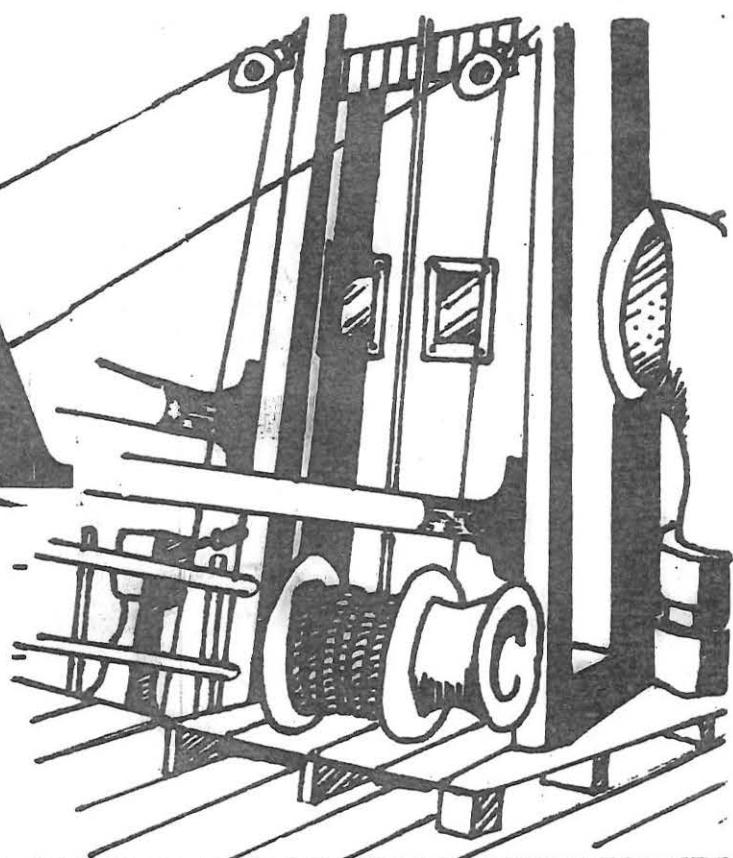


LA ESTIBA

BOLETIN DE LA COORDINADORA ESTATAL
DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Nº4 *Abril 1981*



Pancarta aparecida en la
torre de S. Sebastián del
Puerto de Barcelona de 150
metros de altura exigiendo
la retirada de los esqui-
roles

FUERA LOS ESQUIROLES DEL PUERTO

- * Porque no venden su fuerza de trabajo, sino su dignidad de trabajadores para servir a la patronal, vendiendo a sus compañeros.
 - * Porque niegan nuestro derecho a la huelga y a la lucha por la defensa de nuestros derechos obreros.
 - * Porque son la antigua fuerza, dispuesta siempre a masacrar a los trabajadores, aunque se hagan llamar Fuerza Nueva.
 - * Porque han sido contratados contra toda ley. Incluso contra su propio Decreto, que de ningún modo establece ni puede establecer la contratación de esquirolas en caso de huelga legal.
 - * Porque así ha quedado, más claro que nunca, a partir de que se ha pronunciado la Magistratura de Trabajo considerando la anti-constitucionalidad del Decreto en materia laboral, y la vigencia de convenios y Ordenanza en plena validez legal.
 - * Porque ellos nos han valido 173 despidos y más de 4.000 sanciones a todo el colectivo portuario.
 - * Porque su única razón es la de las armas que los protegen.
 - * Porque con su presencia es imposible caminar hacia una sociedad nueva, donde la justicia deje de ser una palabra.
 - * Porque su presencia nos insulta, nos desprestigia, nos violenta, se nos hace, en fin, absolutamente intolerable.
-

EL TEMA

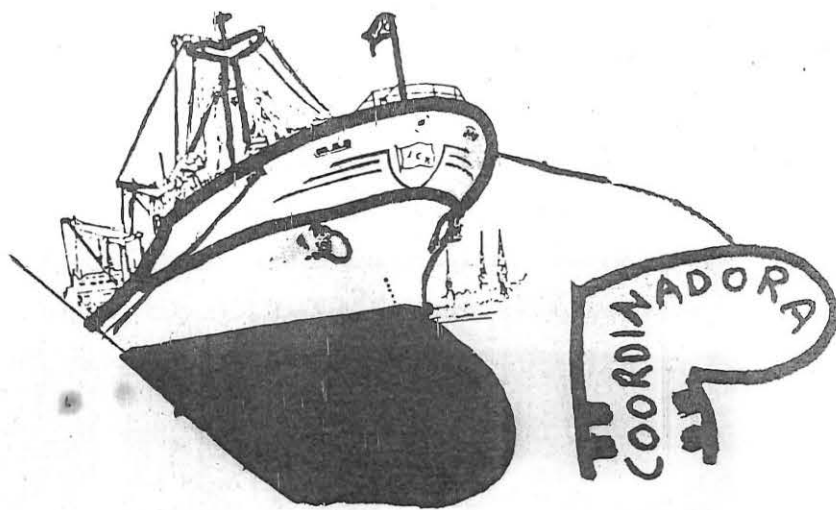
Son ya seis meses de conflicto portuario. Todos se lamentan de los perjuicios que está ocasionando, no sólo a nuestro puerto sino a todos los sectores económicos de Cataluña. Todos parecen estar hartos. Pero ninguno se atreve a pronunciar una palabra o a dar un paso que haga entrever la solución. Ves que en el puerto están jugando tantos intereses, tantas influencias que jamás llegaremos a conocerlas todas.

Los Ministerios de Obras públicas, Trabajo y Transportes son los que aparecen como padres del Decreto, que pretendiendo reestructurar el sector organizó todo el "fregao". Pero todo esto es sólo en apariencia. Por que el Decreto famoso es el resultado de la lucha política que la gran patronal nos anunció en la prensa en el mes de Agosto, después de perder lo que ellos llamaron batalla sindical. Son muchos los mecenas de la patronal en el Gobierno, los más altos cargos del Gobierno trabajaron en conseguir este Decreto para ANESCO, esto es normal dada su ligazón con el mundo empresarial y en concreto con CEOE. Por esto que no son extrañas las barreras con las que tropezamos en la Administración para que se haga una correcta aplicación de dicho Decreto y para que no se trasgreda la legalidad del modo que se está haciendo. Tal fué el servicio que se le hizo a la gran patronal, que fué ésta quién redactó el texto que aprobó el Consejo de Ministros.

El Ministerio de Trabajo se queja porque ha sido el damnificado de todo el "affaire". Y es que en este juego todo el mundo piensa en los miles de millones que se mueven en la OTP. Todas las críticas que se hicieron a la OTP de malversación de fondos han conseguido un exagerado control sobre las cuentas de ésta; de modo que ahora no puede hacer frente ni a los pagos habituales de sus funcionarios y portuarios. Pero quién puede afirmar que otro estamento de la Administración ofrecerá una gestión más clara?.

El Ministerio de Obras Públicas, que fué el que inició la batalla contra Trabajo, ha sido el que ha ganado competencias respecto a portuarios. Esto tiene su lógica, ya que éste Ministerio es el que a través de las Juntas de Obras vá a promover la política de privatización de los puertos, que interesa a las grandes multinacionales del sector. Para implantar esta nueva política tenía que dar garantías en todos los campos estructural, administrativo y obrero.

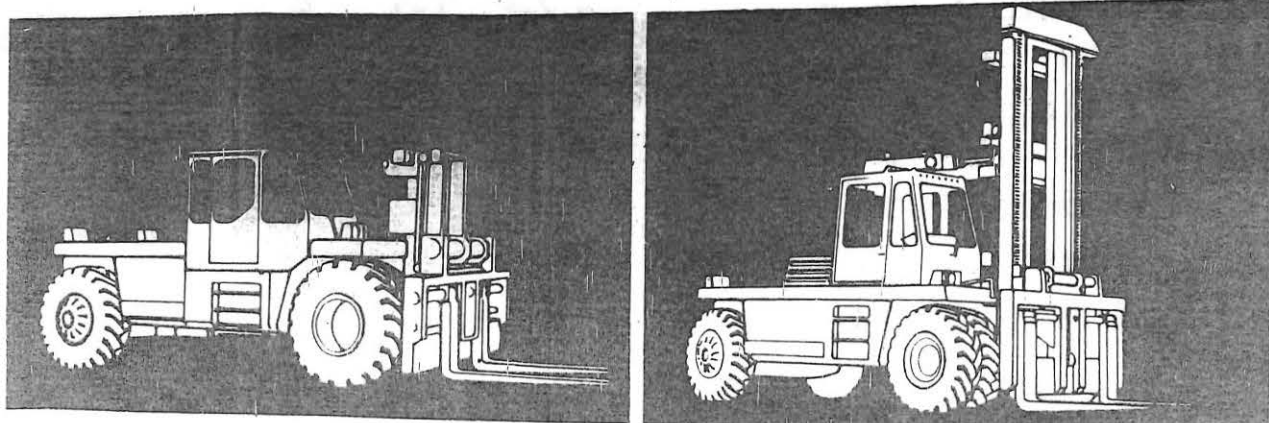
Esta es la situación que una vez sacado el Decreto se ha provocado en los puertos. A Obras Públicas le viene largo a la hora de su aplicación. En



4 los puertos los estibadores no aceptan el Decreto porque significa su desaparición. La pequeña y mediana empresa vé que es el principio de su fin. Por esto ambos pactan la aplicación de las cláusulas del Decreto que a ninguno de los dos interesan. Esto hace que sea la gran patronal la que está aguantando el tipo. El Ministerio de Obras Públicas se esmera por conseguir un pacto nacional que ponga fin al caos que se ha creado. Pero aquí se encuentra con la negativa no sólo de la gran empresa, sino el sabotaje de la OTP (Trabajo) despechada por su derrota, que entorpece toda salida para que se demuestre la inviabilidad del Decreto y poder recuperar las riendas perdidas.

La OTP, para radicalizar más la situación y llevar los puertos al colapso total no está desperdiciando ninguna oportunidad de jorobar al colectivo portuario para que éste responda con su lógica movilización. Sin estar de acuerdo con el Decreto está jugando a aplicarlo del modo más crudo contra los obreros para que estos salten. Por esto nos desmanteló, en el día, la seguridad social (que muchas ganas tenía de arrebatarse el Instituto Social de la Marina), nos quita el desempleo, no reincorpora a su censo los que eran fijos de empresa (algunos de ellos hoy despedidos), pone toda su infraestructura administrativa al servicio de las empresas para que estas nos sancionen, se niega a participar en todo lo que pueda suponer una correcta organización del trabajo, etc. Los trabajadores comprendemos que la OTP se defienda, e incluso estamos dispuestos a ayudarla, pero no es ético que lo haga a costa de nuestro pellejo. Aquí es donde la OTP se equivoca y que de ningún modo podemos permitirle, porque está jugando exástamente a lo que a la patronal interesa. Esto no es nada extraño para el portuario porque éste fué su papel desde que se fundó, pero hay ocasiones en las que el engaño se hace más intolerable.

El Ministerio de Transportes, tercer miembro del triumvirato que lucha por dominar la OTP, hasta ahora está a la espera, dejando que sus contrincantes se descalifiquen mutuamente. Pero existen múltiples síntomas que los señalan como la gran alternativa. En el reciente congreso de UCd, se presentaba una ponencia en la que se pedía que la OTP pasase a depender de él. El mismo Ministerio de Trabajo preferiría ceder frente a Transportes que no perder frente a Obras Públicas, su secular enemigo. Y UGT, sindicato que no tiene ninguna incidencia en el sector pero que ya se siente una alternativa de Gobierno al amparo de su patronizador PSOE, también aboga por la alternativa de Transportes. Así que, si nadie lo remedia, en poco tiempo podemos sufrir otra marejada en los puertos al volversenos a regalar a Transportes sin contar con la opinión obrera. Ya el actual Decreto les dá competencias sobre el trabajo Portuario. Como Transportes en sus delegaciones provinciales está ligado a Marina, son militares los que actúan en estos temas laborales. Esta es una de las secuelas del antiguo régimen contra la que luchan sin éxito los marinos mercantes y contra la que ya luchamos también los estibadores, teniendo experiencia ya del celo con que cumplen sus funciones sancionadoras algunos de estos funcionarios militares.



PARA MANIPULARLAS HACE

FALTA SFR PORTUARIO.

¿QUIÉN ES NUESTRA PATRONAL? 5

En esta situación de luchas Ministeriales la patronal, agrupada en ANESCO que está adherida a CEOE, está llevando su lucha bastante comodamente porque lo que no le facilita uno, lo suple otro haciendo vista gorda. Su política de poner en primera línea a la administración, haciéndose arrojar por ella, le está dando extraordinarios resultados. Pero Anesco después de la derrota que sufrió en verano ya no es una asociación numerosa y coherente. Por la política anti negociadora que mantiene, que no ha sabido dar salida a ninguno de los conflictos planteados, ha obligado a sus afiliados a buscar sus propias soluciones por puertos ó a nivel de empresas, en varias ocasiones; quedándose solos sus líderes aguantando el estandarte. Sus afiliados aunque se aguanten como tales, se colocan al margen de su política y sus consignas. La pequeña y mediana empresa está recelosa respecto a la asociación porque han descubierto que en su política está implícita su desaparición. Actualmente Anesco es una organización vacía de la que se sirven un pequeño grupo de grandes empresas, ligadas a la banca y a multinacionales. Duros tecnócratas, directivos de estas empresas, son los que se sirven de la infraestructura de una Anesco, que en estos momentos a nadie representa. Los asiste el más duro equipo presarial del de Relaciones mismo que asesora formado por antiguos de la CNS, Marquez. En el rio se están jugando como gabinete nado las más obreras de los los puertos ya derrota y en jugando con to- para restituir perdido. Para importan no son los puertos ni sus propios afiliados, solo defienden sus intereses como asesores.



de asesores em-
país, Analistas
Industriales, el
ra a CEOE. Está
quos altos car-
su jefe es Fabián
conflicto portua-
ando su presti-
te que ha arrui-
fuertes luchas
últimos años; en
sufrieron una
esta batalla estan
dos sus enchufes
el prestigio
estos lo que

EL GOBIERNO CATALÁN

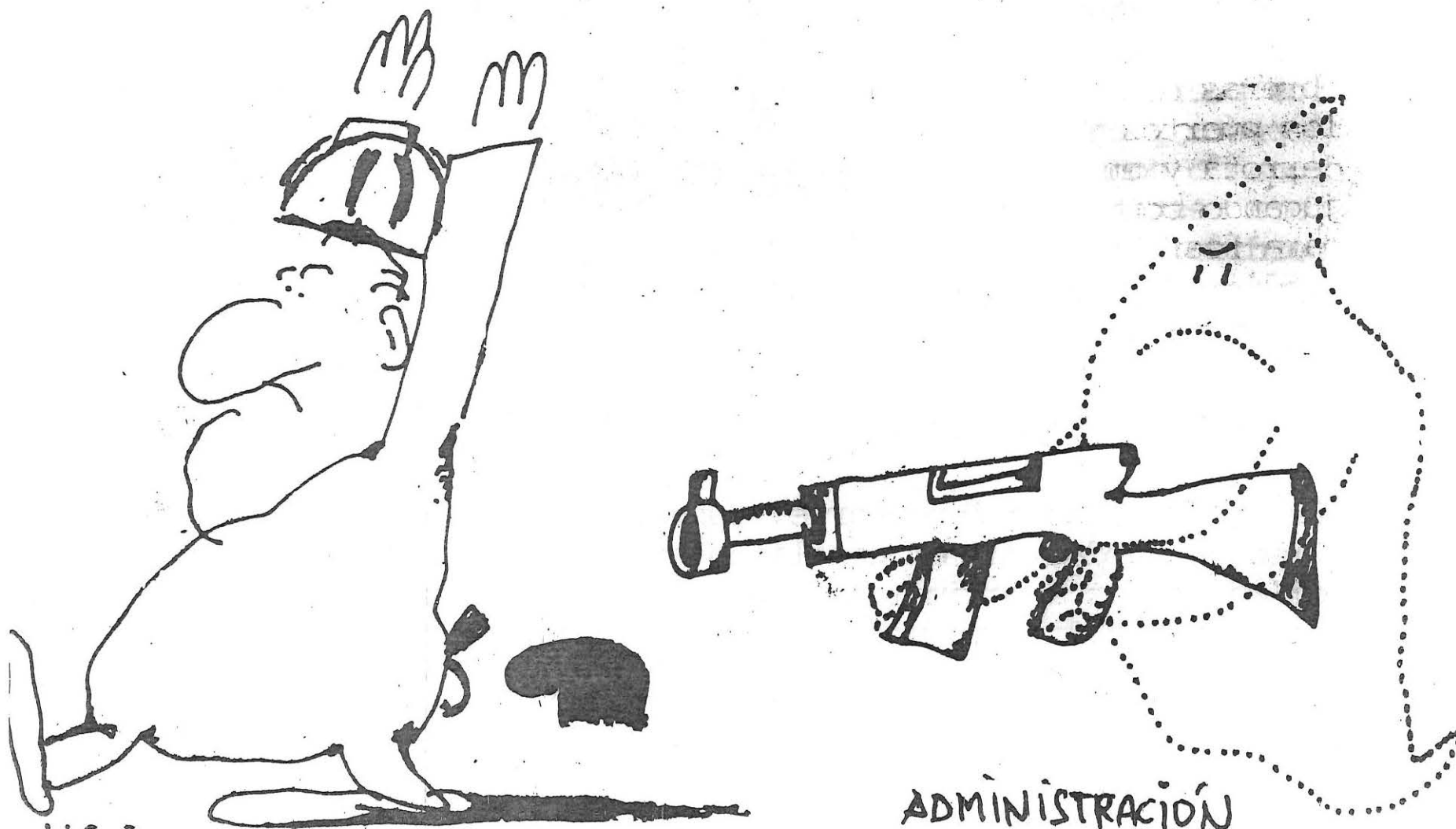
La Generalitat quiere ser el convidado de piedra del conflicto. Bien es verdad que el conflicto se origina en Madrid, pero a quien más está perjudicando es a Cataluña. Pero como vé la cosa tan negra y difícil prefiere no participar para no comprometer su imagen. Hay cuestiones que son de su competencia. La principal es la contratación de los esquirols. Pero, ¿Cómo Convergencia, que cuenta con afiliados importantes entre la patronal portuaria, puede desmontarle la gran baza de las empresas?. Además Banca

Catalana tiene fuertes intereses en el puerto. Madrid tampoco quiere que la Generalitat participe, ésta se doblegó nuevamente a la voluntad del Centro. No sabe cómo salir airosa del compromiso de declarar ilegal la contratación de esquiroles y así aguantan seis meses. Es lamentable ver a un Gobierno, cuya principal ocupación es conseguir competencias, cómo se debate por no ejercer aquellas que ya posee.

6

LAS CENTRALES SINDICALES

Las grandes centrales sindicales UGT y CCOO no tienen casi ninguna incidencia en los puertos. Por desgracia para la patronal y el Gobierno estos sindicatos no han conseguido el dominio sobre los colectivos portuarios. Ellos sabrían ser los "responsables" gestores y muros de contención de la fuerza obrera en un sector como los puertos, desde donde puede ser gravemente frenado el proceso de la mercancía. Estos sindicatos que acusan su error, no pierden oportunidad de arremeter contra la Coordinadora acusándola de gremialista, irresponsable, radical, etc. No apoyan, por supuesto, las acciones que los obreros portuarios emprenden por más justas que sean sus reivindicaciones. UGT como primera fuerza sindical por su dependencia del PSOE es la patrocinada por la patronal portuaria; hasta el nivel de firmar con ésta convenios que suponen la aceptación de todo el plan capitalista de reorganización de los puertos y en el que por supuesto le prometen ser ella la que monopolice las relaciones laborales de los colectivos portuarios. UGT y ANESCO emprenden conjuntamente campañas de prensa contra la Coordinadora que subvenciona la patronal. CCOO, que a nivel general se disputa con UGT el primer puesto de la política sindical, también lucha en nuestro sector por desbancar a la Coordinadora. Este sindicato ha optado por acercarse a la Coordinadora, apoyando sus posiciones pero no sus luchas, para de este modo poder atribuirse sus victorias y prestigiarse frente al colectivo. Pero manteniendo el acercamiento a la patronal por si la lucha portuaria termina en desastre poder heredar la estructura y el índice de influencia que la Coordinadora tiene. El Gobierno, la patronal y éstas grandes centrales sindicales no dejan de publicar que el mal de los puertos radica en que los estibadores no están encuadrados en los sindicatos mayoritarios. Sin duda esto evidencia nuevamente la función que

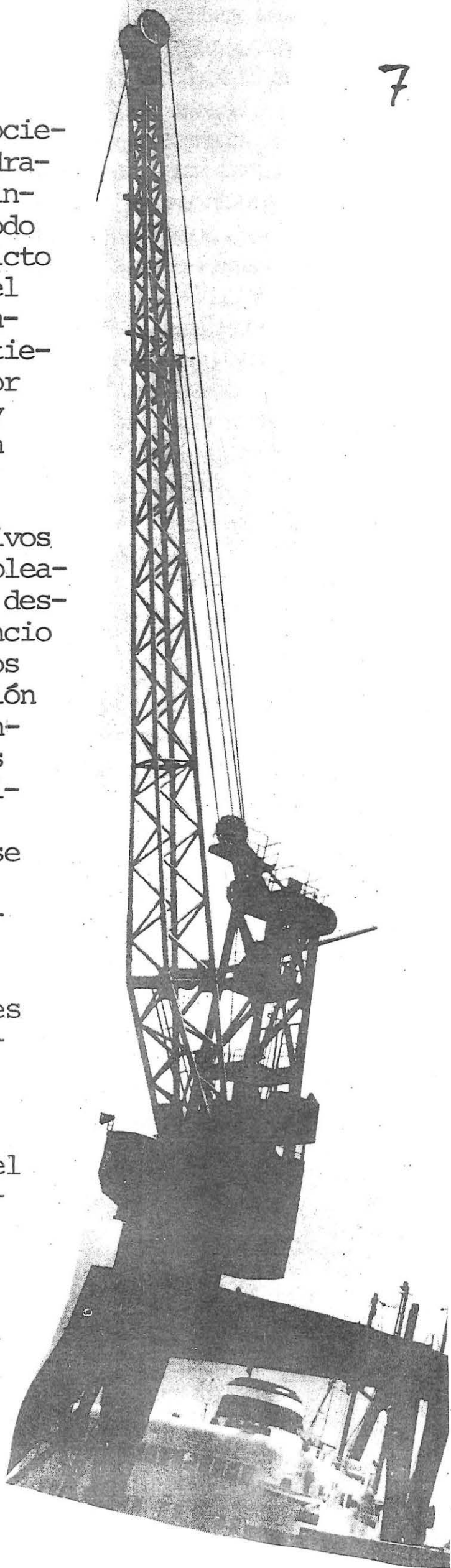


está reservada al Sindicalismo en la actual sociedad capitalista, como organizaciones de encuadramiento y control de la fuerza obrera, imprescindibles para la reproducción del capital. En todo intento de solución negociada a nuestro conflicto nos encontramos con la imposición por parte del Gobierno de que en la mesa han de estar necesariamente estos sindicatos; a pesar de que no tienen el 10 % de la representatividad exigida por su propia ley sindical. Sindicatos, patronal y administración buscan con afán la desaparición de la Coordinadora en los puertos.

Pero la claridad de opción de los colectivos portuarios por su organización autónoma, asamblearia, de lucha, se hace más clara a medida que descubre la actuación de los sindicatos. Su silencio frente al sabotaje del derecho de huelga de los portuarios, su silencio frente a la introducción de Fuerza Nueva como esquirols en nuestro conflicto, su compadreo con la patronal, etc. les delatan ante los portuarios que continúan decididos en su lucha. Una lucha que fácilmente puede llegar a conseguir sus objetivos y que se ve obligada a rebajar sus pretensiones por el entorno de reflujo en la lucha obrera de nuestro país.

Todas las luchas internas entre diferentes organismos del Gobierno, entre diferentes formas de capital, contradicciones entre pequeña y mediana empresa, entre unas y otras fuerzas políticas y sindicales, las reconocemos como mínimas desabeniencias lógicas en la marcha del capital. Pero que sólo encubren el eterno problema entre Capital y Trabajo.

¿Y LOS GRUÍSTAS QUE?



8 ¡EL PROBLEMA DEL PUERTO!

La Barceloneta un barrio
con ciento treinta mil vidas
se identificaron todos
con las clases oprimidas.

Bares, tiendas, restaurantes
todos cerraron sus puertas
dando aspecto misterioso
con las calles tan desiertas.

?Qué quieren los portuarios?
-Los portuarios queremos
que la patronal respete
las mejoras que tenemos-.

Que somos seres humanos
que sentimos y pensamos
y que unidos lucharemos
contra los falsos tiranos...

Que quieran volver al tiempo
aquél de larga jornada
dónde la noche y el día
estábamos de explanada.

Donde en carretón de mano
uncidos con manos yertas,
los pisos en mal estado
sudando sangre en las cuestas.

Kilos, hasta cuatrocientos
arrastrando igual que bestias
con los cuerpos agotados
con las manos descompuestas.

En mi mente está presente
aquellas enormes tiras
de hombres cargados de sacos
haciendo grandes estibas.

Cien kilos y más llevaban
a la espalda estos gigantes
ocho, diez horas o más
del modo más elegante.

Esta forma de trabajo
de inhumano proceder,
son leyes capitalistas
de avaro y ruín proceder.

Las empresas portuarias
el control quieren tener
de obreros fuertes, sin seso
para mejor someter.

Y si los inventos no sirven
para acabar la miseria...
y sólo generan paro...
¡hay que maldecir la ciencia!

Una ciencia negativa
que al obrero no defiende
y que engorda al capital
sea cual sea el que manda

No tiene razón de ser.
-tenemos que repudiarla-
porque nos quita el trabajo
porque es nociva y es mala.

Pues si la tecnología
es el progreso social;
es buena si a las dos partes
beneficia por igual.

Mas si todo el beneficio
es engordar al poder
hemos de vivir luchando
contra este vil proceder.

Por ésto el puerto está solo
las collas están paradas
las sirenas siguen mudas
las grúas están calladas.

Cuando comparo el pesado
con el presente y ahora
contemplo con optimismo
a la clase productora.

Veo como hace ya tiempo
vestían de blusa y faja
alpargatas en los pies
con gran sombrero de paja.

Esto, hoy día, no existe
visten de traje y corbata
van en coche a su trabajo
y cobran sus buenas pagas.

Por ésto el gran capital
quiere dominar el puerto
piensa volver al pasado
mandar en vivos y muertos.

Si estamos coordinados
y en la coordinadora estatal,
no habrá nadie que nos quite
nuestras mejoras sociales.

¡Guerra a las Multinacionales!
¡Guerra al gran capital!
los puertos se han construido
con "Erario" Nacional.

Si quieren privatizarlo
lucharemos sin cesar...
no permitiendo esquiroles
los haremos fracasar.

UN JUBILADO.

En una de esas revistas franquistas que siguen añorando tiempos pasados- aunque lo disimulen- nos dicen que practicamos la ley del silencio. Ante tanto cinismo, falsedad y bajeza forzosamente se acuerda uno de la pala de arrastre.

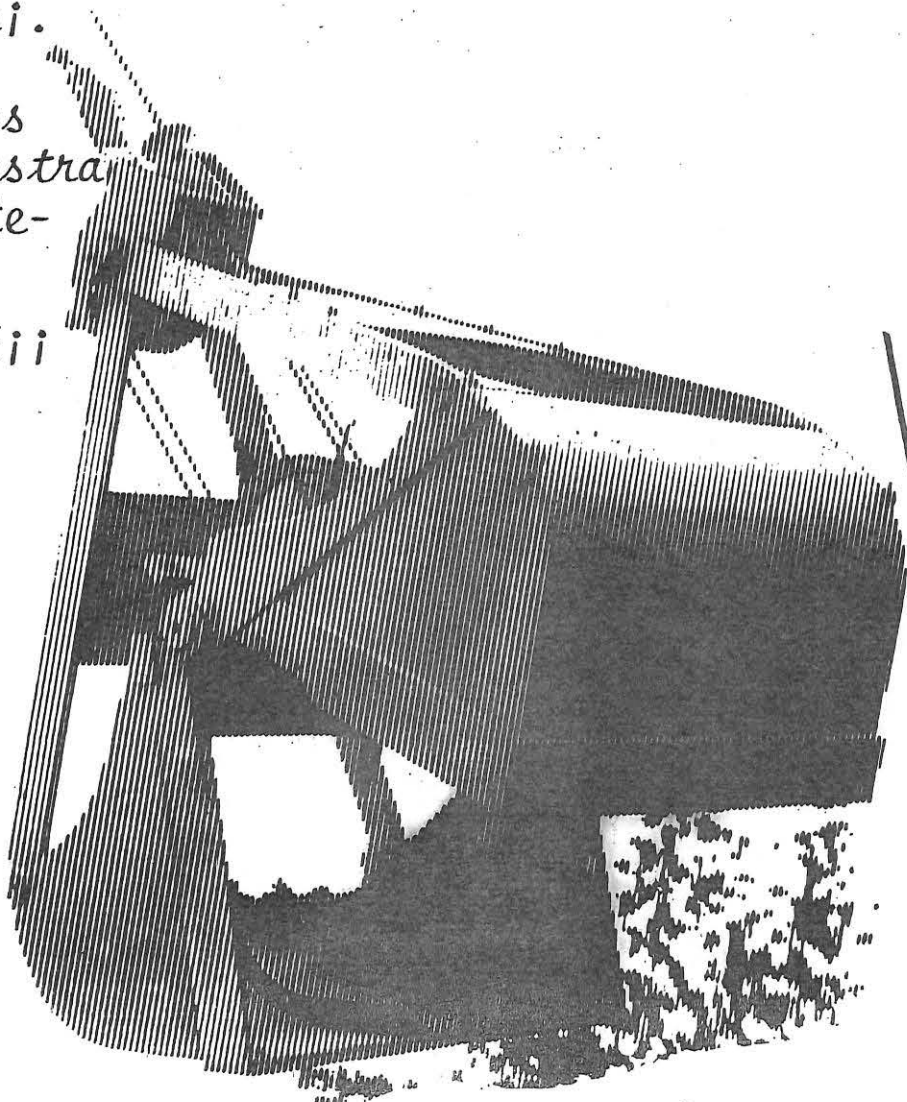
Mussolini, el dictador payaso fascista, tuvo la cerda cara de intentar crear el partido Republicano-Fascista y estos abortos de periodistas, dicen que los portuarios somos franquistas-anarquistas. Son tanto lo que son, que con sólo una pala de arrastre no basta.

Guernika la destrozaron los franquistas y luego dijeron que lo habían hecho los republicanos. La ley del silencio la inventaron los AMOS de los que nos dicen que nosotros la hacemos. Sabemos quien mató en Guernika y también la intención de los que pagan a esas revistas y diarios, y también sabemos porqué y para qué. Lo que no alcanzamos a comprender es cómo hay engendros que se prestan a ser tan malos, con todo y ser engendros. ¡Venga la pala de arrastre!

El que esas revistas y diarios critiquen a los obreros no demuestra otra cosa que lo pagados y protegidos que están por hacerlo.

¡¡TRAER LA PALA DE ARRASTRE!!

«Con
la
pala
de
arrastre»

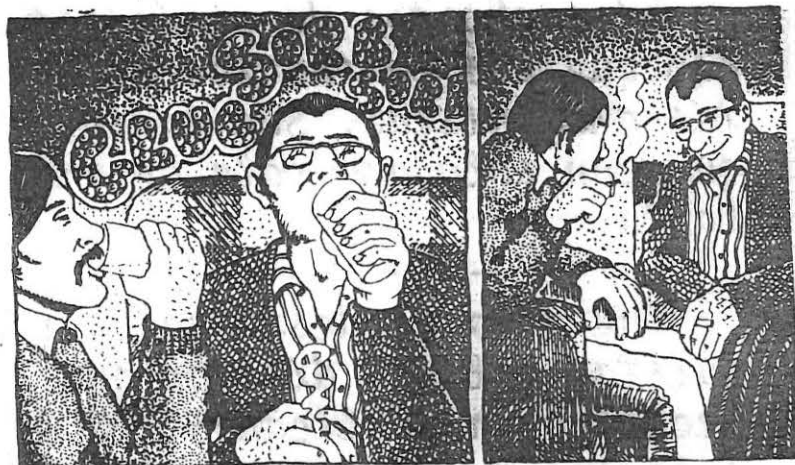


CAMBIA, CAMBIO.

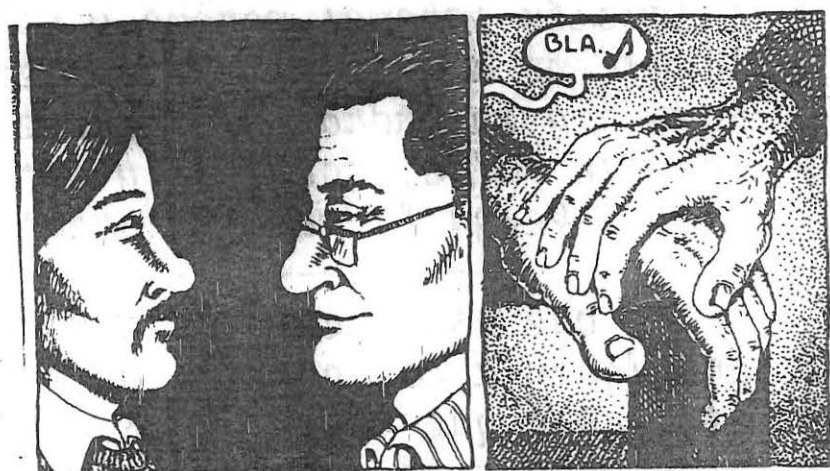
¡¡ LO QUE FUÉ DE AYER, A HOY !!

Si no fuese por la tragedia -caso de realizarse- que acarrearía la intención de suprimirnos como obreros, convirtiéndonos esclavos, si no fuese por esa razón podría decirse: ¡Qué pobre hombre, ¿hombre? es Juan Tomás de Salas; Prestarse a mantener y respaldar todos los embustes que le mandan publicar sus mantenedores de empleo. Cuánta humillación debe de ser para un hombre, para un hombre, para un hombre, tener que escribir sobre lo que le dicen que diga siendo mentira. Porque, Juan Tomás de Salas; cuándo y dónde han tenido y tienen tanto poder los obreros para explotar como ingenuos infelices a la organización empresarial Anesco?. Vd. cree o quiere hacer creer a sus lectores que los obreros portuarios son tan poderosos que imponen una ley del silencio imponiéndose a su vez también a los empresarios? ¿A tanto llega su sumisión a quien le ordena que quiere ignorar que la ley del silencio la implantó el poderío mafioso de los que controlan todos los puertos del mundo? ¿Es posible que no lo sepa? No, no es posible, y porque no es posible que sea tan obtuso es por lo que, como portuario, creo que Vd. es consciente de decir mentiras que perjudica a los obreros. ¿Cree Vd. Juan Tomás de Salas que a los obreros en España -ni en España ni en ninguna parte- nos dejan las autoridades hacer lo que nos da la gana? ¿Es por eso, porque nos da la gana, que hay, por lo menos, millón y medio de parados en nuestro país? ¿No le da a Vd. reparo, reparo, reparo, decir que los obreros hacemos la ley del silencio? ¿Sabe Vd. Juan Tomás de Salas lo que es la ley del silencio? Hace falta ser muy ingenuo o tener más cinismo que GOEBBELS decir que los obreros imponemos la ley

LOS AMORES OCULTOS



- ¡OYE! HEMOS PERDIDO LA BATALLA SINDICAL.
- TENÉIS QUE HACER UNA DURA CAMPAÑA DE PRENSA



- ¿NOS AYUDARÍAS VOSOTROS?. SERÍA ALGO MARAVILLOSO



- TE VA A COSTAR UNA PASTA ¿SABES?



- ¿CUÁNTO, POR FAVOR, CUÁNTO?

- UNOS 13 MILLONES DE PESETAS



¡OOH
QUE
PLACER
ME DAS!



- ILUSO, ¿QUÉ SIGNIFICA ESTA
RIDÍCULA CANTIDAD PARA NUESTRA MAFIA?

FIN

del silencio. ¿Atánte llega su seguridad de impunidad para atreverse a decir eso?. La ley del silencio, Juan Tomás de Salas, la impuso siempre, siempre, la patronal, y la impuso para humillar a los obreros escogiéndolos como esclavos para obligarlos a trabajar más y amenazándolos con que no los alquilarían si no hacían todo cuanto ellos les mandasen, todo, todo. Los escogían a dedo. Juan Tomás de Salas, a dedo. Y, para volver a escogerlos a dedo es por lo que quieren Privatizar los puertos; para poder escogerlos a dedo. Anesco, Juan Tomás de Salas quiere Privatizar los puertos para imponernos esa ley del silencio que Vd. Juan Tomás de Salas dice que queremos imponer nosotros.

Si no tuviese yo miedo del poderío

económico que a Vd. lo respalda y sabiendo hasta dónde son capaces de llegar, le contestaría con el lenguaje que se merece, pero tengo miedo de ellos. De Vd. Juan Tomás de Salas no lo tengo porque no se ha de tener de quien, obedeciendo órdenes, se dedica a difamar a los demás para medrar y ganarse un jornal, porque también Vd. Juan Tomás de Salas lo que procura es ganarse el jornal, ¡y de que manera! Y, ¿para ganarse el jornal de esa manera cursó estudios? ¡¡Pobre provecho, pobre!! ¿Así que los obreros imponemos la ley del silencio? ¿Dónde aprendió a ser tan inteligente? ¡Lo que hay que decir para escalar!

Pero Vd. Juan Tomás de Salas

¡¡ NO LLEGARÁ !!

REF. FGU/PGM

13
Agosto
1980CIRCULAR INFORMATIVA N° 22/80

ANESCO tal como había indicado en sus últimas manifestaciones, al haber perdido la batalla sindical, en el grave problema portuario que viene asolando, todos los Puertos del Estado, ha pasado a realizar una lucha política, logrando que los medios de Comunicación Social, se hicieran eco del problema portuario, a través de una serie de artículos publicados en los Periódicos y Revistas de mayor prestigio y tirada, para poder informar a la opinión pública con absoluta transparencia de la problemática del sector.

Para su conocimiento, adjunto a esta Circular Informativa, les remitimos fotocopias de los artículos publicados en el Diario "El País" los días 9, 10 y 12 de Agosto por D. Rodolfo Serrano, bajo el título:

"LA URGENTE REESTRUCTURACION DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA".

Editorial publicado en la Revista Cambio-16 n° 454 y firmado por D. Juan Tome de Salas, titulado:

"UN MINISTERIO MAFIOSO".

Artículo publicado en la Revista Cambio-16 n° 454, titulado:

"LA MAFIA VERTICAL-IZQUIERDISTA".

HE AQUI LA "LIMPIEZA" DE PATRONOS, ADMINISTRACION
Y ALGUNOS LLAMADOS PERIODISTAS PROFESIONALES.

OTRAS LUCHAS EN EUROPA

13

Es difícil poder separar lo que acaba de ocurrir - prácticamente sin huelgas, en los puertos ingleses a finales del verano de 1980 - de las últimas grandes huelgas del verano de 1972. Y esto por dos razones. La primera es que sin 1972 sería imposible comprender lo que estaba en juego este verano. La segunda porque estos conflictos, el uno bien real, el otro potencial, se han desarrollado bajo gobiernos conservadores ensayando tentativas para romper el movimiento autónomo, reprimiendo las huelgas salvajes, especialmente su arma más eficaz: Los piquetes de huelga.

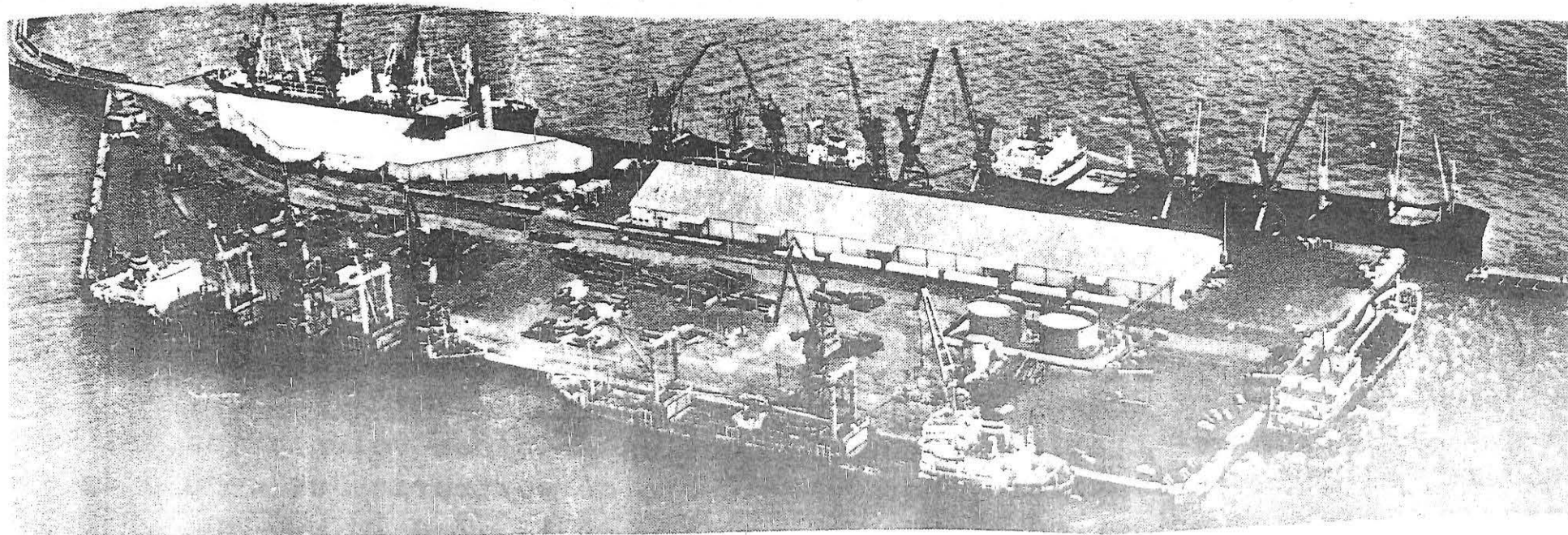
1.972 es el año en el que la expansión de los containers hizo estragos en los puertos. En 5 años, el número de portuarios pasó de 60.000 a 40.000 y cada vez más las compañías privadas de containers emplean asalariados no portuarios lo cual arroja a los portuarios, más aun al paro.

En abril, los portuarios de Liverpool se niegan a manipular los containers cargados por empleados no portuarios. La huelga arrastra un movimiento de solidaridad en el puerto de Londres durante el cual, los "shop stewards"

(delegados de base) desatan abiertamente "el orden y la ley" (como dirá Heath, primer ministro).

Unas semanas más tarde, en julio de 1972, son los mismos portuarios de Londres los que empiezan una huelga salvaje por el mismo problema. en respuesta a una presión de los portuarios los dirigentes de los depósitos de containers rehusan ceder y proponen que una comisión de estudio sindicatopatronal estudie la cuestión del trabajo de duración provisional y la cuestión de un trabajo de reemplazo para los portuarios sobrantes. Esta comisión fué llamada comisión

Jones-Aldington, por el nombre de Jack Jones, secretario general del sindicato del transporte TGWU y por el de Lord Aldington director general del puerto de Londres. Los portuarios empezaron la huelga antes que la comisión empezara a reunirse y ocuparon los depósitos de containers. El gobierno no intentó aplicar su ley sobre las relaciones sociales y 5 shop stewards portuarios fueron detenidos el 21 de julio. Empezó entonces a extenderse por toda Inglaterra una huelga general salvaje de todas las industrias

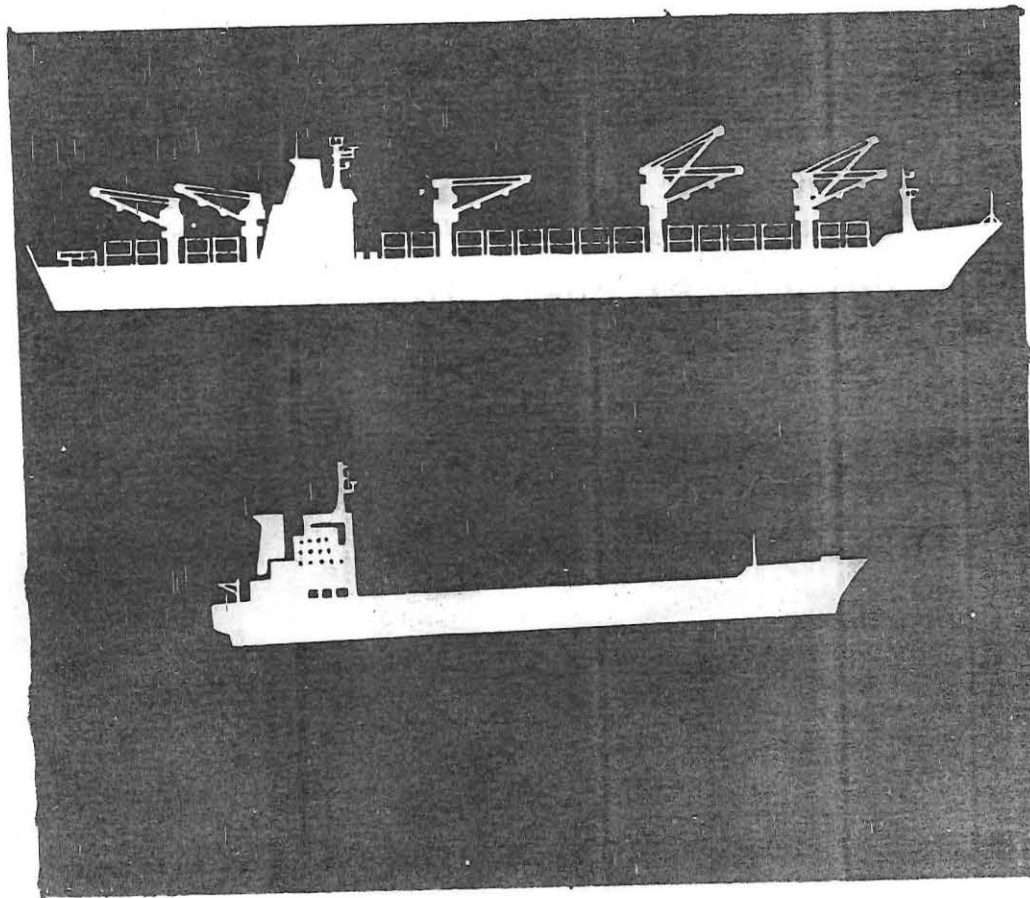


14 mientras que grupos cada vez más numerosos intentaban asaltar la prisión de Pentonville de Londres en la que estaban internados los 5 portuarios. El gobierno tuvo que ceder y liberar a los shop stewards. Pero la huelga de los portuarios continuó. Rechazando el informe de la comisión Jones-Aldington. El TGWU se vió obligado a seguir a los delegados portuarios de toda Inglaterra que habían decidido la huelga general por los mismos problemas que los portuarios de Londres. La huelga terminó en un compromiso, aceptado difícilmente por los portuarios, ya que solamente concedía algunas ventajas más allá de las "recomendaciones" del informe Jones Aldington.

Este "acuerdo" no era en realidad un tal acuerdo: el informe en cuestión era una especie de protocolo que contenía "recomendaciones" a las empresas contratadoras y que estos podían seguir o no: quedaba claro que la relación de fuerzas portuarios-patronal determinaría, en el transcurso de los años, la interpretación de las cláusulas o su aplicación. En sustancia impulsaba el despido voluntario de los estibadores mediante indemnizaciones bastante elevadas y en contrapartida facilitaba el mantenimiento del salario base de los estibadores sin destino. Para entender mejor lo que acaba de suceder en 1.980 es preciso examinar uno de los puntos del protocolo concerniente al "Temporary Unattached Register" (TUR), registro especial en el que podía inscribir a los portuarios sin destino a la espera de un nuevo destino. En principio solo debía inscribir a los portuarios objeto de sanciones disciplinarias y a los que habían perdido su trabajo por quiebra de sus empresas: en principio estos últimos debían ser rápidamente destinado de nuevo por las autoridades del puerto cubiertos por la National Dock Labour Board (NDLB). Con la extensión del tráfico de containers, el TUR se convirtió, por parte de los portuarios, en algo

temido y odiado: era la antesala - del paro obligatorio. En 1.971 había cada vez mas portuarios en el TUR y cada vez les era más difícil a las autoridades de los puertos, encontrarles nuevos destinos. Justamente antes del acuerdo de 1.972 - tenía inscritos 6.690 portuarios. El informe Jones-Aldington, redujo las posibilidades de utilización - del TUR por parte de las empresas contratadoras: a finales de 1.972 - no estaban inscritos más de 1.650 portuarios. Los empresarios estaban obligados a conservar o a aceptar más de un 10% de portuarios. Se pagaron indemnizaciones hasta 8.500 libras (1.400,000,00 aproximadamente) a los que aceptaban largarse voluntariamente. En 1.974, el protocolo fué aún mejorado mediante una recomendación de no utilizar el TUR mas que en los casos disciplinarios. Es sobre esta base que el TGWU, aceptó cooperar con las autoridades de los puertos en vistas a una reducción progresiva del número de portuarios.

Sobre estas bases salvo algunos conflictos locales, no hubo más grandes luchas por la aplicación del estatuto de los portuarios durante 8 años.



Con los despidos voluntarios, el número de portuarios se redujo de 41.500 en 1.972 a 23.000 en 1.980.

En plan pues fué un éxito, pero aún poco agusto de los empresarios que querrían acelerar más aún esta disminución del número de portuarios. La crisis reducía el trabajo y el beneficio de los patronos en un momento en que los despidos voluntarios decrecían a causa del incremento del paro. Por otra parte ciertos sectores, especialmente la siderurgia, ofrecían indemnizaciones más sustanciales. (entre 10.000 y 15.000 libras). No es por azar que el conflicto empiece en Liverpool, puerto en el que la actividad está en constante recesión debido a las mutaciones industriales y comerciales de Inglaterra, lo cual es aún más agravado por la crisis (la región conoce uno de los más elevados índices de paro de Inglaterra).

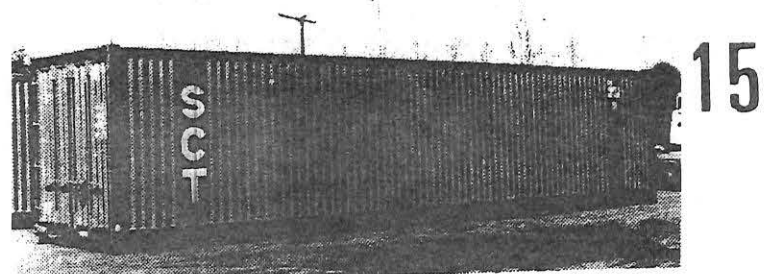
En Liverpool pues, las empresas contratadoras digeron que no podían continuar pagando los salarios de varios centenares de portuarios cuando no tenían ningún trabajo para darles (en agosto de 1.980, sobrarían 635 mientras que solo estaban previstos 235 despidos voluntarios) y quisieron pasar a estos sobrantes al TUR. Su ataque se basaba en dos argumentos:

- la crisis económica a creado una nueva situación, y los portuarios no van a pretender estar del todo protegidos, al revés de los otros asalariados.
- el protocolo Jons-Aldington solo es una recomendación y no tiene valor legal: pueden pues rechazar pues aquello que les estorba.

Pero lo que no decían los empresarios es que pensaban utilizar lo que creían era una situación favorable en las relaciones de clase, con un gobierno conservador, una nueva ley social sobre los piquetes de huelga y aparentemente una cierta desmoralización obrera (después de varias huelgas abortadas en el país y la represión de la crisis).

A primeros de septiembre, los patronos de Liverpool notifican que 40 portuarios empleados en Ellesmere - puerto, en el puerto privado de la

fábrica de papel Bowater deben ser transferidos en noviembre como consecuencia del cierre de la fábrica. Este número viene a juntarse con los que ya estan en instancia para ser



transferidos y cuya suerte está en suspense. 178 portuarios empleados por The Merseyside Stevedoring y por Bulk Cargo Handling Services, empresas con dificultades financieras, son objeto de una propuesta de inscripción al TUR en lugar de ser redistribuidos entre las otras firmas del puerto. El NDLB rechaza tal inscripción pero la actividad del puerto de Liverpool, el Mersey Docks Harbour Board, declara que ningún patrón puede soportar esta carga y mantiene sus pretensiones. Para los portuarios en cuestión, se trata primeramente de un problema de salario: un portuario con destino gana de promedio 127 libras a la semana en Inglaterra (114 en Liverpool), 78'50 libras (salario base) si es sobrante, y solamente 55 libras si está en el TUR.

Pero el problema no es solo el salario: dejar la inscripción al TUR a criterio de los patronos es destruir todo lo conseguido en las luchas del 1.972 y habrir la puerta a los despidos en lugar de las salidas voluntarias. Los portuarios de Liverpool, Southampton, Hull y Glasgow amenazan con empezar la huelga si se inscribe al TUR a los portuarios de Liverpool.

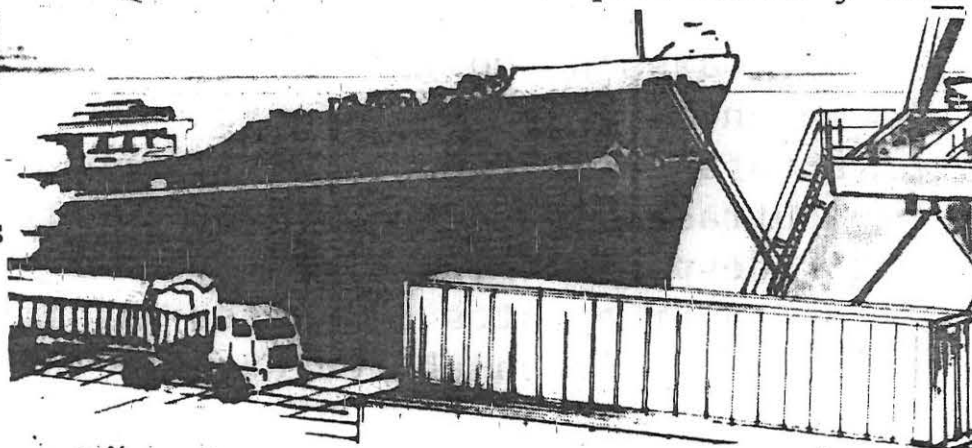
Ante la amenaza de una huelga salvaje el TGWU se vé forzado a convocar en Londres una conferencia de delegados de los principales puertos: - el 15 de septiembre estos deciden por unanimidad la huelga general para el lunes 22 de septiembre. La dirección del TGWU no puede sino ratificar tal decisión. Las reivindicaciones apuntan a la supresión del TUR (salvo para las medidas disci-

16 plinarias), al aumento de las indemnizaciones en los casos de salida voluntaria, una semana laboral mas corta y más vacaciones. El 18 de septiembre en una reunión entre las empresas contratadoras y el TGWU se llega a un acuerdo: las empresas contratadoras de Liverpool retirarán su amenaza y los sindicatos encarecerán los despidos voluntarios y el gobierno ayudará al NDLB para el financiamiento de estos despidos y de los déficits portuarios. El domingo 21 de septiembre, una nueva conferencia de delegados retira la convocatoria de huelga; el sindicato acaba de recibir dos cartas (todas la anteriores negociaciones habían sido solo verbales) una declara que el TUR será solo utilizado a fines disciplinarios, la otra declara que todos los portuarios sin destino serán destituidos de nuevo. El 22 de septiembre, día en que tenía que empezar la huelga, NDLB anuncia que las indemnizaciones por despido voluntario serán aumentadas notablemente (3.750 libras, para una antigüedad de 5 años 6.000 libras para una antigüedad de 10 años, 8.250 para una de 15 años, 10.500 para una de 20 años y 12.500 para los que lleven más de 20 años y marcharán antes del próximo 1 de agosto); la edad de jubilación es rebajada a los 60 años sin reducción de su cuantía (que por otra parte es mejorada).

Lo que ha pasado practicamente desapercibido, ya que no hubo huelga, es que el gobierno conservador, proclamando por todas partes que iba a acabar con las huelgas salvajes dotándose para ello con una ley sobre los piquetes de huelga, ha hecho todo lo que ha podido para evitar un enfrentamiento que le hubiera obligado a aplicar su ley. Mientras que proclama, en su línea "monetaria" su voluntad de dejar a patronos y empleados debatir "libremente" los problemas laborales, de hecho ha ejercido considerables presiones a los patronos para que cedan aún en detrimento de sus intereses económicos, al mismo tiempo

que les anticipaba el dinero para hacer frente a las reivindicaciones obreras. Es una clara prueba de que después de la caída de un gobierno conservador en 1.974, la de un gobierno laborista en 1.979 como consecuencia indirecta de la acción autónoma de los trabajadores por sus reivindicaciones, el capital -y su portavoz actual - el gobierno Thatcher, no puede permitirse (y menos en periodo de crisis) afrontar de nuevo este movimiento.

El control y esta acción en lo cotidiano pueden medirse por lo que va sucediendo después del acuerdo. Los portuarios de Liverpool amenazan de nuevo ir a la huelga el 30 de septiembre para sostener a los portuarios ocasionales que no estaban protegidos por los recientes acuerdos y amenazados por tanto por los despidos: también los patronos tuvieron que ceder y des-



tinuar de nuevo a estos portuarios. Un nuevo conflicto surge el 6 de Octubre en el puerto pesquero de Grimsby cerca de Hull. Una empresa, la Grimsby Landing Company, rechazó tomar 4 portuarios de los 30 que debían ser destinados en el puerto; después de un día de huelga, tuvo que ceder. Cabe pensar que la crisis forzará de nuevo a los patronos a arriesgarse a nuevos conflictos del mismo tipo en otros puertos. Podemos ver en esto las realidades económicas y las luchas sociales surgir en el enfrentamiento directo de clases patrono-trabajadores, dejando de lado tanto al gobierno como a las direcciones sindicales impotentes de solucionar los problemas de una sociedad en crisis, cuales quiera que sean sus pretensiones a este respecto.

Carta de un compañero

17

Queridos compañeros:

Parece haber llegado el principio del fin a esta interminable pesadilla. Esa pesadilla que desde su comienzo lo ha sido para todos y que indiscutiblemente todos hemos sufrido el desvelo de muchas noches.

Yo creo como mayor (y como yo hay muchos) que nosotros los viejos, dicho así, hemos de elogiar a todos estos portuarios jóvenes y quizá algunos no ya tanto, por su prueba de valor y entereza. Enfrentándose muchas veces a momentos de verdadero riesgo y esfuerzo como fué el encierro en el barco italiano, como han sido enfrentamientos desagradables llevados a cabo, exponiéndose a un riesgo en el cuál se han jugado tanto como su propia vida.

Tampoco podemos menospreciar la labor de lucha y corage, no de menos esfuerzo, con que han contribuido nuestras mujeres. Muy dignamente también incluídas en este homenaje.

Como mayor que soy, sólo he podido contribuir, como tantos otros mayores como yo, si no a brazo partido sí en colaborar al lado de mis compañeros momentos difíciles de compartir, momentos angustiosos y penalidades. Por esto quiero deciros, en este mi artículo, como hombre mayor, que en mis años de Puerto jamás había visto esta unión nuestra de la que todos hemos sido partícipes. Y que todo ello lo debemos a un grupo de hombres, a esos compañeros que en especial vá este homenaje mío, y el cuál tiene nuestra adhesión. Compañeros que nos han hecho comprender que solamente con la unión se puede vencer, y hacernos saber que aquí existía, sabiendo nosotros corresponder demostrándolo, siendo más compañeros que nunca cuando hay que serlo.

SIGUE →

ACCIDENTES MORTALES

Desde el pasado verano, a causa de accidente laboral, han muerto los siguientes compañeros en nuestros puertos

Barcelona: JOSE LARROSA LOPEZ (7-4-81)

Valencia: FRANCISCO BRAULIO GOMEZ (29-3-81)

JOSE LLUCH SORIANO (26-11-80)

Bilbao : AMBROSIO URIARTE MARCAIDE (29-9-80)

HIGINIO SAINZ (4-3-81)

Yo creo que sabréis que me estoy dirigiendo a nuestra Coordinadora. No hace falta poner nombres aquí, pues todos sabemos de quién se trata y sin ninguna excepción. Esos compañeros que sin descansar un momento, poniendo todo su empeño y esfuerzo constante en la lucha por nuestra causa. Sabiendo poner en su momento toda su inteligencia y sabiduría y sabiendo implantar el ánimo en las más difíciles y críticas ocasiones, en que parecía venirse encima la desmoralización. Una tarea difícil, estar en el sitio que les corresponde, firmes, entregándose sin tregua ni descanso en su puesto. Hombres, en fin, que quizás hayan sufrido en silencio mucho más que nosotros, en el sentido de la responsabilidad que asumían en momentos ipero que muy difíciles.

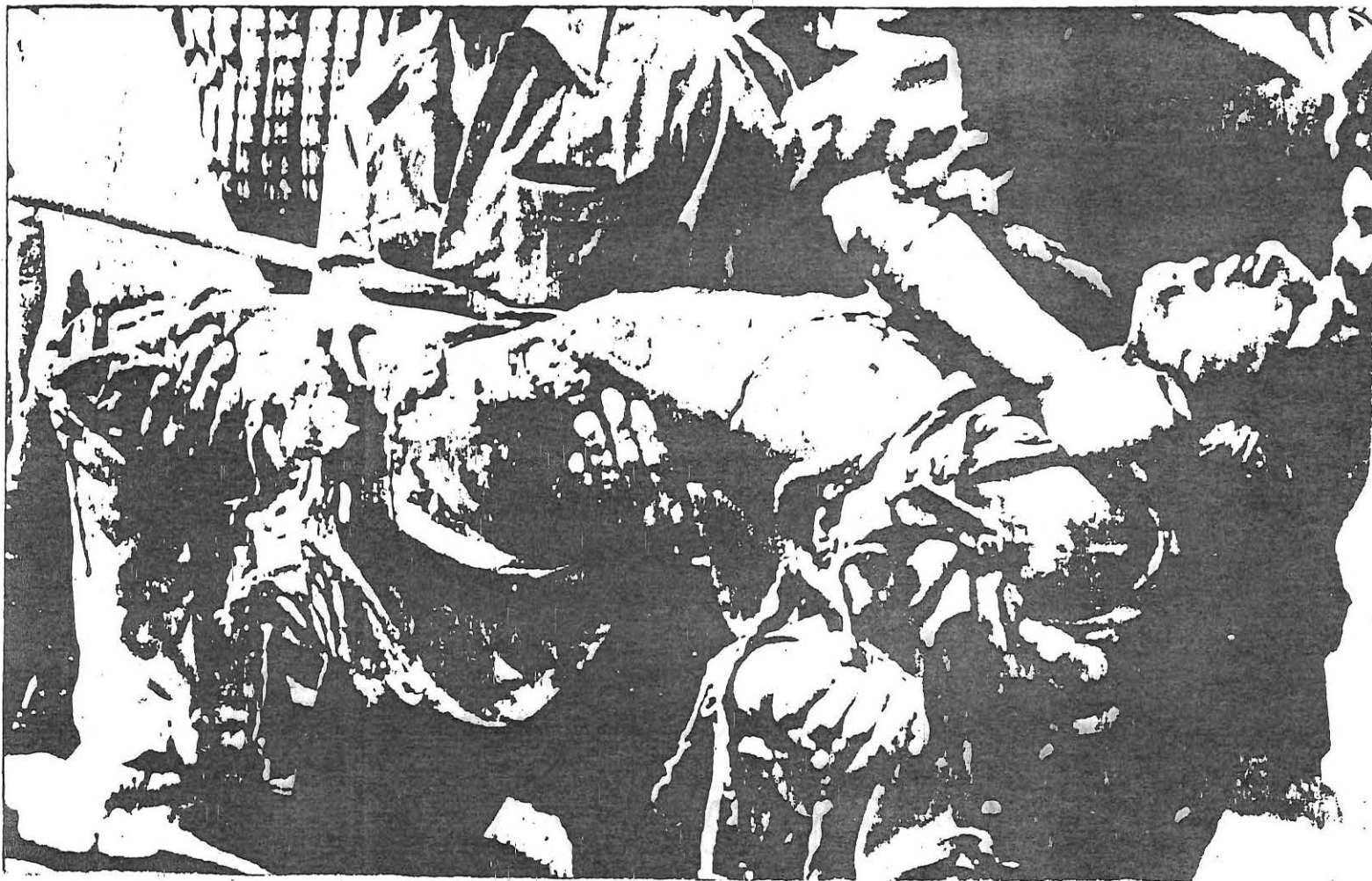
Nada más. No quisiera que esto sonara a pedante por tanto elogio. Nada más que decir, que no sepáis por propia experiencia.

Que este artículo lo leáis sabiendo acoger la alegría de este compañero vuestro, guiado de unos humildes sentimientos que brotan del corazón. ¡Homenaje a todos vosotros, compañeros! ¡Homenaje a nuestra unión y lucha!

Y todos juntos demosle el nuestro a nuestra Comisión. Mi tributo para ellos es:

"Cada día nacen muchos niños. Si el día de mañana fueran como estos grandes compañeros...sí que valdría la pena decir....."

ii SOY ESPAÑOL ii



El gran capital- en contra de nuestra unión y de nuestros derechos- también se cobra sus víctimas. Belén María, detrozada por un esbirro del capital, representa todo un símbolo de la lucha de los portuarios.

- Alcoholismo -

19

Siendo muchos los factores que interviene para que la psicoterapia de mi Grupo resulte operativa para detener mi enfermedad alcohólica, señalaré los que mayormente me llevan a la senda de la sobriedad.

1°.- Por vez primera, me veo en un lugar donde se me juzga, donde se me comprende y sobre todo donde se me acepta en aquella vertiente de mi vida que los demás rechazan, y donde mis comportamientos no se ven como castigables, sino que como producto de mi sufrimiento por la enfermedad. Es este ambiente liberal, sin críticas y sin exigencias, que despierta en mí una primera gratificación para todo individuo.

2°.- Por vez primera, puedo verme en los demás y mis problemas que podía guardar o negar, al sentirlos expuestos por otros compañeros, puedo vaciarlos sin sentirme un extraño. Ello me permite confiar en los demás cosa que hasta entonces no podía hacer.

3°.- Por vez primera, veo conflicto y solución y de esta manera puedo aceptar una mayor inspección sobre mí ya que a cada descubrimiento que hago de mí mismo, me identifico con otro compañero, lo que me incorpora a la solución del problema.

4°.- Por vez primera, esta aceptación de mi persona me trae el descubrimiento ¡Quizás por vez primera! y lo repito, de que en mi interior existen partes útiles y sanas que puedo utilizar para afianzarme, en mi mismo, contra aquéllas menos útiles o más deterioradas por el alcohol y más aún, para comunicarme con los demás a nivel de sentimientos, desahogando así tensiones contra las que no podía luchar.

5°.- Por vez primera, veo a través del Grupo que no solo soy capaz de recibir, sino también de dar, con lo que paso de una actitud pasiva o de conformidad a una actitud de intercambio adulta.

6°.- Por primera vez, a través de terapia del grupo, veo que soy capaz de controlar mis impulsos al igual que situaciones vitales difíciles, y entre sesión y sesión, vivo con la esperanza, ya sea de encontrar una ayuda, una solución o un consejo que



yo pueda sacar de vivencias semejantes y siempre, en todo caso, simplemente el desahogo que al contarlo experimento de la tensión del conflicto.

Resumiendo: A través del grupo logré detener mi enfermedad y dejé de ser aquél individuo que buscaba soluciones movido por la rabia, la depresión, la venganza o la destrucción, para pasar a ser un individuo que espera, piensa y decide como cualquier persona normal.

JAVIER J.

El día 24 de Abril fué dada a conocer la sentencia sobre los despidos efectuados hace seis meses por la empresa Mapor, con motivo de la huelga efectuada por los estibadores. Dicha sentencia ha sido de declaración de "nulo el despido" y por tanto falla la readmisión y el pago de los salarios. Pendientes de la misma sentencia y por las mismas causas quedan todavía los 66 compañeros despedidos por Marítima Layetana y Contenemar (49 y 17 respectivamente). La sentencia se manifiesta claramente, también, sobre la anti-constitucionalidad del Decreto, considerándolo contrario al Estatuto de los Trabajadores y a normas de rango superior. Considera que este Decreto sólo puede modificar lo que respecta a la estructura de la OTP pero nunca lo que haga referencia a las relaciones laborales, que han de quedar sujetas al Convenio firmado en Agosto y por tanto la Ordenanza de Estibadores, que también fué asumida por las partes en dicho pacto; por tanto son las normas con plena legalidad y vigencia. La sentencia también se manifiesta aclarando que todos los requisitos para la legalidad de la huelga fueron cumplidos. Esta sentencia ha venido a poner los puntos sobre las íes en los conceptos que defendemos.

Queda demostrada claramente la improcedencia de la contratación de esquiroles. Su permanencia en nuestros puestos de trabajo nunca ha estado justificada, ahora aún menos. Esperamos que las autoridades hagan valer estos criterios para acabar con la situación de esquiroles que es la que mantiene hasta ahora el conflicto en punto muerto. Es principalmente a la Generalitat que corresponde manifestarse por la ilegalidad de los esquiroles, máxime cuando habían manifestado que esperaban esta sentencia para dar paso a su resolución. Ahora yá no tienen excusa posible, la sentencia es clarísima y no dá lugar a interpretar las cosas de otra manera. Salvo que quieran seguirse zafando del tema. También Gobierno Civil tiene algo a decir, ya que para prever estos supuestos de huelga en el puerto sacó el Gobierno un Decreto de servicios mínimos según el cual los esquiroles han de salir una vez levantada la huelga.

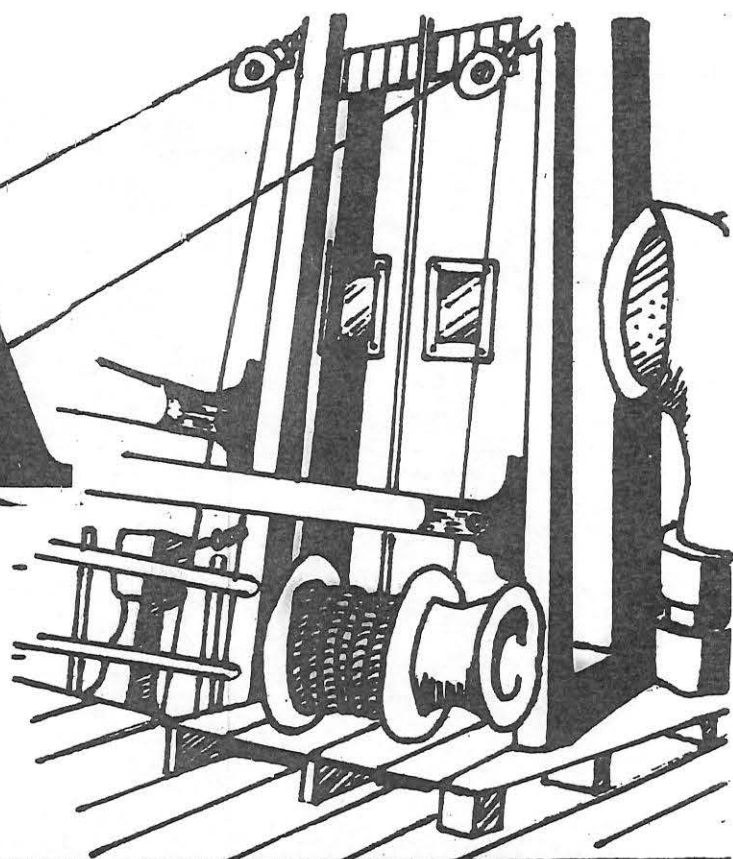
A la patronal se le ha enviado una carta pidiendo nuevamente la negociación y en prueba de voluntad negociadora se ha normalizado la situación de destajos. Esperamos que a partir de ahora nadie dude de nuestro interés por resolver la situación y quede patente que la patronal no dará un sólo paso mientras no actúe en el problema de esquiroles la Administración.

Deposito legal B17523-1981

LA ESTIBA

BOLETIN DE LA COORDINADORA ESTATAL
DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

n°5 Enero 1983



LUCHAS EN LOS PUERTOS DINAMARCA

En la primera semana de diciembre, los estibadores daneses fueron a la huelga para defenderse de una regulación de la ley de desempleo en su país y que, como a nosotros, les afecta en su salario de asistencia al trabajo.

Esta ley la presentó al Parlamento el gobierno social - democrata saliente y la ha aprobado el gobierno conservador entrante. Si tenemos en cuenta que los sindicatos daneses están controlados por el grupo social-democrata, la lucha de los portuarios tiene en contra al gobierno y a la oposición a la patronal y a los sindicatos.

Esta ley no solo afecta a los 3.000 estibadores daneses, si no a los 200.000 obreros del país que tienen trabajo discontinuo o con empresas en regulación de empleo.

Pero los estibadores han formado dentro del sindicato un grupo autónomo y esto es lo que hace que su huelga indefinida se realice en solitario; ya que los grandes sindicatos oficiales en aquel país, como en todos, actúan como freno de la lucha obrera con sus pactos con el gobierno y la patronal.

A los estibadores, esta ley, les reduce su salario en un 10 % de promedio; pero en los puertos donde hay menos trabajo la situación se vuelve dramática, ya que se depende más de las prestaciones del desempleo.

Después de un mes de huelga, el gobierno les ha ofrecido como única salida el suspender en los puertos durante dos meses la aplicación de esta ley. Pero condicionado a que



en este plazo negocien con la patronal el pasar a ser fijos de las empresas privadas la mayoría de las plantillas, (en la actualidad sólo hay el 25%), y del resto se haría cargo el gobierno pero no han aclarado como.

La huelga ha sido declarada ilegal por los jueces y han condenado a los fijos de empresa a pagar a sus patronos 30 KD (unas 500 ptas.) por hora de trabajo perdida y a los del turno de rotación a una multa por no presentarse al trabajo.

El gobierno y la patronal han organizado la represión de la lucha con los medios habituales, policía, esquiroles, sanciones, etc... y los trabajadores han organizado su defensa impidiendo el trabajo y defendiendo su huelga.

Así fue como el día 27 de diciembre, Kaj Aage Nielsen de 49 años, estibador del puerto de Aalborg que había ido con 50 compañeros más a impedir que un buque roll-on operara en un pequeño puerto cercano al suyo, fué asesinado, al ordenar un patrón que arremetiese contra los estibadores que le impedían la entrada al muelle a un camionero que obedeció su orden.

La solidaridad internacional se está dejando sentir: en los puertos de Suecia, Noruega e Inglaterra no se manipulan mercancías con destino o procedentes de Dinamarca. En España se han hecho acciones a buques daneses en las Palmas, Tenerife, Valencia y Barcelona, que van desde rendimiento mínimo, paros de una hora, etc...

Dur
Por
he
por
est
Por

Hay que hacer notar las semejanzas de la lucha de los compañeros daneses con nuestro reciente conflicto.

—Apoyamos la lucha de los estibadores daneses y proclamamos nuestra solidaridad con los obreros de todo el mundo.



Durante este mes de Enero, las acciones de los estibadores Daneses se han sucedido. Por Primera vez en Dinamarca se ve actuar a estos policia. Las cargas no se han hecho esperar y el resultado es enfrentamientos generalizados entre estibadores portuarios, parados (estos se han unido en las ultimas semanas a la lucha con los estibadores) contra policia y esquiroles.

Por el momento hay 21 detenidos y 8 heridos de consideración

INFORME SOBRE LAS ELECCIONES SINDICALES

Se adjunta a continuación los datos de las elecciones celebradas hasta la fecha

	Coord.	UGT	CCOO	OTROS		COORD.	UGT	CCOO	OTROS
ZONA ANDALUZA					ZONA CATALANA BALEAR				
Cádiz.....	13	3	1	-	Barcelona ...	23	-	-	-
PºSta M.	3	-	-	-	Palamós	1	-	-	-
Barbate	3	-	-	-	S. Carlos ...	5	-	-	-
Huelva	10	3	-	-	Mahón	3	-	-	-
Algeciras ...	9	-	-	-	ZONA NORTE				
Malaga	9	-	-	-	Coruña	-	-	13	-
Almeria	5	-	-	-	Ondarroa	-	-	1	-
Sevilla	4	-	9	-	Pasaje Comercial-	6	2	1	
ZONA LEVANTE					Pasaje Pesquero -	-	-	-	9
Cartagena ...	9	-	-	-	FERROL	-	-	3	-
Alicante ...	13	-	-	-	Avilés	-	8	1	-
Aguilas	3	-	-	-	Santander ...	-	2	7	-
Gandia	5	-	-	-	Gijón	-	3	-	6
Castellón ...	9	-	-	-	Vigo	-	4	8	
Valencia	12	-	-	-	Total..... 214 29 45 16				
ZONA CANARIA									
Fuerteventura	5	-	-	-					
La Palma	9	-	-	-					
Tenerife	23	-	-	-					
Las Palmas ...	23	-	-	-					
Lanzarote ...	9	-	-	-					
Gomera	5	-	-	-					
El Hierro ...	1	-	-	-					

LA ESCANDALOSA VERSION DE UGT
SOBRE ELECCIONES

EMPRESA	NUMERO DE TRABAJADORES	U.G.T.	CC. OO.	U.S.O.	NO AFIL.	COORD.	OTROS	TOTAL
JUNTAS DE PUERTOS, PUERTOS AUTONOMOS Y C. ADMINISTRATIVA	5.626	116 51,32º/o	67 29,64º/o	11 4,84º/o	10 4,42º/o	--	22 9,78º/o	226
ORGANIZACION TRABAJOS PORTUARIOS	3.742	56 45,90º/o	17 13,93º/o	--	--	43 35,24º/o	6 4,91º/o	122
AUCONA, S. A.	823	17 36,17º/o	8 17,02º/o	--	--	--	22	47
CONSIGNATARIAS/ADUANAS, Etc.	622	47 90,38º/o	5 9,61º/o	--	--	--	--	52
TOTAL	10.813	236 52,69º/o	97 21,70º/o	11 2,46º/o	10 2,23º/o	43 9,61º/o	50 11,18º/o	447

Este es el cuadro estadístico que publica en la pag. 7 UNION PORTUARIA(Boletín informativo del sindicato de Puertos y Aduanas de UGT del mes de diciembre 1982) sobre el resultado de las elecciones sindicales.El artículo viene encabezado por el título ASUMIMOS LA RESPONSABILIDAD DE SER LA MAYORIA.Es difícil imaginar esta gran manipulación de los datos. Confiábamos que el cambio era otra cosa