plantilla podrá hacerse frente al auge de los tráficicos que se están dando en el puerto valenciano. El proceso de incorporación de estos trabajadores estará sujeto a los ciclos formativos establecidos por SEVASA, de Transtainer y Reach Stacker. En este sentido los ingresos se producirán en un número de aproximadamente 30 efectivos cada 60 días.



ALICANTE

Con Damián

El problema que más preocupa a los estibadores alicantinos es la situación del compañero despedido en Cartagena

En Alicante están totalmente volcados con la difícil situación que está atravesando Damián Reyes, ya sea con la ineludible ayuda económica, como colaborando activamente en las reuniones y actos que se hacen al respecto.

Por lo demás, en el enclave levantino están a la espera de la evolución del IV Acuerdo Marco antes de introducir modificaciones en el convenio. Sólo se contemplan los cambios correspondientes a las subidas salariales que marca la ley. Además, algunos compañeros del Grupo 0 se están preparando para entrar en los grupos 2 y 3 cuando ésto sea posible.

Aparte del apoyo de los estibadores de este puerto a sus vecinos de Cartagena, los profesionales alicantinos demuestran su

compañerismo y su cohesión en las actividades que organizan con sus compañeros ya jubilados. Además de organizarse viajes, los estibadores retirados cuentan con un espacio en el puerto para reunirse y mantener el contacto con el puerto y sus compañeros en activo.



VALENCIA

Más que un sindicato

Los compañeros del puerto mediterráneo demuestran día a día la importancia de ser un colectivo unido y activo para mantener la fuerza

Prueba de ello y de la eficacia de las gestiones del sindicato es el hecho de que Coordinadora Valencia extiende su influencia en el puerto. Recientemente han sido las empresas estibadoras Marítima Valenciana y TCV Stevedoring las que se han afiliado al sindicato. A partir de este momento, ambas presentarán candidatura de Coordinadora en las próximas elecciones.

En la última Asamblea General del Puerto de Valencia, a la que acudió el Coordinador General, Antón Goya, se informó a todos los compañeros sobre la marcha de los grandes temas que ocupan a todos los puertos, tales como las negociaciones del IV Acuerdo Marco, la situación de las futuras APIEs, y la posible reforma de la Ley de Puertos. Por otro lado, en el

mes de enero se produjeron tres reuniones entre compañeros del sindicato y tres destacados representantes de las empresas estibadoras. En sintonía con algunos de los temas tratados, cabe destacar la creación de la figura de capataz general en Valencia Terminal Europa, pactándose a la vez nuevos acuerdos sobre productividad y calidad. Todos estos grandes logros no serían posibles sin tener una plantilla preparada, una gran baza en las mesas de negociación. Por ello, se han convocado los cursos de formación para controladores de mercancía, trinca, grúa móvil, inglés, pala, mafi, RTG y RS y un curso de cultura y conciencia sindical, que en la presente edición cuenta con 150 alumnos. Por último y en ningún caso menos importante, Valencia

es uno de los puertos donde los profesionales se organizan para seguir siendo compañeros y amigos más allá de los muelles y los patios. Como no podía ser de otra manera, han celebrado la 18ª edición del concurso de paellas entre las diferentes empresas del sector. En otro aspecto, han conseguido un objetivo para el que estaban trabajando desde hace mucho tiempo. Han culminado la legalización de la asociación Encuentro de Estibadores Portuarios, que tiene la tarea de organizar la cita anual del Día del Trabajador, así como actividades culturales, formativas y lúdicas. Y otra prueba más del compromiso social que caracteriza de forma especial a los compañeros valencianos fue el envío de un contenedor lleno de juguetes para niños de Guatemala a principios del pasado mes de enero. Este acto, de un valor incalculable, se hizo con la colaboración de varias empresas estibadoras y la Autoridad Portuaria.

ALICANTE

Formación en grúas móviles



Durante el último Consejo de Administración de la Sociedad de Estiba de Alicante se informó que el próximo mes de abril comenzará un curso de formación para el Grupo 0 de estibadores para grúas móviles.

En dicho consejo también se puso de manifiesto que la sociedad contrató el pasado mes de enero 2.086 jornales, lo que supone un récord en la historia de la actividad de Sestibalsa.

Zona canaria



LA frase

“La caridad es humillante porque se ejerce verticalmente y desde arriba; la solidaridad es horizontal e implica respeto mutuo”

Eduardo Galeano

ESCRITOR Y PERIODISTA URUGUAYO

TENERIFE

Unidad, solidaridad y exigencia

Los compañeros de Tenerife opinan sobre la importancia de la actividad pasada, presente y futura de los Comités de Empresa

MK CONSULTORÍA. En la actividad de la estiba, los Comités de Empresa cumplen una función comprometida y complicada que excede de lo habitual, en un esquema de actuación que podría ser imitado en otros sectores. Los comités de empresa de estibadores no abandonan un segundo su responsabilidad fundamental e irrenunciable de la defensa de los derechos laborales de todos y cada uno de los integrantes del colectivo, de su formación y de su seguridad en el trabajo. Pero, además, se preocupan del avance constante en la productividad de las operaciones que se desarrollan en los puertos. De esta forma, se demuestra que los Comités de Empresa responden al sentir del colectivo, consciente

de que su trabajo es un servicio a la sociedad.

Podríamos resumir esta acción de los Comités con tres palabras: Unidad, Solidaridad y Exigencia. Unidad, para ser fuertes y poder mejorar nuestra profesionalidad. Solidaridad, en forma de comprensión y apoyo, para todo compañero que esté en problemas. Pero también exigencia, control y presión, para aquel otro compañero que falte a sus deberes y responsabilidades con su trabajo. Hemos hecho un sondeo artesanal, cualitativo, entre los miembros del Comité de Empresa de SESTIFE, los estibadores del Puerto de Santa Cruz, sobre los siempre repetidos pero sin duda llenos de actualidad, temas del pasado, presente y futuro de las actividades

del propio Comité. Un resumen de lo que nos han dicho sería:

· Hasta ahora: Unidos, hemos continuado la trayectoria del Comité anterior, ha mejorado la comunicación interna; el Comité se ha acercado más todavía a la Asamblea y se ha conseguido mayor participación.

· Hoy: El reto de hoy es culminar la negociación de IV Acuerdo Marco, luchando contra todo posible aburguesamiento o falta de implicación de parte de nuestro colectivo en el asunto y evitando los intentos de algunas empresas por atentar contra nuestros puestos de trabajo y nuestras condiciones laborales.

· Mañana: Mantener y potenciar al máximo nuestra profesionalidad, alcanzando un nivel de homologación de los y las profesionales de la estiba en todos los puertos del estado.

Y, de las amplias manifestaciones de estos miembros del Comité, hemos espigado estas frases:

Eduardo: “Me preguntan por lo mejor, pero yo prefiero pensar en lo peor, para trabajar y mejorarlo. Lo mejor, ya está hecho”

Julio: “El futuro irá bien, si seguimos unidos. Si cada cuál hace lo que le parece, entonces no tenemos futuro”.

Barrera: “Tenemos que conseguir el estatus de trabajador altamente cualificado, con el reconocimiento de la importancia de nuestro trabajo para la economía del país”

Fuentes: “Hay que adaptar el trabajo de las comisiones a las nuevas exigencias tecnológicas de la operación portuaria”

Trujillo: “Conseguir que el futuro tenga futuro”

Israel: “Hemos avanzado mucho en prevención, pero los compañeros tienen que seguir defendiendo que el derecho a la seguridad en el trabajo es tan importante como el derecho a la retribución”



Reunión de delegados de Santa Cruz

Víctor: “No hay que olvidar la importancia del trabajo de la estiba en el contexto internacional, por eso es esencial fortalecer la IDC”

López: “Nuestro peor enemigo somos nosotros mismos”

Juan Fra: “Potenciar la planificación de la formación homologada a nivel estatal”

Onésimo: “En unidad, con el empuje de los jóve-

nes y la experiencia de los veteranos, junto con nuestra constante voluntad de diálogo, más la firmeza en la defensa de nuestros principios, conseguiremos como hasta ahora mantener la profesionalidad de los estibadores”

Antolín: “Tenemos que seguir siendo capaces de transmitir las peculiaridades del sector de la estiba a nuestros propios compañeros” -

LA PALMA

Intrusos y futuro incierto

Los estibadores de Santa Cruz de La Palma, en lucha por la supervivencia de su puerto

Desde estas páginas, los portuarios se dirigen al resto de compañeros de la Organización con gran inquietud y sabiendo que Santa Cruz de La Palma ha sido siempre un puerto diferente a otros enclaves. Y quieren dar a conocer su situa-

ción a día de hoy a sabiendas de que los problemas no se terminarán.

Agradecen, tanto a los compañeros de Tenerife como al responsable de zona, de Las Palmas, su apoyo en la negociación del convenio a nivel local. Es verdad que se ha con-

seguido erradicar algo de intrusismo pero aún les queda mucho por hacer. Un ejemplo claro es la situación con la naviera Fred Olsen. Los compañeros tienen dificultades para poder desarrollar su trabajo con garantías de futuro debido a los continuos conflictos entre los estibadores y el intrusismo existente.

Por otro lado, se ha estancado la negociación del nuevo convenio colectivo del Puerto de Santa Cruz de La Palma debido al descenso del número de turnos realizado por cada estibador, aprovechándose otros de dicha situación. Pero los compañeros de este puerto tienen la esperanza de que, con la colaboración de todos, se pueda sacar a este enclave canario de la incertidumbre en la que se encuentra inmersa.



FUERTEVENTURA

Por una Sociedad de Estiba autonómica

Los compañeros mayoreros proponen el modelo de ESTICAT para los puertos que no son de interés general

La petición formal la iniciaron los estibadores de Puerto del Rosario al Presidente del Cabildo de Fuerteventura. Se quiere una Sociedad de Estiba similar a la que existe en Cataluña, ESTICAT, que asegure la profesionalidad en los puertos que no son de interés general, de titularidad autonómica. La iniciativa surgió a partir de la remodelación y ampliación que se está haciendo en el Puerto de Gran Tarajal, al este de la isla. La previsión es que en ese puerto se instalen empresas, por lo que empezarán a entrar y salir mercancías a través de este enclave.

La creación de una Sociedad de Estiba autonómica

que gestione este tipo de puertos y proporcione profesionales aseguraría la exclusividad de las labores portuarias a los estibadores, por lo que las gestiones también se están haciendo a un nivel superior, con el Gobierno de Canarias, tal como concretó Miguel Rodríguez, responsable de la Zona Canaria, en la Asamblea General de Castellón.

El ejemplo de ESTICAT en Cataluña demuestra que los puertos que no son de interés general pueden tener un convenio que les asegure las mismas condiciones laborales y de profesionalidad que los grandes puertos del Estado. ESTICAT ha demostrado ade-

más a las empresas y a la sociedad en general que esto hace que los puertos pequeños funcionen, tengan beneficios y crezca su volumen de trabajo. De momento, los compañeros canarios ya tienen el compromiso por parte del Cabildo de Fuerteventura y del Gobierno Autonómico de que estudiarán los estatutos y convenios que rigen a la Sociedad de Estiba catalana.

A la espera de las negociaciones y decisiones que emprendan las autoridades del archipiélago, está clara la apuesta para que el modelo de ESTICAT empiece a extenderse por el Estado de las Autonomías; un proceso que si acaba abarcando a toda España afianzará la profesión de la estiba y el buen funcionamiento, en los puertos más pequeños.



SABÍAS QUE...

Odisea 2001: Una Odisea del Espacio no fue nominada a Mejor Maquillaje porque la Academia pensó que los simios usados en el principio de la cinta eran "de verdad"



EL dato

Se necesitan grandes cantidades de agua (1200 litros por Kg. cosechado) para regar los campos de algodón convencional



EFEMÉRIDES

15 de abril de 1999

Un equipo internacional descubre en las costas de Namibia la bacteria más grande que se conoce hasta ahora y que ha sido bautizada como "La perla de azufre"

FUERTEVENTURA

Un crecimiento en equilibrio

El objetivo de los compañeros de Puerto del Rosario es obtener las herramientas necesarias para depender lo justo y ser cada vez más autónomos

Siguiendo las indicaciones del responsable de Zona Canaria, Miguel Rodríguez, el puerto continúa afianzando las bases para encontrar el equilibrio necesario y fortalecer el sistema. Esto no quiere decir que los compañeros de Fuerteventura estén del todo contentos, aunque les consta que sin el esfuerzo de todo un equipo organizado desde el Puerto de Las Palmas y el apoyo incondicional del resto de los puertos del archipiélago, no hubieran avanzado tanto en otros aspectos.

Al fin, el puerto mayorero ya cuenta con unas instalaciones dignas para los estibadores, pero están a la espera de su inauguración.

Una situación singular, porque aunque las instalaciones están ya terminadas, se continúa especulando desde la gerencia con su destino. La incertidumbre está creando un malestar generalizado, que los compañeros creen innecesario, sobre todo de cara a todo

lo que en un futuro se plantee como mejora para las condiciones laborales. Los estibadores de Puerto del Rosario desean seguir con el diálogo como herramienta de un modelo que debe imperar en los puertos. Pero ante tal prepotencia, se preguntan: ¿será capaz el representante de la Autoridad Portuaria de ofrecer el equilibrio y la paz social necesaria en el futuro, con la ampliación de este puerto? Se ha de valorar que hablamos de una plantilla de once trabajadores. En breve espacio de tiempo, este puerto tomará un importante impulso operativo, con la ampliación de 250 metros de atraque y una nueva grúa portainer adquirida el pasado mes de marzo, y donde la empresa estibadora del grupo Boluda ha contado con la opinión de un estibador capataz, que unido a sus técnicos han realizado las pruebas necesarias para confirmar la adquisición de la máquina. Por otro lado, el intrusismo empieza a

dejar de ser una preocupación, ya que desde hace tiempo se están dando los pasos necesarios para erradicarlo de la forma menos traumática posible. La formación vuelve a ser protagonista en este apartado, desplazando hasta la isla monitores para formar a los compañeros. En materia de prevención de riesgos laborales, se está trabajando intensamente y contando esta vez con una mayor implicación de las empresas estibadoras y la Sociedad de Estiba, además de la incorporación de un nuevo gerente del que se espera que traiga aires nuevos.

Otra noticia importante, para el desarrollo de este puerto y su ciudad, es la concesión del permiso para convertir el

puerto en fronterizo. Ello traerá consigo otras posibilidades mercantiles y ya se menciona la apertura de una línea entre Puerto del Rosario y Tarfaya (Marruecos), que será, sin duda, de una gran aportación.

Como conclusión, los compañeros de Puerto del Rosario reconocen encontrarse más seguros con los conocimientos adquiridos, más polivalentes, y con un amparo sindical sin precedentes. Por eso expresan su agradecimiento a todos los que han intervenido y están interviniendo en este momento en el impulso de Puerto del Rosario, en especial a todos los compañeros, animándolos a seguir trabajando como si todos fueran parte de un solo puerto.



LAS PALMAS

Por buen camino

Solucionado el conflicto de los porcentajes, los compañeros de Las Palmas afrontan las elecciones primarias y la negociación del convenio

A principios del mes de febrero se produjo un hecho que ocasionó malestar en los representantes grancanarios de Coordinadora y que originó situaciones tensas en el puerto de Las Palmas. La Sociedad de Estiba se negaba a devolver los porcentajes acordados en 2004 y que vencían, según los estibadores, a principios de enero y según la empresa, a principios de julio. Estos porcentajes, que incluyen pagas, plan de pensiones, complementos profesionales y otros conceptos fueron en su día acordados en cantidad fija y con devolución a porcentual en las fechas antes mencionadas.

Para ello, el comité de empresa se puso en marcha consiguiendo que el 60% de los clientes del puerto de Las Palmas firmasen un documento reconociendo sus reivindicaciones. A medida que iban aceptando las propuestas de los profesionales, se iban aliviando las tensiones. Así, hasta el acuerdo final, donde los compañeros consiguieron parte de sus peticiones, sin renunciar a otras, que fueron remitidas al juzgado.

El acuerdo se fraguó el pasado día 15 de febrero en la Asamblea General de

ASEP, donde además se presentó el balance de las cuentas y lo acontecido durante el pasado año. Cabe resaltar el aumento de la masa salarial desde el periodo 2002 a 2006, pasando de 8.756.266 Euros a 15.827.927 lo que supone un aumento del 100%. La actividad pasa de 102.947 turnos a 145.655 turnos, un aumento del 41,5%.

En cuanto al convenio colectivo se está negociando y se encuentra en una fase previa donde se empiezan a conocer las posiciones de ambas partes. Los objetivos de los compañeros grancanarios pasan por la recuperación de retribuciones, el crecimiento de la actividad, la estabilidad en el empleo, la cohesión del colectivo y la paz social.

Otros objetivos, éstos ya alcanzados, han sido la equiparación del salario mínimo garantizado, estabilidad en el empleo, cohesión del colectivo, el puerto sigue en crecimiento y 224 trabajadores han participado en 2006 en 905 acciones formativas. Por otro lado, los compañeros de Las Palmas quieren correr la voz sobre la creación de una página web del sindicato en este puerto.

LAS PALMAS

Operación exitosa



Buen trabajo de los estibadores grancanarios en la operación de descarga y carga del Corn Hill

El buque de bandera polaca que salió del puerto de Amberes con destino a Nigeria tuvo que desviarse al puerto de Las Palmas. Condicionado por el mal tiempo, el barco sufrió un corrimiento de la carga por un mal trincaje de la estiba en origen. La carga en

cubierta la componían en su totalidad automóviles, camiones y chatarra. Se emplearon cinco jornadas en la descarga de la mercancía y vuelta a estibar. El principal problema fue que había mucha mercancía en muy mal estado por lo que hubo que limpiar todo primero para su posterior colocación. Finalmente el trabajo se realizó con éxito y el barco partió rumbo a su destino.

Desde aquí damos la enhorabuena a los equipos que se sucedieron en dicho buque.

www.estibadorescanarios.com



Zona catalano-balear



EFEMÉRIDES

18 de abril de 1995

El juez Baltasar Garzón decreta el procesamiento de catorce personas en relación con las actividades del GAL, banda armada contra ETA, organizada presuntamente en 1983 a cargo de los fondos reservados del Ministerio del Interior

BARCELONA

Más de mil profesionales

En la capital catalana ya son 1.020 los compañeros estibadores. Los últimos 112 ingresos aprobados ya están recibiendo la formación correspondiente y de forma inmediata entrarán otros 70 que deben ser elegidos a partir de las pruebas de selección, por lo que en breve serán 1.090 los profesionales barceloneses.

Debido a este aumento de plantilla ha crecido también el número de integrantes del comité de empresa, que ha pasado de 21 a 23 delegados, todos ellos de Coordinadora. Los nuevos dele-

gados son los que quedaron en la posición 22 y 23 en la lista de las últimas elecciones al Comité de Empresa.

Con todo, el proceso de nuevas incorporaciones va a seguir en marcha en los próximos meses. Y es que se necesitan más ingresos para este año, aunque la cifra no está aún definida. El primer factor para poder poner números es el dictamen que tiene que hacer público la comisión de expertos que decidirá el futuro de la construcción y los plazos de entrega de la nueva terminal Prat. Otro indicio que habla por sí sólo

es la próxima instalación de cuatro grúas nuevas en la terminal TCB.

Todo este proceso de incorporaciones y la cantidad de jóvenes presentes ya en la plantilla, así como las escaladas de categoría, hacen que en Barcelona se haya dado un gran impulso a la formación, siendo una de las prioridades del Comité y del sindicato.

Aparte de los cursos necesarios para poder desempeñar el trabajo que a cada uno corresponda, en Barcelona son muy conscientes de la importancia de la formación sindical para que todos los compañeros sepan las luchas que se han librado para que los estibadores estén donde están, y para que sean conscientes de que hay que seguir al pie del cañón para que la profesión sobreviva. Sin duda, una gran arma contra el efecto mosquito.



CASTELLÓN



Susto en el puerto

El viento provoca la caída de una grúa al mar y daños en otra de la Terminal Polivalente de Castellón

Las fuertes rachas de viento sufridas en Castellón, que llegaron a superar los 100 kilómetros por hora, provocaron en la madrugada del pasado 8 de marzo que una grúa del Puerto de Castellón se precipitara sobre el mar. La grúa, perteneciente a una de las terminales en concesión del Muelle del Centenario y utilizada para la carga y descarga de contenedores, se desplazó sobre su base por la fuerza del viento y cayó al agua sin provocar daños personales. Otra unidad de la misma terminal sufrió serios desperfectos. El

viento provocó también que un buque atracado en el Muelle de la Cerámica rompiera amarras y quedara a la deriva. El Centro de Control de Tráfico y Emergencias de PortCastelló, activo las 24 horas del día, dio la señal de alarma también de madrugada, actuando de forma rápida y con gran eficacia, lo que supuso que la situación estuviera bajo control en todo momento y no se ocasionaran daños más graves.

Desde que ocurrió el accidente se estuvo trabajando 24 horas al día para poner en servicio alguna de estas

unidades y poder restablecer la normalidad en la terminal. La grúa que cayó al agua no se puede reparar para seguir dando servicio como consecuencia de los destrozos y está siendo desguazada. Para no perder capacidad de trabajo, ya se están realizando las gestiones para comprar otra de segunda mano. La segunda grúa que sufrió la furia del viento ya ha sido arreglada y vuelve a estar operativa.

Así, en Castellón se va a hacer todo lo posible para que ni siquiera los temporales mermen el crecimiento que tiene este enclave, reflejado en la reciente aprobación en Comisión Mixta de 15 nuevos ingresos para el Grupo 0.



MALLORCA

Trabajando por la profesionalidad

Después de la sustitución mediante elecciones el pasado 1 de noviembre de cuatro de los cinco delegados que había en el comité de empresa del puerto de Palma, los compañeros mallorquines están remontando el vuelo para tener toda la fuerza ante los enormes retos a los que se están enfrentando. Este relevo, motivado por la petición unánime para que todo el comité dimitiera, deberá ser total en las elecciones que deben celebrarse en una fecha a concretar entre finales de mayo y principios de junio.

En primer lugar, la apuesta de las empresas por el autopropulsado ha provocado una bajada tremenda de jornales en el puerto balear, por lo que es imprescindible asegurar que los estibadores realicen el trabajo en los vehículos autopropulsados de los buques ro/pax de la estiba y desestiba cuando los camiones van sin con-

ductor. Con este objetivo, los compañeros de Palma están manteniendo reuniones con sus colegas de Mahón e Ibiza para fijar éste como un punto crucial para la aprobación del IV Acuerdo Marco. Con todo, esta espectacular pérdida de unas dos decenas de miles de jornales, ha sido amortizada, en parte, por haberse conseguido hace apenas unas semanas la recepción y entrega de vehículos. Éste es, sin duda, el primer gran logro de los nuevos integrantes del comité renovado, todos de Coordinadora. Y es también uno de los objetivos que se marcaron en la Asamblea General del puerto, celebrada el pasado 21 de febrero, que contó con una presencia extraordinaria de trabajadores, así como del Responsable de Zona, Julio Navarro, Fco. Javier Bayarri y de Vidal Aragonés, abogado de Coordinadora.

Otra de las actuaciones que demuestra el afán del

nuevo comité por seguir avanzando en la profesionalización del colectivo, es la instauración de varios cursos después de tres años y medio con poca actividad formativa.

Por otro lado, en Palma preocupa también el pésimo estado de algunas explanadas de trabajo y de dos muelles donde se están realizando obras, cosa que obliga a mover todo tipo de material y maquinaria de un sitio a otro. Allí donde aún no han llegado las obras, el suelo está lleno de socavones y otras irregularidades que hacen que la actividad normal sea realmente peligrosa.

En las reuniones con la Autoridad Portuaria, ésta aseguró que los trabajos estarían acabados lo antes posible y con el mínimo de molestias. Los trabajadores piden que se cumpla este compromiso y, ante todo, que se permitan unas condiciones y un entorno de trabajo sin riesgos añadidos.



LA frase

“La demencia en el individuo es algo raro; en los grupos, en los partidos, en los pueblos, en las épocas, es la regla”

Friedrick Nietzsche
FILÓSOFO ALEMÁN



SABÍAS QUE...

Junto con los humanos, los delfines son los únicos animales que además de la reproducción también practican sexo sólo por placer



EL dato

La fortuna sumada de las 10 personas más ricas del mundo equivale a una vez y media los ingresos de todos los países menos desarrollados juntos

MALLORCA

Estibadores en la cima



Raúl García y Federico Garrido en la cima del Cotopaxi, en Ecuador

Raúl García y Federico Garrido, del puerto de Palma de Mallorca, son un ejemplo del carácter y la fuerza de los que se dedican a la estiba, que no sólo dominan los desafíos a pie de muelle sino que incluso son capaces de conquistar las cumbres de las montañas más altas y peligrosas.

En la foto de abajo vemos a los dos compañeros y amigos en el punto más alto de Tanzania y de África, en la cima del Kilimanjaro. En *La Casa de Dios* -nombre del

volcán para los masai- celebraron los dos sus respectivos cumpleaños. Allí pudieron constatar el tremendo retroceso de los glaciares que antaño cubrían este imponente volcán de 5.895 metros de altura. En la foto de arriba, podemos ver a Raúl y Federico en Ecuador, esta vez en 2006, en la cima de otro volcán aún más alto, el Cotopaxi, de 5.897 metros de altura, uno de los volcanes activos más altos del mundo. Cerca del Cotopaxi, se encuentra el Chimbo-

razo, el más alto del país andino, de 6.310 metros. Ambos amigos habían planeado en su viaje conquistar también el Chimborazo, pero tuvieron que renunciar por la violenta erupción de otro volcán muy cercano, el Tungurahua. Raúl y Federico demuestran con sus arriesgadas expediciones, en las que no han escatimado esfuerzos para llevar la bandera de Coordinadora hasta lo más alto, que con tesón, sacrificio y unión ningún propósito es imposible.



Los compañeros en la cima del Kilimanjaro, Tanzania

PALAMÓS

Éxito histórico

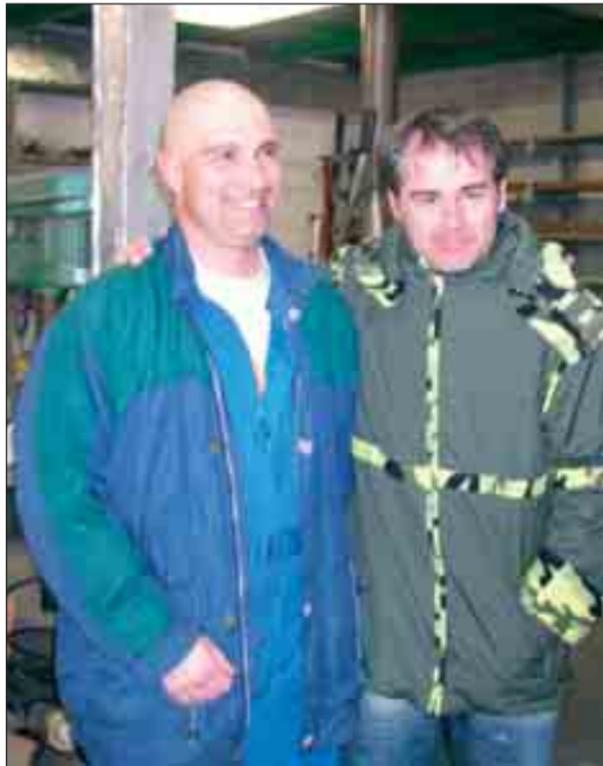
El compañero Lluís Caballé ha sido elegido delegado de Coordinadora en el puerto ampurdanés

Las elecciones en la empresa TOPSA, que opera en el puerto gerundense de Palamós han permitido a Lluís Caballé ser elegido como delegado dentro de la candidatura de Coordinadora.

Con este resultado, el sindicato refuerza su presencia en Palamós y reafirma su apuesta por se-

guir contando con puertos pequeños y de titularidad autonómica.

Por otro lado, y por lo que respecta a formación, hay dos trabajadores del puerto en pleno proceso, uno está en periodo de formación de grúa móvil y el otro a la espera de iniciar su ciclo formativo también para grúa móvil.



Lluís Caballé recibe la felicitación de Julio Navarro, responsable de Zona, por su elección

TARRAGONA

Malestar por el conflicto de Cartagena

Existe un malestar palpable de los profesionales tarraconenses hacia la empresa Ership por su papel en el conflicto de Cartagena, a raíz del cual se despidió de forma injusta al compañero Damián Reyes. La naviera opera en Cartagena, pero también en Tarragona y Huelva. Así, este malestar existe tanto en el puerto catalán como en el andaluz.

Aparte de esta situación incómoda con Ership, en Tarragona preocupa también el descenso en el tráfico de graneles, aunque de momento esta bajada está dentro de la normalidad por tratarse de un tipo de mercancía muy fluctuable por razones ajenas a los puertos.

Por lo demás, en Tarragona sigue reinando el entendimiento con toda la comunidad portuaria y mucho más dentro de la profesión. Prueba de ello son las ganas de organizar de nuevo algún tipo de asociación cultural o deportiva, como puede ser un equipo de fútbol, sobre todo por parte de los compañeros más jóvenes, que demuestran mucha voluntad para apuntalar así la hermandad reinante.

MENORCA

Contra el intrusismo en toda la isla

Coordinadora, en lucha para asegurar la profesionalidad en el nuevo puerto de Ciutadella

Ante la próxima reforma y ampliación del puerto de Ciutadella, Coordinadora se está moviendo para que el gobierno balear y Puertos del Estado se comprometan a dar un servicio profesional en cuanto a la estiba, hecho por estibadores y no por intrusos, en el nuevo puerto de Ciutadella, que permitirá que la ciudad del oeste de la isla tenga tráfico comercial e industrial. Hasta la fecha,

el único puerto de Menorca con estas características era el de Mahón, donde la estiba y desestiba la hacen profesionales, compañeros de Coordinadora. En Mahón preocupa que el nuevo puerto, en el otro extremo de la isla, le quite el mercado que hasta ahora tenía, ya que, como recuerdan los compañeros menorquines, el tráfico con el que cuenta la isla es muy cautivo y estable. Así, de no

atarse la profesionalidad en Ciutadella, Menorca puede verse abocada a un servicio portuario sin garantías, hecho por intrusos, y los compañeros de Mahón podrían sufrir una considerable falta de trabajo por la más que previsible competencia desleal que se haría desde Ciutadella. Julio Navarro, Responsable de Zona, certificó en la Asamblea General de Castellón que Coordinadora está trabajando seriamente para que esto no suceda y así asegurar la profesión, y la profesionalidad, en toda Menorca.



Zona norte

SANTANDER

Por una rotación justa de jornadas

La organización actual de las llamadas de turnos no reparte de forma equitativa aquéllos en los que hay retribuciones especiales

En Santander cuentan con cuatro jornadas reales. La primera se realiza de 8 a 14 horas, seguida de otra hasta las 20 horas. Aparte es muy común la jornada de 20 a 0 horas, aunque no está reconocida oficialmente por los empresarios, y una última de 0 a 6 horas. El caso es que tal como está redactado el artículo que adjudica las llamadas para los diferentes turnos en el convenio actual sucede que siempre suelen repetir los mismos para el turno de 0 a 6 horas, el más atractivo por las retribuciones especiales con las que cuenta.

Los compañeros gijoneses han presentado una serie de propuestas que solucionarían este problema haciendo una rotación efectiva que reparta las

jornadas de forma equitativa, objetivo acordado de forma unánime en asamblea. Las empresas son receptivas a una nueva organización de horarios y rotación aunque falta superar algunos obstáculos y llegar a acuerdos. Sus representantes han hecho una propuesta que tiene vinculaciones con este tema y que los estibadores están valorando. La oferta contempla cómo dar cobertura a las dos horas en las que no hay ningún turno previsto, de 6 a 8 de la mañana. En este caso se busca encontrar una fórmula, también en el tipo de retribución y posibles complementos, que satisfaga a ambas partes.

En paralelo, el puerto sigue en crecimiento constante. Por ejemplo, en estos



días toda la comunidad portuaria está atenta a las obras de la nueva terminal para carbón y otros materiales. Los trabajos están ya en las últimas fases, pero todo apunta a que no se va a cumplir el calendario previsto. Otra terminal, en este caso dedicada a la agroalimentación, ha salido a licitación y se habla de proyectos para instalar una refinería de biodiésel en el puerto y otro silo para cemento.

BILBAO

Por el puerto y jugando limpio

Coordinadora consigue 7 delegados de 13 en las elecciones al último comité que faltaba por renovar en una sucesión de comicios que ha afectado a todas las empresas del puerto

Los portuarios vizcaínos han dado la victoria a Coordinadora en las elecciones al comité de empresa de la Sociedad de Estiba del Puerto de Bilbao, celebradas el pasado día 26 de abril. Concretamente, de los 13 delegados elegidos, 7 son de Coordinadora, 3 de UGT, 2 de ELA y 1 de LAB.

Un buen resultado teniendo en cuenta que los compañeros de Bilbao han encadenado un sinfín de extenuantes batallas electorales desde que empezó la renovación total de los comités de empresa del enclave vasco, el pasado mes de septiembre.

Al final, tanto en la Sociedad de Estiba como en

muchas de las otras empresas, los portuarios han decidido renovar la representación mayoritaria a Coordinadora, siempre al pie del cañón por sus intereses y derechos, por encima de las otras centrales sindicales, presentes en el puerto pero con muchos intereses tierra adentro.

Los rivales de Coordinadora en Bilbao son UGT, CCOO, LAB y ELA, y en todo este periodo, su forma de hacer política se basa en el boicot al principal sindicato del puerto, Coordinadora.

Por ejemplo, Coordinadora ha perdido uno de sus delegados en una de estas renovaciones a causa de la

unión de UGT, ELA y LAB para lograr ese objetivo.

Es muy significativo que en abundantes ocasiones las otras centrales hayan acudido a mesas de negociación sin querer comprometerse en el debate, pero colocando carteles criticando a Coordinadora en los paneles informativos.

Pese al boicot constante de las otras formaciones y a los vínculos que ELA mantiene con el gobierno vasco, que ha redactado un acta para las elecciones sindicales que le beneficia, al final el porcentaje de representación cosechado por Coordinadora en el conjunto del puerto se sitúa alrededor del 60%. Tiene representación en todas las empresas excepto en una, manteniéndose como primera fuerza en el sector de la estiba y como segunda en el de los consignatarios.

El sindicato renueva así

GIJÓN

Modificar el pacto de 2004 para tener ingresos

Los portuarios asturianos intentan adaptar el acuerdo que puso fin a la huelga debida al ataque de Fernando Palao que excluyó a la estiba de la terminal EVI y provocó un expediente de regulación

La reducción de plantilla que está dejando tras de sí este conflicto obliga a realizar ingresos para cubrir el volumen de trabajo de forma eficiente. Con las prejubilaciones previstas para 2008 la plantilla de Gijón en 2009 será de sólo 30 compañeros, por lo que no se podrán cubrir todos los jornales.

Para evitar este extremo, se piden 8 ingresos en una primera fase, dejando la puerta abierta a más refuerzos en función de cómo transcurra 2009 y las necesidades que se presenten. De forma paralela, aunque con efectos evidentes sobre

las necesidades de plantilla, sigue abierto el proceso contencioso administrativo que podría ordenar la recuperación de la exclusividad para los profesionales en la citada terminal.

En cualquier caso, los compañeros de Gijón saben de primera mano que para defender la profesión se debe estar a menudo en varios frentes.

Actualmente y aparte de los frentes citados, mantienen una mesa de negociación con las empresas, el gerente de la Sociedad de Estiba y el resto de la parte social.

Una de las cuestiones más importantes que la

mesa negocia es la equiparación de todas las jornadas laborales a turnos de 6 horas. Con algunas cargas y en algunos días ciertas empresas imponen turnos de 8 horas y fijan muchas jornadas partidas de 8 a 17 horas. Otras cuestiones que se están tratando son la regulación definitiva de la exclusividad en la entrega y recepción y cerrar la subida salarial de 2006.



SABÍAS QUE...

Cada rey de las cartas representa a un gran rey de la historia: Picas: El rey David, Tréboles: Alejandro Magno, Corazones: Carlomagno, Diamantes: Julio César



Temas del mes



EFEMÉRIDES

19 de abril de 1979

Se constituyen los primeros Ayuntamientos democráticos en España tras las elecciones. La alianza del PSOE con el PC dio a las izquierdas el 42,5% de todos los ayuntamientos y el 77% de los de grandes ciudades

33a Asamblea General de Coordinadora

Rumbo firme pese a Puertos del Estado

INFORME DEL COORDINADOR GENERAL



Antolín Goya momentos antes de dirigirse a la Asamblea

La incertidumbre legislativa actual y los ataques deliberados de la institución estatal son los principales desafíos para una nueva generación de compañeros al frente de Coordinadora

La Asamblea del fin de la transición en Coordinadora, así es como Antolín Goya, Coordinador General, define el encuentro de Castellón. Y es que la nueva generación que timonea el sindicato ha demostrado estar preparada para defender los intereses de la estiba y de los puertos y neutralizar los ataques protagonizados por Puertos del Estado.

Las intervenciones de Antolín Goya y Xabier Vidal dejaron claro que los trabajadores y la patronal, representados mayoritariamente por Coordinadora y ANESCO, coinciden en alcanzar un IV Acuerdo Marco y definir cuál va a ser la Ley de Puertos de los próximos años.

El Coordinador General, durante su exposición, describió los principales rasgos de los últimos conflictos. Puertos del Estado, dirigido por Fernando Palao, intentó llevar adelante un proyecto de ley que

Escorial, donde se fijaban las tareas portuarias, manteniendo las tareas complementarias y apostando claramente por la continuidad del sistema actual y por sociedades de estiba fuertes. A partir de ahí, las posiciones quedaron bastante claras: trabajadores y empresas cuentan con un acuerdo de futuro y viabilidad en un sector que cuenta con un crecimiento medio del 10%. Al otro lado, los dirigentes de Puertos del Estado, que más allá de apartar de sus funciones a los portuarios no muestran objetivos claros.

Con el Acuerdo de El Escorial en las manos se logra la primera rectificación de ese proyecto de ley mediante un acuerdo verbal con Salvador de la Encina, del grupo parlamentario socialista. Pero Puertos del Estado presentó al parlamento un proyecto de ley que incumplía los acuerdos alcanzados y los socialistas no lograron los votos de ningún grupo nacionalista por el carácter centralista del texto.

El último intento fracasado de Puertos del Estado ha sido aprobar esa ley con los votos de los diputados populares. Mientras tanto, Coordinadora y ANESCO

han seguido trabajando por un IV Acuerdo Marco que dé estabilidad y garantías al sector, aunque también ha sufrido intentos de bloqueo por parte de Puertos del Estado. Pese a todo ello, Antolín Goya se mostró esperanzado en alcanzar un principio de acuerdo con ANESCO para principios del próximo verano si la patronal sigue en esa línea de colaboración y siempre que no lo impida una nueva maquinación de Puertos del Estado.

Ante los fracasos del PSOE para lograr una nueva Ley de Puertos, el Coordinador General reclamó al gobierno una hoja de ruta que acabe con la incertidumbre actual y aclare sus intenciones. “¿Quieren aplicar la ley aprobada por el PP o están esperando a contar con nuevas mayorías en la cámara para poder hacer la normativa que sueñan los dirigentes de Puertos del Estado?”, se preguntaba Goya.

Después de desgranar este complicado proceso legislativo, de luchas, pactos y engaños, el Coordinador General tuvo tiempo de analizar la situación interna del sindicato. Aunque la tónica general sea positiva, Goya quiso dar

un toque de atención ante el efecto mosquito, cada vez más presente en los puertos. Bajo este llamativo nombre se quiere ilustrar una actitud creciente en los portuarios, sobre todo en las nuevas incorporaciones, basada en la exigencia de derechos y privilegios sin participar en la vida sindical ni mantener la responsabilidad y dedicación que requiere el trabajo en el puerto. Ante ese “parasitismo” interno

anunció una batería de acciones vertebradas en la formación sindical, para concienciar a todos de que la profesión está donde está gracias a la lucha sindical, a la unión del colectivo y a la excelencia en el trabajo.

Y es que sin estas tres bazas y con todos los ataques que sufre, la profesión puede tener un futuro tan incierto como la deriva legislativa de Puertos del Estado.

DISCURSO DE XABIER VIDAL (ANESCO)

“Podemos cerrar un buen IV Acuerdo Marco”



Con un lenguaje claro y directo, Xabier Vidal dejó patente que la patronal está por llegar a acuerdos con los trabajadores para mantener la viabilidad del sistema portuario actual. Ésta es, según Vidal, la clave del éxito de los puertos españoles, que están entre los mejores del mundo.

“Los puertos los hemos levantado entre todos; y lo hemos hecho bien. Da igual lo que digan los interesados de un lado o de otro”. Con estas palabras, el presidente de ANESCO reafirmó que todo cambio en el sistema debe contar con el beneplácito de trabajadores y empresarios. A este respecto, dio la razón a Coordinadora en cuanto al hecho de que los últimos conflictos han sido provocados por las iniciativas legislativas de las adminis-

traciones y no por desacuerdos entre empresas y trabajadores, que sólo tienen un fin: el funcionamiento óptimo de los puertos. “Nosotros nos vamos a entender, porque es lo que nos toca y porque es lo que hemos hecho siempre”, sentenciaba. Y es que Vidal evidenció su intención de cerrar cuanto antes “un buen IV Acuerdo Marco para ambas partes y de trabajar en el tema de las APIEs”, cosa que significaría la aplicación de facto de la Ley de Puertos del PP porque “la incertidumbre legal actual es insostenible para las empresas y las inversiones”.

En su ponencia, Vidal insistió en trabajar por el bien de los puertos, por el bien de la estiba y por los acuerdos: “Yo cuento con vosotros, espero que vosotros contéis conmigo”.



Composición de la mesa al iniciarse los debates de la Asamblea

Temas del mes



LA frase

“Mi sueño es el de Picasso; tener mucho dinero para vivir tranquilo como los pobres”

Fernando Savater
FILÓSOFO ESPAÑOL



EL dato

La selva amazónica posee el 30% de la biodiversidad del mundo (especialmente de plantas y de insectos) y solamente cerca de un 50% de sus especies han sido identificadas por la ciencia

INFORMES POR ZONAS

Compartiendo experiencia

En la Asamblea, las zonas y los puertos ofrecieron un resumen del año. La Zona Catalano-Balear elogió los resultados del modelo de la Sociedad de Estiba autonómica catalana, de ESTICAT, por haber recuperado tres puertos de no interés general, que ahora cuentan con estibadores, beneficios e ingresos demandados incluso por las empresas.

Precisamente, los compañeros de la Zona Canaria destacaron que están dialogando con el Gobierno Canario para crear allí una Sociedad de Estiba similar, si bien no ha sido el único

punto de negociación, ya que han conseguido un compromiso para recuperar plantillas de estibadores en La Gomera y El Hierro.

En la Zona Levante, se condenó la persecución contra los compañeros de Cartagena, especialmente contra Damián Reyes, recordando que este conflicto excede de lo local y afecta a todo el colectivo español de estibadores. Ildelfonso Garnica, Responsable de la Zona Sur, señaló la gran asignatura pendiente del sindicato en Andalucía, que es la situación de los cuatro compañe-

ros de Barbate que se han quedado sin trabajo. Garnica pidió una ovación para Gabriel Sánchez, un joven compañero de Almería que cogió su coche para ir sin compañía a Castellón y poder asistir a la Asamblea.

Desde el mar Cantábrico, los representantes de la Zona Norte hicieron un balance del duro trabajo hecho por los compañeros de los puertos vascos, cántabros y asturianos, ya que allí la lucha de Coordinadora es muy complicada por el gran número de sindicatos locales que roen su capacidad.



Zona Catalano-Balear

1. Julio Navarro, Resp. de Zona
2. Dani Planells, Ibiza
3. Ginés Tomás, Palma
4. Joan Gelabert, Mahón
5. Nicolás Truyols, Alcudia
6. Rosa Dilla, Barcelona
7. Agustí Reverté, St. Carles
8. J. Lluís Vidaller, Tarragona
9. Miguel Valerino, Castellón
10. Jordi Zambrana, Vilanova
11. Lluís Caballé, Palamós



Zona Levante

1. Josep Vilallonga, Resp. de Zona
2. Jaime Miró, Alicante
3. Enrique Herraiz, Sagunto
4. Damián Reyes, Cartagena
5. Pedro Vicente, Valencia



Zona Norte

1. Patxi González, Bilbao - Resp. de Zona
2. Manolo Rubio, Avilés
3. José M. González, Gijón



SABÍAS QUE...

El 50% de las personas que fuman morirán como consecuencia del tabaco, y cada fumador pierde una media de 16 años de vida.



EFEMÉRIDES

21 de abril de 1997

España lanza con éxito el Minisat, primer minisatélite de investigación totalmente español, que fue puesto en órbita por el cohete Pegasus



SABÍAS QUE...

Una persona morirá más rápido por no dormir que por no comer, ya que el hombre solo puede aguantar 10 días sin sueño, y puede estar varias semanas sin comer

IDC y la importancia de Coordinadora

La Asamblea de Castellón, acogió la intervención de Julián García, Coordinador General del Consejo Internacional de Estibadores (IDC)

Latinoamérica como laboratorio de ensayos “de lo que les gustaría hacer aquí”, destacó la necesidad de que Coordinadora esté presente en los foros internacionales para defender sus ideas como organización.

En ella abordó temas de interés para el conjunto de los estibadores y destacó la importancia de Coordinadora en el futuro de una organización que ya representa a más de 60.000 trabajadores portuarios en Europa, África, EEUU, Canadá, Latinoamérica y el sur del Océano Índico.

ciones comparten criterios: “Compartimos que IDC es la única plataforma internacional que tiene Coordinadora, en las demás seguimos vetados y, por lo tanto, es una herramienta imprescindible para la organización”.

Julián García confirmó a los presentes su intención de no presentarse a la reelección como Coordinador General. Entre otras razones se refirió a los propios estatutos del IDC, que exigen que el Coordinador General sea un trabajador en activo, condición con la que dijo estar completamente de acuerdo.

Tras hablar del peligro de los grandes armadores y de los grandes operadores logísticos marítimos que están utilizando

A este respecto se refirió a las reuniones organizadas por la Comisión Europea para el estudio de una directiva definitiva y al interés de los operadores en el norte de África para competir deslealmente con nuestros puertos, aprovechando las pésimas condiciones laborales en la zona.

Por otro lado, cree que ya ha cubierto una etapa y puso como ejemplo su trayectoria en Coordinadora: “Estuve como Coordinador General 28 ó 29 años y creo que aunque no me hubiese jubilado, hubiera sido sano un relevo”. También habló, a raíz de la multitud de conversaciones mantenidas con Antolín Goya, de que los retos que debe afrontar IDC también afectan a Coordinadora ya que ambas organiza-



Julián García, Coordinador General del IDC



Zona Canaria

1. Miguel Rodríguez, Resp. de Zona
2. Miguel Ángel Betancor, Lanzarote
3. José Carmona, Fuerteventura
4. Miguel Ángel Arteaga, La Palma
5. José Vicente Cáceres, Las Palmas
6. Víctor Morín, Tenerife

Zona Sur

1. Ildefonso García, Resp. de Zona
2. Salvador Benítez, Málaga
3. Carlos Mejías, Algeciras
4. Gabriel Sánchez, Almería
5. Carmelo Domínguez, Huelva
6. Miguel Ángel Ostos, Sevilla





SABÍAS QUE...

El indicador del ahorro de las familias se encuentra en el nivel más bajo desde 1999



EFEMÉRIDES

25 de abril de 1974

Revolución de los claveles en Portugal. Las Fuerzas Armadas toman el poder en un golpe de Estado incruento y cambian el régimen autoritario imperante por otro democrático



LA frase

“Los políticos son siempre lo mismo. Prometen construir un puente aunque no haya río”

Nikita Jruschov

POLÍTICO RUSO

PUESTA EN MARCHA

Éxito de organización

Agradecimiento, felicitaciones, enhorabuena... Palabras utilizadas por los asistentes para destacar la labor y el esfuerzo empleado por los compañeros de Coordinadora en Castellón, que con la organización de la 33ª Asamblea General han demostrado que estaban sobradamente preparados para acoger un encuentro de gran trascendencia. Que haya sido una de las asambleas más concurridas no ha supuesto un inconveniente a nivel organizativo, sino todo lo contrario.

Ha sido un acicate para los organizadores, reflejado en la satisfacción de los cerca de 300 asistentes, representando a más de 30 puertos, que han tenido el placer de acudir a la cita. La cesión por parte del Ayuntamiento del Centro

Cultural La Marina -sede de la Asamblea-, la colaboración de diferentes personalidades en los actos de apertura y clausura, la participación de la propia Autoridad Portuaria de Castellón o la disposición con la que se ha atendido a los compañeros asistentes

(traslados, alojamiento...) han sido fruto del empeño y el trabajo que han desarrollado los compañeros de Coordinadora en el puerto de La Plana.

Cabe destacar la ayuda que prestó la Autoridad Portuaria de Castellón, poniendo a disposición de

Coordinadora todos los recursos y atenciones. Juan José Monzonís, presidente de PortCastelló, recordó que el futuro de los puertos “depende de todos”, por lo que en Castellón tienen muy presente “la importancia de la expresión *comunidad portuaria*”, porque todos sus actores comparten “el mismo barco”.

El cierre a la Asamblea lo puso el Coordinador General, Antolín Goya, recordando que hay por delante un año complicado, con muchas cosas en juego. Al final, agradeció “el esfuerzo de la sociedad de estiba, de la Autoridad Portuaria, de todos los asistentes y en especial de los compañeros de Castellón”, para los que pidió una gran ovación. No está de más volver a felicitarles por el resultado obtenido.



Equipo organizador de la 33ª Asamblea con Antolín Goya



Sebastià Pla, Presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras y consignatarias de Castellón



Juan José Monzonís, presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón

ENTREGA DE INSIGNIAS

La quinta de oro

Cinco compañeros de la vieja guardia recibieron en Castellón la máxima distinción de Coordinadora en reconocimiento a su trabajo por el sindicato, por sus compañeros, por la profesión... Joaquín Carrasco, de Málaga; Guillermo Goya, de Tenerife; José Marrero, de Las Palmas; Manuel Martí, de Valencia; y Fernando Pérez, quien ha estado ejerciendo responsabilidades de formación durante muchos años, recibieron la insignia de oro como muestra de admiración, aprecio y cariño.

Antolín Goya, responsable de hacer los honores, cedió ese papel a su predecesor, Julián García, entendiéndolo que los condecorados recibirían el galardón con más ilusión “de manos de su jefe, mentor y compañero en todo ese tiempo”.

Julián García destacó de Fernando que “redactó los estatutos cuando necesitábamos alguien como él, con ideas, temple, seriedad y dedicación”. De Marrero recaló su carácter e ímpetu, haciendo reflotar la organización en Las Palmas. Hablando de Martí,

Julián recordó que “si Coordinadora ha aguantado en Valencia es por gente como él”. De Guillermo subrayó que “es de esos hombres que tanta falta hacen en las organizaciones; alguien brillante y leal, de los que hablan poco pero que son incombustibles, que están siempre ahí”. A Joaquín Carrasco, Julián le pidió perdón por no haberle creído capaz, en un principio, de reorganizar la Zona Sur; demostrando después ser imprescindible por “su persistencia, compañerismo, lealtad, trabajo y eficacia”.



Momento en el que Julián García y Antolín Goya se disponían a entregar las insignias de oro



Pepe Marrero



Joaquín Carrasco



Fernando Pérez



Manuel Martí



Guillermo Goya

Prevención & formación



SABÍAS QUE...

Entre venas y arterias, los científicos estiman que la longitud total del sistema circulatorio del hombre es de 125.000 kilómetros y que por él circulan diariamente unos 10.000 litros de sangre

FORMACIÓN

Formación sindical

Coordinadora y Funespor ponen en marcha la Escuela Sindical Félix Cerezo e inician en Rubielos de Mora, Teruel, un ciclo de cursos sindicales

En diferentes momentos de nuestra historia como organización hemos luchado, y lo seguimos haciendo, contra aquellos que han intentado vulnerar nuestros derechos como trabajadores portuarios. Derechos laborales y sindicales que en este país, a diferencia de muchos otros, han sido legislados. La tarea no ha sido fácil, pero desde diferentes sectores laborales hemos ayudado a su consolidación. La mejor manera de defender nuestros derechos es conocerlos, más aún cuando en algunos momentos se alzan voces para denostar nuestras acciones en defensa de la profesión. Es por ello que la formación sindical resulta casi imprescindible, para tener muy presente que la situación actual de la profesión sólo se explica por la lucha y el esfuerzo constante de tantos compañeros. Conscientes de ello, Coordinadora ha encomendado a Funespor la organización de la Escuela y el plan de formación sindical aprobado por el Comité de Zonas. Esta serie de cursos servirán para que los estibadores sean conscientes de las peculiaridades de su sector y de las amenazas a su profesión.

El primero de estos cursos se titula *Representantes* y se ha celebrado los días 24 y 25 de abril en Rubielos de Mora, Teruel. Este primer intensivo se organizó para los miembros de los comités de empresa, delegados de personal y delegados sindicales de todos los puertos de la Zona Levante, aunque también hubo representación de las cabeceras de zona y otros miembros de Coordinadora.

En la primera de estas dos jornadas se habló a fondo sobre el sector portuario, sus órganos directivos, como la Autoridad Portuaria, y otros actores como los consignatarios y las empresas estibadoras, así como los costes de este sector. Entre los ponentes de estas conferencias se pudo contar con importantes representantes de algunas de las empresas consignatarias y estibadoras de los puertos mediterráneos. La segunda jornada se centró en la parte sindical. La in-

tervención de Julián García, Coordinador General de IDC, analizó el presente y el futuro de las respuestas de los trabajadores portuarios a los ataques contra la profesión. Después se analizaron las claves que explican la lucha del Sector Portuario, desglosadas mediante el concepto DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades). En esta jornada se reservó una hora para hablar de Coordinadora, analizando sus principios y estatutos.

Después de estos apartados se entró de lleno en el marco legal español y europeo que afecta a los puertos. Este tema se abordó con ponencias de Víctor M. Díaz, profesor de Derecho del Trabajo de la Universidad de La Laguna y Director de Funespor, José Alberto Díaz y Francesc Gallisà, asesores de Coordinadora.

Al final se celebraron varios debates en los que se habló de los retos que hay que afrontar en el futuro IV Acuerdo Marco y del *Efecto Mosquito*, una amenaza interna peligrosa para la organización. Básicamente, se entiende por *Efecto Mosquito* la creciente presencia de compañeros que no se implican en la vida sindical, pero pretenden exigirlo todo.

Después de estos debates, Antolín Goya, Coordinador General de Coordinadora, se encargó de clausurar dos días de formación realmente provechosos.

La próxima cita la Escuela Sindical Félix Cerezo será en la Zona Sur, donde se convocarán nuevas jornadas de formación sindical para que la estiba siga siendo un colectivo fuerte, preparado y cohesionado.



PREVENCIÓN



Equipos de Protección Individual (EPI)

Se entiende por Equipo de Protección Individual (EPI) cualquier dotación destinada a ser llevada o sujeta por el trabajador para que le proteja de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud en el trabajo, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin.

El tiempo de utilización de un EPI se determinará en función de la gravedad del riesgo, el tiempo y la frecuencia de exposición a dicho riesgo, las condiciones del lugar de trabajo, las prestaciones del propio EPI y los riesgos derivados de la utilización del mismo. Los EPI deben utilizarse y cuidarse correctamente, informando inmediatamente sobre cualquier defecto, anomalía o daño sufrido por el equipo que pueda originar una pérdida de su eficacia protectora. El estibador portuario debe hacer uso de las prendas de protección personal que a continuación se detallan:

CASCO DE SEGURIDAD

Un casco de protección es una prenda para cubrir la cabeza del trabajador, que está destinada esencialmente a proteger la parte superior de la cabeza contra heridas producidas por objetos que caigan sobre el mismo.

Para preparar una protección eficaz contra los riesgos, los cascos deben man-

tenerse útiles, duraderos y resistentes frente a numerosas acciones e influencias, de modo que su función protectora quede garantizada durante toda su vida útil. Algunos factores como calor o frío, luz solar, acción mecánica o determinadas acciones químicas, pueden reducir la función protectora del casco, especialmente cuando se trata de materiales termoplásticos.

CALZADO DE SEGURIDAD

Es un calzado de uso profesional que proporciona protección en la parte de los dedos. Incorpora tope o puntera de seguridad que garantiza una protección suficiente frente al impacto y frente a la compresión estática.

En el lugar de trabajo los pies del trabajador, y por los pies su cuerpo entero, pueden hallarse expuestos a riesgos de naturaleza diversa. El calzado de seguridad debe proteger al trabajador contra acciones externas, como pueden ser contactos de tipo eléctrico o químico, contra acciones sobre el pie, como pueden ser golpes o caídas de objetos sobre el mismo. Además, el calzado de seguridad debe resultar cómodo y no generar incomodidades derivadas del uso. Hay que limpiarlo regularmente, secarlo cuando esté húmedo sin acercarlo demasiado a una fuente de calor, para evitar un cambio demasiado brusco de

temperatura y el consiguiente deterioro del cuero, y utilizar los productos de limpieza corrientes, no corrosivos.

GUANTES

Un guante es un EPI que protege la mano o una parte de ella contra riesgos. Teniendo en cuenta las características del trabajo realizado por el trabajador portuario, el tipo de guante más indicado es el que ofrece resistencia a la abrasión, al corte por cuchilla, al rasgado y a la perforación. Hay que comprobar periódicamente si los guantes presentan rotos, agujeros o dilataciones. Y, si es así, sustituirlos.

ROPA DE PROTECCIÓN

La ropa de protección se define como aquella que sustituye o cubre la ropa personal, y que está diseñada para proporcionar protección contra uno o más peligros. Usualmente, la ropa de protección se clasifica en función del riesgo específico para la protección que está destinada. Para el tipo de labor que desempeña el trabajador portuario, la ropa de protección debe ser de alta visibilidad. La protección se puede conseguir por el propio material constituyente de la prenda o por la adición a la prenda confeccionada de materiales fluorescentes o con características reflexivas adecuadas.



Internacional



LA frase

“Es propio de hombres de cabezas medianas embestir contra todo aquello que no les cabe en la cabeza”

Antonio Machado

POETA Y PROSISTA ESPAÑOL

ZONA EUROPEA DE IDC

IDC: unión ante la Comisión Europea

Antolín Goya encabezó la delegación de Coordinadora que se reunió en Liverpool con los demás representantes de la Zona Europea para consensuar una posición ante la posible nueva Directiva

LIVERPOOL. En la reunión de Liverpool, del 16 y 17 de abril, quedó patente la unión de todos los miembros de la Zona Europea del IDC ante el posible intento de la Comisión Europea de lanzar una nueva Directiva de acceso al mercado de servicios portuarios. Así, “el IDC está dispuesto a afrontar el reto de la posible negociación, si es que la hay, de una nueva Directiva”, resumía Antolín Goya después de que los integrantes europeos del sindicato ratificaran una misma posición

básica: “no a la autoasistencia y sí al respeto para el trabajo de estibador portuario”.

Después del seminario organizado en Valencia por la Comisión Europea, y antes de que se celebren los dos últimos seminarios temáticos, en Nápoles y Tallin, en Liverpool se ha empezado a trabajar para presentar una posición común del IDC en la última conferencia con la Comisión, que servirá de conclusión y que se celebrará en Algeciras los días 31 de mayo y 1 de junio. Coordi-



Algunos representantes de Coordinadora y otros sindicatos ante el local donde se realizó la reunión

nadora, como pieza clave del IDC, ya está trabajando en una propuesta de documento final, según anunció Antolín Goya en Liverpool. El sindicato español presentará su texto ante el

resto de socios europeos del IDC para llegar a un consenso en la reunión que el sindicato celebrará en Algeciras unos días antes del seminario concluyente con la Comisión Europea.



Antolín Goya y el representante de la delegación francesa

CASTELLÓN TERMINAL PORTUARIA
CTP
 MUELLE DEL CENTENARIO S/N
 APDO. 171 - 12100 GRAO DE CASTELLÓN
 TEL. 964.73.70.89 - FAX: 964.73.71.08

MAQUINARIA DISPONIBLE EN LA TERMINAL

- 3 Reachstacker
- 4 Grúas móviles
- 3 Grúas eléctricas
- 20 Carretillas
- 9 Tug Master
- 4 Containcras
- 7 Popeyes
- 10 Semirremolques para 65 toneladas

• Implementos para la manipulación de todo tipo de mercancías (bidones, big bags, bobinas de papel, etc.)

• 1 grúa Liebherr Post Panamax con un alcance de hasta 16 contenedores en cubierta.

• 1 grúa Liebherr Post Panamax (operativa final 2007)

• Muelle - 1 rampa para carga y descarga de Ro-Ro

DISPONEMOS DE

- Almacén de 8.000 m², taller de reparación y mantenimiento de maquinaria.
- Televigilancia en toda la terminal, según normas Código PBIP

OTROS ASPECTOS IMPORTANTES

- Sistema informático para la gestión de terminales y operaciones buques.
- Previsión para 2007 - 500.000 toneladas de mercancía general, 60.000 contenedores.
- Personal altamente cualificado y con gran experiencia en operaciones portuarias.



SABÍAS QUE...

La temperatura más alta registrada en el mundo ha sido en El Azizia, Libia, ya que el 3 de septiembre de 1922 el termómetro llegó a los 136.4 Fahrenheit (58°C)



EL dato

Según la ONU, una reducción del 3% en los presupuestos militares mundiales permitiría reducir un 50% la mortalidad infantil, abastecer a todo el mundo de agua potable y universalizar la asistencia primaria



EFEMÉRIDES

26 de abril de 1994

El Consejo Nacional Africano, de Nelson Mandela, gana las primeras elecciones multirraciales de Suráfrica con el 62,6% de los votos, frente al 20,4% del gobernante Partido Nacional

POLÍTICA COMUNITARIA

El futuro de los puertos europeos, a debate

Valencia acogió el sexto seminario organizado por la Comisión Europea dentro del proceso de consultas que debe guiar la política de la UE

VALENCIA. Los representantes de los distintos intereses de la comunidad portuaria europea se dieron cita en Valencia los pasados días 8 y 9 de marzo para darle sentido al seminario titulado *Estiba, problemática laboral y servicios técnico-náuticos*. El maestro de ceremonia fue Jean Trestour, Director General de Transporte y Energía de la Comisión Europea, organismo que ha organizado la ronda de seminarios.

Después del fracaso de dos propuestas de Directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios, la Comisión ha comprendido que hay que debatir con todos los actores implicados antes de ponerse a legislar. En Valencia se discutieron estos conceptos desde posiciones diferenciadas pero con la voluntad de dialogar y de buscar soluciones que beneficien a todos. Por ejemplo, a Juan Riva, presidente de la Asociación de los Navieros Europeos (ANAVE), no le pareció realista "pedir a la Comisión que vuelva a poner sobre la mesa y en un corto espacio de tiempo una nueva iniciativa de contenido similar".

Coordinadora pudo exponer sus puntos de vista a través de la intervención del IDC y estuvo presente también mediante algunos compañeros de Valencia, como Rafa Beses y otros integrantes de la nueva Comisión Internacional.

En la intervención del IDC se hizo hincapié en la necesidad de la estabilidad de los puestos de trabajo y de las tareas de los portuarios y en la importancia que tiene que el trabajo portuario lo hagan profesionales cualificados.

Además, abogó por otras cuestiones como que los puertos sean zonas ecológicas y una formación profesional que sea reconocida en toda Europa. Por último, el IDC dejó claro que considera imprescindible mantener de forma permanente el diálogo social, así como desterrar los enfoques legislativos dogmáticos. Además del IDC participó también la ETF, quien criticó duramente la incertidumbre legislativa y la inseguridad laboral del momento actual.

Las conferencias y debates vividos en Valencia demuestran que hay muchos intereses opuestos en los puertos y que legislar a todas las partes enfrentadas en los puertos de 25 países diferentes no es nada fácil. Aún así, la metodología parece la adecuada, ya que en estos encuentros se pueden esgrimir los argumentos cara a cara y debatirlos, e incluso descubrir que quizá haya muchos puntos en común por donde empezar a trabajar. Hay uno que interesa a todos: el funcionamiento óptimo de todos los puertos europeos. Nápoles y Tallin acogerán los próximos dos seminarios previstos.

COORDINADORA EN EL MUNDO

Reforzándonos ante la globalización

El sindicato amplía la Comisión Internacional con cuatro compañeros más, que reforzarán el trabajo realizado hasta ahora

MÁLAGA. En cumplimiento de los nuevos estatutos, Coordinadora ha ampliado la Comisión Internacional que a partir de ahora estará formada por cinco miembros, uno por cada zona. La composición de la Comisión se formalizó el pasado 22 de marzo en Málaga con una reunión entre sus cinco miembros y el Coordinador General, Antolín Goya. Los cinco integrantes de la Comisión Internacional son Víctor Morín, de la Zona Canaria, Pedro Martínez, de la Zona Sur, Felipe Mendoza, de la Zona Norte, Rafael Beses, de la Zona Levante, y Emilio Manzano, de la Zona Catalano-Balear. Éste último, elegido como res-

ponsable de la Comisión. De esta manera, Coordinadora busca fortalecer la presencia internacional de Coordinadora entendiendo que las amenazas a las que se enfrenta la estiba no tienen fronteras. Coordinadora va a trabajar con más fuerza si cabe en los objetivos comunes que tiene con el IDC, con una clara voluntad de seguir siendo un referente dentro de la organización internacional y en especial de cara a los puertos de América Latina. Todo ello en un momento complicado por el relevo de Julián García al frente del IDC.

Otra gran tarea en la que la Comisión Internacional ya está trabajando se centra en el nuevo intento de



Reunión en la que se formalizó la Comisión Internacional, con sus miembros y el Coordinador General

la Comisión Europea para aprobar una nueva Directiva que regule la actividad de los puertos. Sus esfuerzos no sólo intentarán impedir una legislación que perjudique los intereses de la estiba, sino que se quiere trabajar para mejorar un sector que, más en Europa que en España, sigue teniendo muchas carencias.

Todo esto no está reñido con la defensa de las necesidades y los objetivos de los puertos de España a

nivel internacional. En este sentido, la Comisión se compromete a estar especialmente atenta a los movimientos que hagan las multinacionales en el norte de África ya que pueden hacer una competencia desleal a nuestros puertos aprovechando las pésimas condiciones laborales de los colegas del Magreb. Estas amenazas son especialmente preocupantes para los puertos españoles del Mediterráneo donde el trasbordo tiene un gran peso específico.

Otro punto en el que la Comisión va a focalizar su atención es el cómo se van a organizar las llamadas *Autopistas del Mar* y las líneas de *Short Sea Shipping*. Para éstas y todas las demás tareas de las que deberá ocuparse la Comisión Internacional es imprescindible conocer la situación por la que pasan los estibadores y los puertos del resto del mundo. En definitiva, la Comisión Internacional quiere ser una herramienta para Coordinadora, sobre todo desde el punto de vista de la información de lo que pasa más allá de nuestros puertos. Y es que, tal como dijo Emilio Manzano en la Asamblea General de Castellón, "la información es poder".



La Comisión Internacional en la Asamblea de Castellón



TALLERES NAVALES PESQUEROS S.A

REPARACIONES NAVALES A FLOTE - MECÁNICA - PLANTAS FRIGORÍFICAS
MONTAJES INDUSTRIALES - CALDERERÍA - REPARACIONES EN RUTA - ETC

URBANIZACIÓN EL SEBADAL - 35008 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA - Telf. 928 46 75 21 Fax 928 46 12 33 - email: napesca@napesca.com



Memoria

De los *cavallets* al contenedor

La historia del Puerto de Valencia es la historia de las dificultades que hubo que vencer, partiendo de una playa sin calado y sin abrigo de ninguna especie, hasta conseguir la realidad de un puerto con magníficas condiciones que lo hacen uno de los mejores del litoral

Aunque hasta el siglo XVIII el acondicionamiento del Puerto fue deficiente, siempre contó con cierto tráfico de importancia con navíos extranjeros procedentes de Génova, Sicilia, Flandes, Francia o incluso de Irlanda. Al puerto llegaban artículos manufacturados, materias primas y objetos de lujo como lana, cuero, papel, algodón, sal, almendras, vino, pasas y cereales. Valencia exportaba paños, cerámica, tejidos de seda, guarnicionería, seda en rama, chapines (calzado de seda) y grana.

Durante la segunda mitad del Siglo XIX el puerto de Valencia inicia su despegue comercial. De esta manera, durante los años

1844 y 1845 atracaron un total de 361 buques para el comercio extranjero. En 1850 tuvo lugar la primera exportación de naranjas con destino a Liverpool. En los años 1859 y 1860, Valencia registra un movimiento anual de 680 barcos y un tonelaje de 68.694 TM.

En aquel tiempo, las embarcaciones pequeñas y medianas podían atracar cargadas en los muelles, descargando por medio de planchas.

Los buques mayores, que hasta entonces se quedaban fondeados, hacían la carga y descarga por medio de barcazas con primitivos artefactos denominados *cavallets*. Así pues, los *cavalleters* fueron los es-

tibadores del siglo XIX que, de forma artesanal, eran quienes manejaban los *cavallets* situados en la riba y con los que engancharon, izaban y arriaban las mercancías a las barcazas y gabarras. También eran los que estibaban las mercancías sobre las citadas embarcaciones para llevarlas hasta el costado a flote del buque fondeado en la rada, haciendo lo propio para engancharlas y ser izadas. En aquella época las mercancías se cargaban a bordo con los aparejos del buque. De manera inversa se procedía en la descarga del barco a las barcazas o gabarras hasta tierra y luego hasta la explanada o almacén.

En 1910 comenzó la construcción de los Tinglados, se rodeó el puerto con la verja de cierre y se procedió a instalar el alumbrado. Entre los años 1919 y 1930 se construyó el Muelle de Levante y, entre 1932 y 1936, se completaron las obras interiores de pavimentación y urbanización y se adquirieron nuevos elementos de trabajo.

Durante la guerra civil (1936-1939), Valencia quedó en zona republicana, por cuyo motivo el puerto, dada su situación geográfica e importancia estratégica al ser un excelente lugar para la recepción y fabricación de material de guerra, se convirtió en objetivo militar de primer orden. Las incursiones aéreas desde Mallorca sufridas por el puerto, que superaron las quinientas cincuenta, unidas a los bombardeos de la escuadra nacional, obligaron a la evacuación total de los poblados marítimos, así como a extremar las medidas de precaución, reduciendo todo lo posible la circulación rodada por el interior de la zona de servicio. Los daños sufridos por las obras e instalaciones pueden calificarse de gravísimos, si bien los infligidos a los diques de abrigo no revistieron demasiada importancia. Los muelles y edificios sufrieron grandes daños así como los pavimentos, vías férreas, canalizaciones y elementos de trabajo, por lo que, la Junta de Obras del Puerto, reconstituida una vez concluido el conflicto bélico y dirigida por el ingeniero Justo Vilar, realizó la abrumadora labor de la reconstrucción con gran tesón.

Las obras del espigón del Turia dieron comienzo el 14 de enero de 1936 y quedaron totalmente terminadas el año 1953 y las del Muelle del Turia en 1954. La construcción del Muelle



La frase

“Lo más triste es que la única cosa que se puede hacer durante ocho horas al día es trabajar”

William Faulkner

ESCRITOR ESTADOUNIDENSE



Sur finalizó en junio de 1973. Es de destacar el enorme alivio por descongestión que estos nuevos muelles supusieron al resto del puerto, ya que en el segundo se depositaron una ingente cantidad de troncos de madera de importación, que constituyeron una de las mercancías de las que el Puerto de Valencia era el principal receptor de España; y en el primero eran cargados y descargados los mayores contingentes de contenedores desde su entrada en funcionamiento el 24 de enero de 1979.

El contenedor hizo su aparición en el Sistema

Portuario español a comienzos de los años 70 y el Gobierno decretó que Barcelona, Cádiz (que luego cambió por Algeciras) y Bilbao fueran los únicos puertos con instalaciones para contenedores.

El Puerto de Valencia, apoyándose en la iniciativa privada, instaló una mini terminal para este nuevo tráfico que, hoy en día y tras sucesivos traslados, motivados por el constante incremento de tráfico, se convirtió en la Terminal del Muelle Príncipe Felipe en la que actualmente se manipulan el 74 % del tráfico containerizado del Puerto.





Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



**Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC**



Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org

Más allá de los puertos



EL dato

Los músculos de las alas de un mosquito pueden batir más de 1.000 veces por segundo

CAMBIO CLIMÁTICO

Biocombustibles a destajo

La remolacha, la soja, el girasol y otras plantas van a alimentar los motores de nuestros vehículos. ¿Riqueza para el campo y un respiro para el planeta?

Los biocombustibles son una alternativa al petróleo para contaminar menos sin renunciar a nuestros actuales vehículos. Los hay de dos tipos: el bioetanol y el biodiésel.

El primero se obtiene a partir de plantas ricas en azúcar, como los cereales y la remolacha, y es la alternativa a la gasolina. El biodiésel, en cambio, se obtiene de aceites de plantas oleaginosas -como la soja, el girasol o la colza-, de aceites usados e incluso de grasas; y es el sustituto del gasóleo.

Usos y obligaciones

Todos los vehículos de gasóleo fabricados en los últimos diez años pueden funcionar al 100% con biodiésel sin tener que ajustar nada en su motor o utilizarlo en mezclas con gasóleo normal. Por el contrario, los vehículos de gasolina tienen algo más complicado eso de pasarse al biocombustible. Si bien todos los coches de gasolina pueden llevar hasta un 10% de bioetanol, sólo los que se hacen específicamente para ello pueden utilizar un porcentaje superior. Se trata de los vehículos *flexibles*, cuyos motores pueden consumir gasolina con una mezcla de bioetanol de hasta el 85% (E85). En nuestro país, el Ministerio de Industria prepara un real decreto que impondrá la utilización de una presencia mínima de biocombustibles en la gasolina y el gasóleo de las gasolineras. Las pretensiones de Industria son que esta nueva norma entre en vigor el 1 de enero de 2008 pero con un calendario escalonado, con objetivos sucesivos que se irán incrementando hasta 2020.

Ecología relativa

Según un estudio del Ministerio de Medio Ambiente, la utilización de bioetanol y biodiésel permite una reducción de hasta un 90% de las emisiones de CO² de los vehículos. Si bien el uso de biocombustibles puede ser una buena medida para frenar el cambio climático, son muchas las voces que se alzan para criticar esta apuesta. Aparte del encarecimiento de productos vegetales que en la actualidad son el alimento de mucha gente, gran parte de las críticas se centran en la destrucción de ecosistemas de grandes zonas del planeta para producir los combustibles renovables. Un ejemplo: los monocultivos de soja ya son la principal causa de destrucción del bosque en Argentina, de la selva amazónica en Brasil y Bolivia, y de la Mata Atlántica en Brasil y Paraguay. Por otro lado, estos cultivos suelen estar controlados por oligopolios que acaparan las tierras cultivables e impiden la producción de alimentos para las gentes de cada zona. Estas voces denuncian que no es justo que la solución al problema del cambio climático generado por los países del Norte, así como sus dependencias energéticas, pase por la creación de nuevos problemas en los países del Sur y por la destrucción de selvas y bosques, devoradores naturales de CO².

NEGOCIO BÉLICO

Comercio de armas en España: Una ley mejorable

El Gobierno, dispuesto a legislar para arrojar luz en un mercado con una oscura trayectoria

Durante los últimos 10 años, armas españolas han estado llegando a países como Colombia, Marruecos, Israel, Ghana o Estados Unidos, en contradicción con algunos de los criterios del Código de Conducta de la Unión Europea. De un repaso de los destinos de las exportaciones españolas de armas durante la última década, llaman la atención especialmente las transferencias a países en conflicto armado y la exportación de enormes cantidades de munición a África.

El 29 de diciembre de 2006 el Consejo de Ministros aprobó el proyecto de ley sobre el control del comercio exterior de material de defensa y doble uso, un paso importante en la trayectoria española de progresivos avances hacia una mayor transparencia y un mayor control de las transferencias de armas. Pero, ¿permitirá la nueva ley evitar las transferen-

cias irresponsables de armas desde España? ¿Permitirá conocer con más detalle qué se vende exactamente y cuál será su uso en el país de destino? ¿Impedirá que las armas españolas puedan ser objeto de desvío a terceros países donde pudieran tener un impacto negativo? ¿Permitirá controlar las actividades de intermediarios de armas sin escrúpulos?

Organizaciones no gubernamentales como Amnistía Internacional, Inter-món Oxfam y Greenpeace, acogieron con satisfacción la aprobación del proyecto del Gobierno, pues la necesidad de regular con rango de ley esta materia en España ha sido desde hace años una constante en sus reivindicaciones. Sin embargo, para estas mismas organizaciones, el proyecto presentado no introduce apenas avances con respecto a la normativa existente, es poco preciso en algunos aspectos fundamentales e ignora las bue-

nas prácticas de otros países, por lo que en opinión de las organizaciones debe ser completado y mejorado durante su actual tramitación parlamentaria.

De no ser así, se estará dejando pasar una oportunidad única para aprobar en España una ley que suponga un verdadero avance en materia de transparencia y control de las transferencias de armas, que responda adecuadamente a las actuales exigencias de seguridad global y que dé cumplimiento a las expectativas de cientos de miles de personas que durante años han apoyado las campañas por un control más estricto, transparente y responsable del comercio de armas en España.



INMIGRACIÓN

Otra puerta cerrada a Latinoamérica

Los turistas bolivianos necesitan a partir de ahora un visado para entrar en España

La Unión Europea, y con ella España, ha cerrado la puerta a uno de los últimos países latinoamericanos a los que aún no se exigía visado de turista. Desde la medianoche del día 1 de abril, todo boliviano que quiera entrar en el llamado territorio Schengen (al que pertenecen casi todos los miembros de la UE y otros países del continente) necesita un permiso especial o visado.

Éxodo previo

Esto es lo que ha motivado que en los últimos meses se disparara la llegada de inmigrantes. Como el caso del crucero de lujo

MSC Sinfonía, ejemplo de la desesperación de 82 bolivianos que no pudieron pisar suelo español. El pasaje les costó, como mínimo 1.500 euros pero, para la policía, no cumplían los requisitos para permitir su entrada como turista. O no tenían el pasaporte en regla, o tenían una orden de expulsión o resolución judicial que impedía su entrada en España. Esos fueron los motivos aportados por la Comisaría General de Extranjería. No se mencionó la razón aparentemente más probable: que los bolivianos no tenían el dinero suficiente para poder mantenerse como

turistas durante tres meses. Lo mismo les ha ocurrido a miles de bolivianos llegados en avión a Madrid, Barcelona, Londres o París.

Billete de ida y vuelta

El turismo es la principal vía de inmigración a España. Las pateras y cayucos son la mínima parte. Es una entrada legal que se convierte, pasados 90 días, en estancia ilegal. Pero esta fórmula ya apenas existe para Argentina, Chile, Colombia o Ecuador. A finales del pasado año cuando ya se conocía la exigencia de visado, el Foro de la Inmigración alertó de la persecución al boliviano ilegal.

En enero de 2006, había 140.000 bolivianos empadronados en toda España,

la misma cifra de personas que se calcula que llegaron a lo largo del año pasado. Ahora, con la exigencia del visado y el cierre efectivo de la frontera a los turistas, se quiere parar la inmigración de este país. Otra puerta cerrada. Una más.





EFEMÉRIDES

27 de abril 1998

Alemania reconoce su culpa en el bombardeo de Gernika durante la Guerra Civil española



SABÍAS QUE...

el 23 de abril se celebra el Día Internacional del Libro porque en ese día de 1616 fallecieron Miguel de Cervantes Saavedra y William Shakespeare



LA frase

“El que no esté seguro de su memoria debe abstenerse de mentir”

Michel Eyquem de Montaigne
ESCRITOR Y FILÓSOFO FRANCÉS

CHAPAPOTES

Directiva contra los vertidos marinos

La nueva ley europea impone más sanciones a los contaminadores

La ley comunitaria contra los vertidos ilícitos en el mar ha entrado en vigor en los 27 Estados miembros de la Unión Europea, de manera que en todos ellos será posible sancionar a los autores de los mismos, a embarcaciones sea cual sea su pabellón e independientemente de si los residuos se tiran cerca de la costa o en alta mar.

La Comisión Europea de Transporte anunció, mediante un comunicado, la aplicación de la norma que fue aprobada en 2005 y que prevé un sistema de sanciones suficientemente disuasivas para evitar y combatir más eficazmente la contaminación marina. La Comisión

lamentaba que los vertidos al mar sigan siendo una realidad y esperan que la amenaza de sanciones ayude a proteger las aguas. La directiva, que es de aplicación en toda la Unión Europea desde este mes abril, contempla la posibilidad de sancionar a los autores de contaminación en el mar por los vertidos desde los barcos. Podrán ser objeto de multa tanto el capitán del barco como el propietario, el fletador o la sociedad de clasificación, porque todos pueden ser declarados culpables de haber causado o contribuido a causar una contaminación ilegal intencionadamente o por negligencia grave.

Asimismo, la directiva persigue los vertidos en todas las zonas marítimas, incluso en alta mar, y se aplica a todo tipo de navíos que hagan escala en los

puertos de la Unión Europea, independientemente de qué país sea su pabellón.

Por último, la ley, que contará con la colaboración de la Comisión y de la Agencia Europea de

Seguridad Marítima, prevé reforzar la cooperación entre los Estados miembros para detectar vertidos y elaborar métodos que les ayuden a identificar a los responsables de los mismos.



INDEMNIZACIONES VOLANDO

La UE advierte a las compañías aéreas

Tendrán seis meses para rectificar y cumplir con sus obligaciones

Un informe publicado a principios de mes revela que a menudo las compañías, aprovechando la vaguedad de las definiciones empleadas en la normativa de 2004, se acogen a supuestas «circunstancias excepcionales» para eludir el pago de indemnizaciones.

Los pasajeros deben recibir alojamiento, comida, bebida y medios de comunicación en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso. Pero lo cierto es que rara vez se los ofrecen. Las compañías dicen no entender bien la diferencia entre ambos conceptos.

A veces informan del retraso de vuelos que, en realidad, se han cancelado, y como la compensación sólo es obligatoria en este último caso, la maniobra le sale a cuenta al transportista, aunque no así al pasajero.

Por otra parte, y por si no hubiera suficiente confusión, unos países protegen mejor que otros los derechos de los pasajeros, cuya defensa puede incluso variar en función del país miembro en que uno se encuentre. En unos se imponen sanciones penales, en otros se considera de Derecho Civil.





EFEMÉRIDES

28 de abril de 1484

Pedro de Vera conquista la isla de Gran Canaria



LA frase

“Fuera del perro, un libro es probablemente el mejor amigo del hombre, y dentro del perro probablemente está demasiado oscuro para leer”

Grouxo Marx

ACTOR



EL dato

Científicos japoneses afirman que podría ser posible usar el ADN para almacenar textos, imágenes, música y otros datos digitales, durante miles de años en el interior de organismos vivos

SALUD

Drogas

Efectos y riesgos de las drogas no legales de consumo más extendido

El tabaco y el alcohol son drogas, a pesar de estar muy integradas en nuestro entorno. Esta aceptación se encuentra reflejada en su carácter legal. Pero existen otras que no son legales y que, a pesar de las políticas de prevención, han afianzado su consumo en nuestra sociedad. He aquí algunos ejemplos de sustancias. Qué son, qué efectos tienen y qué riesgos corre el que las consume.

CANNABIS

Planta del cáñamo, cuyo principal principio activo es el THC. Derivados: marihuana, hachís, aceite de hachís. En dosis elevadas pueden producir ansiedad, paranoia, depresión y alucinaciones.



EXTASIS

3-4 MetilenDioxiMetAnfetamina (MDMA)

Se consume en forma de pastillas, en polvo o en cápsulas. Puede producir desde ansiedad, confusión e irritabilidad hasta paranoia, depresión y ataques de pánico. Afecta a corazón e hígado.



fumar. Su elevado consumo produce intensa ansiedad, insomnio, paranoias y alucinaciones que pueden conducir a un comportamiento violento. Alta dependencia psicológica.

SPEED

Sulfato de amfetamina

Sustancia estimulante que se suele encontrar normalmente como polvo blanco o de distintos colores. Puede producir agitación, ideas de persecución, alucinaciones y conductas agresivas, e incluso paranoias. Rápida tolerancia y dependencia psicológica.

mezcla con alcohol es incompatible (aturdimiento, intensa somnolencia, incluso estado comatoso)



KETAMINA

Anestésico disociativo (separa la mente del cuerpo). Se usa en medicina y veterinaria. Tiene efectos psicodélicos muy potentes con visión doble y dificultad para moverse y hablar. Riesgo de parada respiratoria a dosis altas.



GHB

Gamma HidroxiButirato)

Anestésico depresor, conocido como éxtasis líquido. Se presenta como un líquido incoloro -en ocasiones teñido-, sin olor y más bien salado y su

COCAÍNA

Sustancia estimulante obtenida de la planta de la coca. Se presenta como polvo blanco y cristalino. Se suele esnifar o también inyectar (intravenosa) y



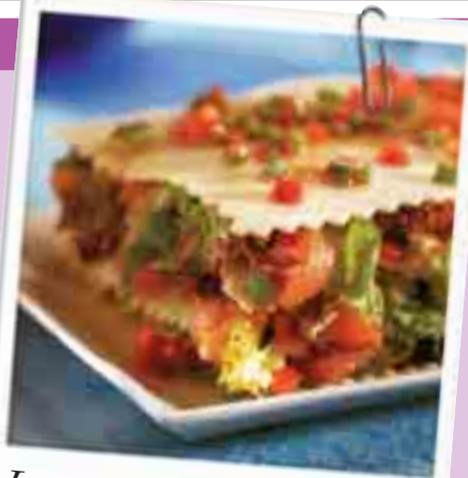
COCINA

Ingredientes

- 12 láminas de lasaña
- 500 g de salmón fresco en láminas finas
- 2 aguacates
- 1 cebolleta
- 1 cucharada de cilantro picado
- 1 cogollo de lechuga o escarola
- Zumo de 1 limón

Para hacer la vinagreta

- 1 pimiento verde
- 1 pimiento rojo
- 1 taza de aceite de oliva
- 2 ó 3 cucharadas de vinagre balsámico
- Sal
- Pimienta



Lasaña de salmón

Elaboración

Cortar los pimientos en daditos. Preparar una vinagreta emulsionando el vinagre con una pizca de sal, pimienta y el aceite de oliva. Batir fuertemente y añadir los pimientos. Cocer las láminas de la lasaña en agua hirviendo salada durante diez minutos, o el tiempo indicado en el paquete. Luego, escurrir las láminas, pasarlas por agua fría, escurrirlas de nuevo y extenderlas sobre un paño de cocina.

Partir los aguacates por la mitad a lo largo, retirarles el hueso y pelarlos. Picar la pulpa, disponerla

en un plato hondo y regarla con el zumo de limón. Añadir la cebolleta picada y el cilantro, mezclar e incorporar las láminas de salmón. Aliñar con la vinagreta preparada y dejar reposar una hora.

Limpiar la lechuga, enjuagarla y cortar las hojas en pequeños trozos. Montar cuatro lasañas, colocando capas alternas de láminas de pasta, lechuga y relleno de aguacate y salmón. Una vez terminadas las lasañas, rociarlas con un poco más de vinagreta y servir en seguida.

PARA 4 PERSONAS / DIFICULTAD Fácil / PREPARACIÓN 30 minutos + 1 hora de reposo / COSTE medio

INTERNET

¿Qué hacer con los hoaxes?

Frecuentemente, circulan por Internet falsos mensajes de alerta sobre virus, conocidos como hoaxes o bulos. Su finalidad es generar alarma y confusión entre los usuarios. Si se recibe un hoax, se aconseja no prestar la más mínima atención a sus instrucciones y eliminarlo inmediatamente, sin reenviárselo a nadie para evitar su expansión.

Estas son las principales características que nos pueden ayudar a distinguir estas falsas alarmas sobre virus:

- Se envían por correo electrónico, con la intención de extender falsos rumores por Internet.

- Los mensajes suelen tener un tono alarmista y normalmente incitan al usuario a tomar medidas inmediatas para resolver la supuesta infección. No hay que seguir jamás estas instrucciones, ya que suelen acarrear efectos dañinos para el ordenador.

- Por regla general, siempre inciden en que el

supuesto virus del que avisan no es detectado por ningún antivirus. Efectivamente, los antivirus no pueden detectarlo, porque el fichero del que habla el hoax no es un virus.

- Para dar un aspecto verídico a los mensajes, normalmente incluyen el encabezamiento el nombre de ciertas agencias de prensa o de otros organismos de prestigio. Por la misma razón, los mensajes no suelen estar fechados: así transmiten la impresión de que son mensajes recientes, aunque lleven mucho tiempo circulando por la Red.



TECNOLOGÍA

Reproductor MP3 con WiFi y Bluetooth

El reproductor permite una conexión inalámbrica entre dispositivos y a Internet

Blusens, fabricante especializado en electrónica de consumo de última generación, ha presentado G14, su reproductor MP3 con WiFi y Bluetooth. Se trata del primer dispositivo de su clase que no sólo permite una conexión inalámbrica entre dispositivos sino, además, a Internet. Este producto, con sello 100% español, dispone de capacidades de 1 y 2 GB de memoria flash.

Su pantalla LCD-TFT de 2"4 y 256.000 colores permite disfrutar de archivos de video DivX y SMV en cualquier lugar y en formato panorámico, mientras que el altavoz externo

incorporado permite compartir la experiencia sin recurrir a auriculares adicionales. Su microprocesador de última generación, diez veces más potente que el de modelos anteriores, incrementa en hasta 100 veces la capacidad de proceso, mientras su conectividad WiFi a 54Mbps -con un alcance de 80 metros en espacio abierto- y Bluetooth 2.0 EDR de largo alcance -más de 25 metros y transmisión a 300Kbps- permiten por vez primera al usuario gozar de una plena conectividad inalámbrica en este tipo de reproductores y sin restriccio-

nes de ningún tipo, permitiendo enviar y recibir con total libertad videos, fotos, datos y música entre múltiples terminales como móviles, PDAs u ordenadores.



Cultura



El mirón

Diamante de sangre

(Blood Diamond)

Año: 2006
Director: Edward Zwick
País: EEUU
Género: Acción
Guión: Charles Leavitt
Reperto: Leonardo DiCaprio, Djimon Hounsou, Jennifer Connelly



Danny Archer (Leonardo DiCaprio) es un ex mercenario de Zimbabwe que se dedica a la compra de diamantes intercambiándolos por armas en Sierra Leona. Solomon Vandy (Djimon Hounsou) es un pescador Mende secuestrado por las guerrillas para trabajar en las minas de explotación de diamantes. Danny va a la cárcel por contrabando, donde descubre que Solomon escondió un diamante rosa y le convence para ir en su búsqueda. Con la ayuda de la periodista norteamericana May Bowen (Jennifer Connelly), atravesarán el país en mitad de la masacre de la guerra.

Este es el argumento de Diamante de Sangre, el último trabajo como director de Edward Zwick (El último samurái). El film tiene como telón de fondo el caos y la guerra civil en que se vio envuelta Sierra Leona en la década de los 90 y refleja como el comercio de diamantes financió a ambas partes en conflicto para la compra de

armamento. Con este hilo conductor, el film también describe con detalle la situación de los refugiados, la pasividad de la comunidad internacional y el drama de los niños soldados.

Y es que, durante los más de diez años que duró el conflicto en Sierra Leona, hubo un factor que contribuyó como ningún otro a mantener la violencia: el continuo suministro de armas, muchas de ellas pagadas con la venta ilegal de diamantes. Sierra Leona no fabrica armas. Otros países tenían que suministrarlas, y así lo hicieron, a pesar del embargo impuesto por Naciones Unidas. El final de la guerra en este país con apenas cinco millones de habitantes, trajo un balance de decenas de miles de muertos y miles de personas mutiladas o violadas; cerca de tres millones se vieron obligadas a huir de sus hogares, y 600.000 tuvieron que refugiarse en países veci-



LA frase

“A veces pienso que la prueba más fehaciente de que existe vida inteligente en el universo es que nadie ha intentado contactar con nosotros”

Bill Watterson

AUTOR DE COMICS

Al otro lado

Año: 2006
Director: Gustavo Loza
Guión: Gustavo Loza
País: Méjico
Género: Ficción
Reperto: Jorge Miló, Ronny Bandomo, Susana González, Héctor Eche-mendía



Al otro lado es un largometraje de ficción compuesto por tres historias cortas que abordan la problemática de la migración pero desde la óptica de los que se quedan. Tres países, tres culturas, tres realidades distintas que sirven de escenario para narrar la vida de tres niños (uno mexicano, uno cubano, y una niña marroquí) que comparten el mismo sentimiento: la ausencia de un padre que ha emigrado en busca de una mejor calidad de vida y la necesidad de traerlo de vuelta a casa.

Es el segundo trabajo de Gustavo Loza (México en 1970), ya que en 2001 realizó su primer largometraje -inédito en España- titulado *Atlético San Pancho*.

La película fue presentada en la 31ª edición del festival de Cine Iberoamericano de Huelva y se espera su estreno en nuestro país próximamente.



Breves

HUELVA

18 de mayo

Teatro

José Sacristán interpreta a Pablo Picasso en una obra humorística y poética, a medio camino entre la ficción y la realidad. *Un Picasso* acercará al público del Gran Teatro la figura del genial y excéntrico pintor a través de una trama trepidante.



GRAN CANARIA

18 de mayo

Lila Downs

La cantante, criada en México y Estados Unidos, ofrecerá un concierto en el Teatro Víctor Jara, de Vecindario. Su música mezcla el canto indio mixteca, la ranchera, el corrido y el bolero y los fusiona con el jazz, el blues y la bossa nova. Todo con letras que dignifican a los trabajadores emigrantes y a los indígenas americanos.



CÁDIZ

del 17 al 26 de mayo

XXIII Festival Internacional de Música Manuel de Falla

Este año son tres los escenarios que acogerán el festival: el Gran Teatro Falla, la Sala Central Lechera y el Centro de Arte Flamenco de la Merced. Cabe destacar el concierto *Copla y Flamenco* del día 24, en la Merced, y el espectáculo de música y danza africana del Coro Uganda Natumayini, compuesto por 22 niños huérfanos de Uganda que financian así su educación. Actuarán el día 26 en el teatro Falla.



BARCELONA

Del 22 al 26 de mayo

XIV Festival de Flamenco de Ciutat Vella

El Pati de les Dones del CCCB acoge la edición de este año de un festival consolidado que atrae a un público heterogéneo por derrochar calidad e innovación. Carles Benavent, Israel Galván, Pepe Habichuela, Javier Colina, Calima, La Troba Kung-Fu y Son de la Frontera son algunos de los que darán lo mejor de sí mismos para hacer *Maldades...*

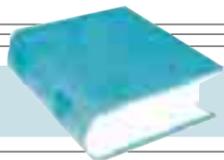


AVILÉS

Hasta el 26 de mayo

I Muestra de Teatro Amateur

Desde el pasado mes de febrero y hasta finales de mayo, tres representaciones cada mes dan cuenta a los avilesinos de la gran calidad del teatro hecho por amor al arte. Las representaciones son gratuitas y se celebran en sábado o domingo en varios teatros y centros culturales de la ciudad asturiana.



Qué leer

CARLOS SÁNCHEZ La Esfera de los Libros, 2007

Los nuevos amos de España



Florentino Pérez, José María Entrecanales, las hermanas Koplowitz, Emilio Botín, Luis del Rivero, Antoni Brufau... En opinión del autor de este libro, estamos ante una nueva clase social de propietarios que controla la estructura económica

del país; una aristocracia que ha pactado con el poder político y que mueve los hilos del dinero desde la banca, la construcción, la Bolsa y los conglomerados industriales.

¿Cómo hemos llegado hasta aquí? ¿Ha sido el desarrollo económico de España un verdadero «milagro»? ¿No cabe acaso explicar lo sucedido en las últimas décadas con argumentos racionales? ¿Quiénes fueron preparando el camino para convertirse hoy en los nuevos amos de España?

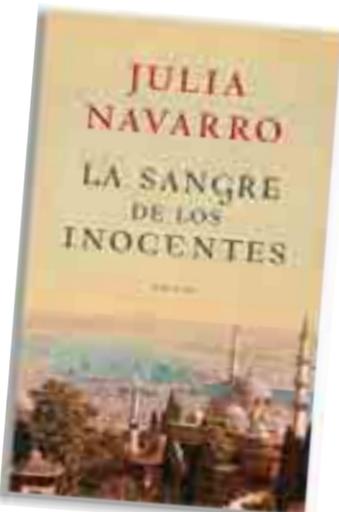
Para Carlos Sánchez, milagros ha habido pocos. Sí, en cambio, decisiones políticas, corrientes de libertad económica, intereses y grupos de presión que han echado abajo los restos del régimen franquista y configurado un determinado modelo de país. En veinticinco años España ha pasado de ser un «cero a la izquierda» en el concierto mundial a una de las economías más potentes. En estas páginas se explica cómo, y también se habla con detalle de los artífices que lo han hecho posible.

JULIA NAVARRO Plaza & Janés, 2007

La sangre de los inocentes

En los momentos de incertidumbre suele cundir un cierto oscurantismo, y la intolerancia cubre como una espesa niebla la mente de los hombres. Unos en nombre de su dios, otros en el suyo propio, o en el de los poderosos en la sombra, derraman la sangre de los inocentes. En este gran mosaico narrativo de aventuras, de misterio y venganza, de conflictos entre el pasado y la actualidad, Julia Navarro pretende entretener, y también hacernos reflexionar, sobre las raíces del fanatismo, del choque entre Oriente y Occidente. Y lo cumple con eficacia notable.

La novela arranca con la crónica que en el siglo XIII un notario de la Inquisición, Fray Julián, escribe sobre el asedio a Montségur, reducto último de los cátaros, que fueron exterminados por la alianza entre el rey de Francia y el Papa. El lector alterna, y ya en la época actual, por diversos espacios donde la intriga se desarrolla simultáneamente: París, Frankfurt, Londres, Roma, Granada, Bilbao, Estambul, Jerusa-





Logística integrada marítimo portuaria



Grupo Mestre

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, 8 Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 11 Transtainer hasta 5 alturas, 30 Reach Stacker y maquinaria diversa. Aquí encontrará un gran espacio a la medida de sus necesidades, un espacio unido a cualquier lugar del mundo.

Edificio Tercat
Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona
www.grupomestre.com

Tercat Administración
Tel. 93 298 64 00
Fax 93 298 64 01
terminal.catalunya@tercat.es
www.tercat.es

Tercat Contenedores
Tel. 93 223 41 37
Fax 93 223 43 04
contenedores@tercat.es

Tercat Siderúrgicos
Tel. 93 223 84 61
Fax 93 223 84 64
siderurgicos@tercat.es

«La calidad de nuestro
servicio, su mejor aval»



Terminal Catalunya S.A.
Terminal Portuaria de Carga y Descarga