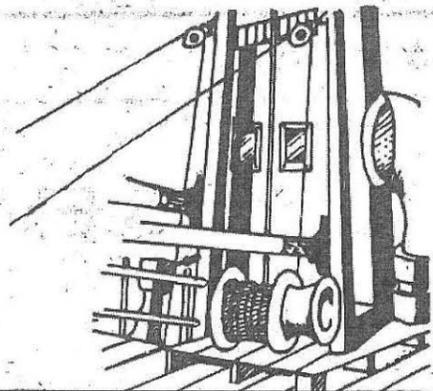


LA ESTIBA



BOLETIN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS N.º 5 - EPOCA II - OCTUBRE 1984

IMPRESION: GRAFICAS TENERIFE, TELF. 61 12 62 - TACO. Dep. Legal: TF. 291/84

CON LA REESTRUCTURACION ENCIMA

¡QUE VIENE EL COCO!

Mientras esperamos que el Subsecretario de Trabajo recoga datos -según sus palabras- para que nos convoque y empecemos a negociar la Reestructuración, la vida sigue:

La OTP tiene encima el decreto 2302/80 que la convierte en Oficina de Empleo, y su Director "tiene que aplicar la Ley".

Mientras la OTP está haciendo la reestructuración: rebajando la prestación por desempleo; negándose a pa-

gar a los que están en edad de jubilación; permitiendo que trabaje personal de la calle, o sea el intrusismo...

A todo esto esto tenemos que ponerle freno, pues en la medida que dejemos que nos vayan robando poco a poco nuestros derechos, el día que nos llamen a negociar nada tendremos que negociar, ya que nos lo han quitado todo.

Por lo tanto debemos seguir defendiendo:

La Unidad: un sólo comité de empresa, un único Convenio.

La Exclusividad: tenemos que imponernos la responsabilidad de seguir manteniendo personal profesional en el puerto.

Rotación: seguir repartiendo el trabajo en los puertos por igual.

LA ESTIBA DE NUEVO

Con este número de La Estiba, queremos reiniciar una experiencia tan importante para los trabajadores de los puertos.

La necesidad de que todos tengamos toda la información para poder decidir sobre nuestra problemática, nos mueve a relanzar esta tarea informativa.

En las reuniones de Coordinadora se genera gran cantidad de material informativo que, normalmente, no sobrepasa los límites de estos encuentros. Material importante este para que todos podamos seguir perfectamente la vida y luchas de nuestros puertos: por lo que sería una pena -diríamos más, un verdadero paso atrás- no intentar que esta información llegue a todos los interesados.

Las noticias tendrán que ser cortas, por el poco espacio con que contamos, pero trataremos que tengan mucho contenido y variedad; para recoger fielmente nuestra realidad.

De todas maneras, en este proceso TU tendrás mucho que decir, porque para TI lo hacemos.

EL PLUS DE ASISTENCIA

LAS REBAJAS DEL GOBIERNO DEL CAMBIO

La Ley N.º 31/84, de fecha 2/8/84, de Protección por Desempleo, en su Art.º 9º, establece nuevas cuantías del importe de las prestaciones, que vienen determinadas en función del número de hijos menores de 26 años que, convivan con el titular, dependan económicamente del mismo o sean incapacitados.

Las nuevas cuantías del mes de septiembre, serán las siguientes:

Sin hijos...170%= 1968 ptas.
Un hijo...195%= 2.258 ptas.
Dos o más hijos...220%=2547pt

Estas prestaciones serán diarias.

El Gerente...

Con esta ley que es para los parados, pretenden rebajarnos nuestra percepción del Plus de Asistencia, como ya vemos en los cálculos que una Gerencia de la OTP ha puesto en su tablón de anuncios, y que se está convirtiendo en la pretensión

de todas las demás. De entrada, la aplicación de esta ley, si es con toda su letra, también hay que incrementar dichos topes con la parte proporcional de las pagas extras, con lo que muchos pasarían a cobrar más, pero otros per-

derían. Esta ley no es para nosotros, por lo que la Coordinadora está tratando de arreglar este asunto en Madrid. Quien pretenda aplicar esta ley en los puertos, lo único que quiere es crear conflicto en ellos.

CON EL SALARIO REGULADOR

NOS QUIEREN DIVIDIR

La base de cálculo para nuestras prestaciones (I.L.T., jubilación...) se sacan del salario promedio de cada categoría, por esto todos los de una misma categoría venimos percibiendo lo mismo.

La OTP pretende ahora que la I.L.T. y la jubilación se calculen individualmente. Lo que supondrá una di-

ferencia entre los fijos de empresa y los de rotación.

Si esto se lleva a cabo, los fijos de empresa tendrán que volverse al censo en los puertos si queremos mantener la igualdad... o todos juntos mantener una lucha para que este sistema no se llegue a implantar.

SUMARIO

- LAS EMPRESAS SIGUEN ATACANDO
- RELACIONES LABORALES ESPECIALES
- O.T.P. DE MAL EN PEOR
- INTERNACIONAL

LAS EMPRESAS SIGUEN ATACANDO

LAS PALMAS

Las empresas recurren en contencioso administrativo contra el salario regulador, rompiendo el acuerdo firmado en Julio pasado en Canarias por todas las empresas y con la mediación de la Consejería de Trabajo del Gobierno Canario.

Ante esto, el colectivo de este puerto decide realizar una huelga intermitente (hora sí, hora no) a partir del 1 de Octubre. Con el comienzo de la huelga empiezan los contactos de la patronal, Administración con los trabajadores.

Después de nueve días de huelga la Administración le ofrece a la patronal un incremento del 2,5% sobre las tarifas de usuarios vigentes, con lo que la patronal decide retirar el recurso. Quedando así el motivo de la huelga resuelto.

Tenemos que añadir que los barcos desviados a Tenerife por motivos de la huelga fueron solidariamente no atendidos.

SEVILLA

En este puerto las empresas habían sido más agresivas, y tenían recurrido el salario regulador desde el 82,

año en el consiguieron suspender la aplicación del salario regulador, con lo que las jubilaciones de los que se marchaban se calcularon por el promedio del 81, con el consiguiente perjuicio económico.

El colectivo de este puerto, apoyado por las gestiones de Coordinadora ante las empresas de mayor tráfico en ese puerto, inició trabajo a jornal los meses de Julio, Agosto y Septiembre. El ocho de Octubre Coordinadora, por medio de los comités de cada uno de sus puertos, anuncia a las empresas mencionadas acciones de solidaridad con los trabajadores portuarios sevillanos, tendente a que los empresarios depongan su actitud.

Por fin, las acciones dan resultado, las empresas han anunciado el propósito de retirar los recursos del 83 y 84, así como gestionar con el ISM la revisión de las jubilaciones que hasta ahora hayan sido calculadas con el promedio del 81 en vez de la del 82 que ellos habían suspendido.

mente incluidos en el censo de la OTP, están trabajando actualmente en la estación terminal de contenedores de SEALAND en Algeciras. Son alrededor de 20 hombres Reclaman ser incluidos en el censo como estibadores. Estamos de acuerdo porque la manipulación de las grúas desde hace unos nueve años la vienen realizando estos trabajadores, y pensamos que es una tarea portuaria que debe ser realizada por estibadores censados.

Hemos reclamado a la Dirección en España de la mención nada firma que esos manipuladores de grúas debe incluirse en el censo en las mismas condiciones que el resto de los estibadores de España.

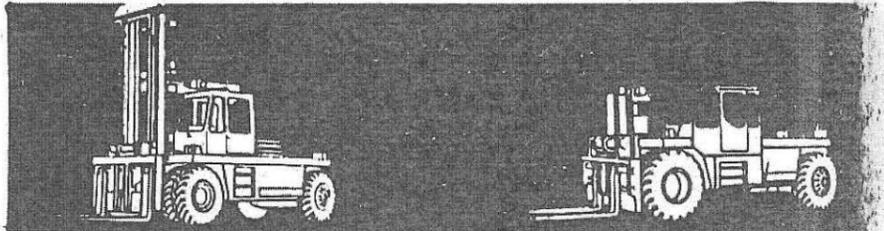
Como quiera que la empresa

rechaza nuestra justa reclamación, llegó la hora en la cual debemos emprender acciones.

Decidimos convocar una huelga en contra de los barcos de la SEALAND en todos los puertos donde ésta está operando actualmente.

Ante esta convocatoria de huelga, la empresa firma un documento en el que se compromete a negociar una solución a las peticiones de Coordinadora en este puerto. Nosotros en vista de lo cual levantamos huelga.

Esperamos en próximas fechas resultados de las negociaciones, ya que en caso contrario pasaría a efecto el acuerdo de este colectivo y Coordinadora de reiniciar la lucha junto con los otros puertos.



HAY QUE TRABAJAR AUNQUE NO PAGUEN

Ante la negativa de la OTP de Valencia de prestar personal a la empresa Contemmar por adeudar varios millones de pesetas, la Asociación Naviera Valenciana recurrió contra dicha negativa, obteniéndose sentencia del Tribunal Supremo de 20/1/83 a favor de los empresarios, que provoca una resolución de la Dirección General de Servicios anulando el art.31 del desarrollo del Decreto 2302/80, que decía:

"La OTP sólo facilitará los trabajadores solicitados cuando las empresas se encuentren al corriente de sus obligaciones con la Seguridad Social y con los

propios trabajadores".

La sentencia basa su fallo en el "derecho que a los trabajadores se les quite de poder asistir al trabajo" ¡Que gracia!

El derecho de ir a trabajar sin cobrar.

La Coordinadora ha decidido que en los próximos meses que se presenten autorizar a la OTP para que siga negando el personal, haciendo ejercido así nuestro derecho a decir NO a trabajar sin cobrar. Además más de otro tipo de medidas sindicales que también se han acordado tomar con dichas empresas en todos los puertos de Coordinadora.

RELACIONES LABORALES ESPECIALES

PUEDE SER UN PASO ADELANTE

En el B.O.E. del 4 de Agosto se incluye dentro del art.2º del Estatuto de los Trabajadores (referente a relaciones laborales de carácter especial) a los estibadores portuarios. La Coordinadora venía reivindicando esta inclusión desde tiempo atrás en todos sus escritos, por considerar que esto podría servir de marco para el futuro tratamiento de nuestro relación laboral.

ALGECIRAS

Un grupo de conductores de grúas que no están actual-

El Gobierno se da a sí mismo un plazo de doce meses para desarrollar la regulación de estas relaciones. Abrá que seguir luchando para que ese desarrollo recoga la verdadera realidad de los puertos.

Consideramos esto un paso adelante respecto al decreto que nos consideraba parados, ya que por lo menos reconoce una relación laboral.

LA O.T.P. DE MAL EN PEOR

VIGO

Los compañeros de este puerto informan que se contabilizan 13.000 jornales (a través de la OTP) fuera de censo. Llegan a existir lugares permanentes de contratación de personal en los bares que rodean la zona portuaria. En el puerto pesquero llegan a trabajar conjuntamente el personal del censo y el de la calle al 50%. Aquí la reestructuración ya esta hecha, desgraciadamente, como quieren las empresas, y la Administración conciente. La división sindical existente (UGT, CC.OO, INT GA, CNT ...) hace imposible la unidad de las bases y realizar una lucha fuerte y eficaz a la patronal.

PASAJES

En este puerto existe una segunda lista, con una sentencia donde se les recono-

ce el derecho a ser portuarios del censo de la OTP

La situación es que cada uno de estos portuarios ha trabajado el año pasado un mínimo de 150 jornadas, después de haberse realizado 9000 jornadas extras por el personal del censo. Ni la razón jurídica ni la evidencia de la realidad expuesta hacen que tengan los mismos derechos que el Colectivo; la única razón de tal estado es que no son de la UGT estos compañeros de la segunda lista, mientras que el comité de este puerto sí, y al que la Administración se inclina como ya nos tiene acostumbrado ultimamente. La Coordinadora seguirá luchando, junto con los propios interesados, contra la arbitrariedad de la UGT y la OTP.

HUELVA

En este puerto la UGT pre-



tende darle entrada en el Censo a nueve de sus afiliados a través de la falsificación de actas del Consejo local, en esta acción parece estar implicados funcionarios muy representativos. ¿Qué pretenden con tan oscura maniobra?

NUESTROS PUERTOS

1980
 DECRETOS 21/1970
 20/1971
 10/1972
 10/1973
 10/1974
 10/1975
 10/1976
 10/1977
 10/1978
 10/1979

POR UN FUTURO COMÚN PARA NOSOTROS

DEFENDIENDO:
LA UNIDAD, PROFESIONALIDAD Y ROTACION
COORDINADORA ESTATAL
 DE
ESTIBADORES PORTUARIOS

PUERTOS QUE CONSTITUYEN LA COORDINADORA Y NUMERO DE DELEGADOS

Cádiz	13
Algeciras	9
Barbate	5
Pto. de Sta. Maria	3
Motril	3
Huelva	11
Málaga	9
Sevilla	5
Almería	5
Valencia	21
Alicante	13
Gandía	5
Aguilas	3
Cartagena	9
Barcelona	23
Castellón	9
Tarragona	13
Mahón	1
Palamos	1
San Carlos	5
Las Palmas	23
Lanzarote	9
Fuerteventura	3
Tenerife	23
La Palma	9
Gómera	5
El Hierro	1
Bilbao	16
Gijón	9
Delegados en O.T.P.	327
La Coordinadora	224
(ELA-LAB-UGT-CC.OO)	103

¡¡NOS CORRESPONDE LA MAXIMA RESPONSABILIDAD!!

EXITO EN ROTERDAM

HOLANDA

Hemos tenido comunicación telefónica con Roterdan que aunque un poco difícil de entender, lo cierto es que el puerto está en lucha y la situación parece ser que es la siguiente:

El año pasado se llegó a un acuerdo en virtud del cual se mantenía y se recortaba el nivel salarial a cambio que se garantizara el mantenimiento de la plantilla del puerto. Sin embargo, en el momento actual con motivo de la quiebra de una empresa a la que pertenecen 51 estibadores, se pretende despedir 86 portuarios del puerto que pertenecen al pool incluidos

aquellos 51.

Hace una semana que el puerto se haya en lucha. Aunque a nivel oficial se dice que no hay problemas, la situación es tensa. Aunque no hay huelga permanente, de hecho se producen paros, bloqueos de barco, etc. Se solicita el apoyo internacional mediante telegramas. En la semana próxima habrán reuniones con Hamburgo y Bremen para concertar acciones de solidaridad.

De momento no se estima necesario que el comité europeo se reúna en Roterdam. Sin embargo, sí se piensa que pueda ser conveniente cuando terminen las acciones, organizar en esta ciudad el Congreso Internacio-

nal.

El momento de lucha se considera muy importante, pues en el mismo participan tantos estibadores sindicados, como grupos independientes.

En comunicación telefónica con el puerto de Roterdam nos explican que las acciones llevadas a cabo han tenido un completo éxito. No solamente en el sentido de que no son despedidos los compañeros que estaban amenazados, sino que además se han adoptado garantías para el futuro.

Les insisto que nos envíen información escrita, sobre todo explicándonos como queda el movimiento sindical en el momento actual.

PROTESTA POR LA DISCRIMINACION DE PASAJES

COMITE EUROPEO

El comité internacional de la Coordinadora de estibadores portuarios ha enviado telegramas a la OTP del puerto de Pasajes, protestando por la discriminación de que son objeto los compañeros que allí trabajan y no se les permite ingresar en la OTP, y expresando la disposición a acciones internacionales en solidaridad.

FIN DE LA HUELGA

REINO UNIDO

Hace unos meses recibimos una carta de Jimmy Nolan agradeciendo el apoyo de España a la huelga tenida contra el intrusismo, con motivo de la descarga de un material de hierro para una fábrica de acero cerca de Hull. La huelga terminó con un reconocimiento del derecho a la exclusividad de los estibadores, por lo que fue un éxito, además por la participación de casi totalidad de los puertos, incluidos los puertos no registrados, tan importan-

tes como Fillingstown.

Nuevamente se produce una nueva huelga debido a que el Sindicato decidió no descargar carbón importado para ayudar a los mineros, que se encuentran en paro desde hace siete meses.

El conflicto se inició esta vez en el puerto escocés Hunterston, cuando los responsables de una planta siderúrgica cercana contrataron trabajadores no sindicados para descargar el carbón de los barcos. La huelga fue mal acogida, porque

los estibadores consideraron que tenían motivaciones políticas. Además, los trabajadores de la siderúrgica les acusaron de poner en peligro sus puestos de trabajo. En estas condiciones los líderes sindicales optaron por negociar. El a-

cuérdo establece que los estibadores de Hunterston sólo deberán descargar 18 mil toneladas de carbón a la semana, cifra inferior a la habitual, pero suficiente para mantener la planta en funcionamiento.

SOLIDARIDAD CON LOS COMPAÑEROS

DINAMARCA

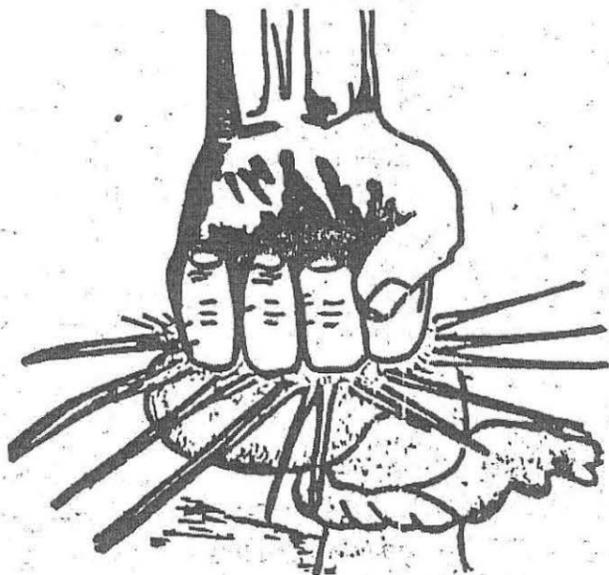
Dos compañeros estibadores fueron condenados a cinco años de prisión por supuesta participación en el incendio de unos almacenes con ocasión de las huelgas general de puertos habidas en Dinamarca hace dos años.

Se propone que la solidaridad también se exprese enviando de vez en cuando alguna postal, sobre todo al disfrutar las vacaciones en recuerdo de los compañeros que se encuentran en prisión.

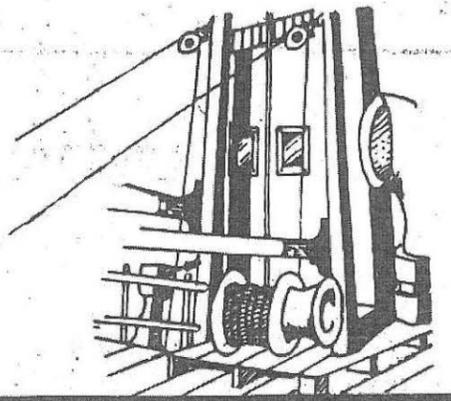
Sus direcciones son las siguientes:

- Jan Christiansen
Postbox 503
8.700 Horsens
Dinamarca

- Egon Josensen
Postbox 503
8.700 Horsens
Dinamarca



LA ESTIBA



BOLETIN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS Nº 6 -

EPOCA II - DICIEMBRE 1984

IMPRESION: GRAFICAS TENERIFE, TELF. 61 12 62 - TACO. Dep. Legal: TF. 291/84

LA ADMINISTRACION CONVOCA FORMALMENTE A LOS ESTIBADORES

Si se cumplen la palabra dada a Coordinadora, UGT y CCOO por el Director Ejecutivo el pasado día 11 de Diciembre en Madrid la Administración ante la presiones que venimos

realizado y en concreto ante los últimos paros de advertencia que no estábamos dispuestos a que continuase la situación de deterioro en los puertos y la incertidumbre de la que

va a suceder en un futuro inmediato a cada uno de los miles de portuarios que componen los censos de la OTP; la Administración iniciará contactos con las partes afectadas (Estibadores Portuario y empresas usuarias del puerto) de forma ininterrumpidas hasta concluir la adecuación de este sector a las demandas reales que se hacen.

esperamos que se cumplan las promesas y nos sentemos a negociar nuestras alternativas de forma provechosa.

Como organización - asamblearia que somos estamos recorriendo todos los puertos con el fin de informar y recoger propuesta y sugerencias que incorporar a este próximo y esperanzado encuentro.

Por el bien de todos

EN HUELVA

LA OTP CONTRA EL DECRETO

Según consta en la última acta del Consejo Local de Huelva, el Presidente, la representación empresarial y la representación social, han decidido dimitir ante la propuesta de la Dirección Ejecutiva de la OTP, de poner en funcionamiento en ese puerto una lista complementaria de trabajadores eventuales con aquellos que hubieran realizado no menos de 10 turnos en el ejercicio anterior. Hay que aclarar que se da la circunstancia de que los beneficiarios de esta medida serían afiliados a la UGT.

En nuestro anterior número de LA ESTIBA denunciábamos la actitud de la Dirección ejecutiva que en el puerto de Pasajes y ante una

segunda lista con más de 10 años de antigüedad y un mínimo de 150 jornadas al año, con una sentencia donde se les reconoce el derecho de ser estibadores Portuarios sigue esa misma Dirección manteniéndoles en una lista discriminada. Hay que aclarar que aquí los que están afiliados a la UGT es el comité de Empresa de los censados en la OTP de Pasajes.

La OTP ha respondido a la dimisión del Consejo Local con un comunicado en el tablón de anuncio del puerto, estableciendo los siguientes requisitos para entrar a trabajar en el puerto.

- Ser español
- Mayor de 18 años
- Estar en paro.

Sigue pag. 4

SOLIDARIDAD CON NICARAGUA

Por la presente la COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS quiere comunicar al Gobierno de Nicaragua a través de este Consulado nuestra adhesión al acto que en solidaridad con Nicaragua se celebró el pasado día 21 del cta en diferentes ciudades del estado Español.

Nuestra Organización quiere expresar su más enérgica repulsa contra todos aquellos gobiernos que intentan por todos los medios derrocar al gobierno de Nicaragua legalmente constituido, atentando contra los derechos de los pueblos a su autodeterminación.

Admiramos a este Pueblo que supo liberarse del dictador Somoza y continúa luchando heroicamente por defender su libertad contra las agresiones externas y de una manera especial de la agresión de la Administración Reagan.

La COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS que agrupa a la mayoría de los estibadores Portuarios del Estado Español (adjuntamos listado de puertos adheridos) quiere participar de manera activa en la ayuda solidaria que se organiza para el Pueblo de Nicaragua, aportando gratuitamente nuestro trabajo en todas las operaciones de estiba y desestiba de las mercancías que se embarquen procedentes de las aportaciones solidarias para este País.

Rogamos que conecten telefónicamente con el 310.58.23 de Barcelona en caso de necesitar nuestra ayuda.

Un saludo solidario que hacemos extensivo desde estas líneas a todo el PUEBLO DE NICARAGUA.

Barcelona a veinte y tres de noviembre de mil novecientos ochenta y cuatro

ULTIMA HORA

El BOE (24-8-84) amplía de 12 a 26 años para derechos de asistencia sanitaria a hijos y hermanos.

UNIDAD SINDICAL CONTRA LA PRIVATIZACION

Queremos hacer público el documento que plasma la nueva etapa unitaria retomada ante la política de la Dirección Ejecutiva de la O.T.P. marginadora de la participación activa y de clarificación

ante el deterioro de este organismo que los Estibadores Portuarios estamos demandando. Todos esperamos desde hace más de dos años que se notara una voluntad y un talante diferente en la Direc-

ción de la O.T.P. Por el contrario, nos encontramos ante la etapa más oscura y de mayor pérdida de atribuciones y funciones por el que este organismo autónomo ha pasado.

Para no externarnos en las muchas razones que corroboran nuestra afirmaciones transcribimos algunos párrafos de la contestación de la Dirección Ejecutiva al escrito unitario - que os damos a conocer por ser a nuestro entender tremendamente clarificador de la política que siguen dicha Dirección:

Ante el vacío legal en las relaciones Jurídico-Laborales planteadas nos contesta: "COM PARTE LA PREOCUPACION POR LAS REPERCUSSIONES NEGATIVAS QUE EN LA LABOR PORTUARIA SE REFLEJAN COMO CONSECUENCIA DE LA FALTA DE CLARIFICACION JURIDICA DE LOS SUJETOS QUE CONSTITUYEN LOS SOPORTES DE LAS RELACIONES LABORALES, LO QUE PERTURBA LA PRESTACION DEL PROPIO SERVICIO PUBLICO PRODUCIENDO DESAJUSTE EN LA PRACTICA, QUE MAS QUE DEJACION DE FUNCIONES POR EL ORGANISMO, SON INHIBICIONES FORSOSAMENTE NACIDAS DE LA AUSENCIA DE NORMAS LEGITIMADORAS QUE OTORGEN FACULTADES EXPRESAS Y CONCRETAS".

Además de una pieza oratoria ¿Para qué estará entonces ese cargo además de para COM-

PARTIR LA PREOCUPACION ...?.

Y ante la acusación de que se está reestructurando por la vía de los hechos, según nos consta, contesta: "POR OTRA PARTE, NO EXISTE EL PROPOSITO SOLAPADO NI DIRECTO DE PROCEDER A LA REESTRUCTURACION DE LOS SERVICIOS POR LA VIA DE LOS HECHOS CONSUMADOS, SINO ANTES BIEN LAS MEDIDAS QUE SE ADOPTAN NO TIENEN OTRA FINALIDAD QUE LA DE ACOMODAR LA GESTION ADMINISTRATIVA Y ECONOMICA DE LA OTP COMO ORGANISMO DE LA ADMINISTRACION PUBLICO, A LAS EXIGENCIAS JURIDICO-FORMALES Y MATERIALES QUE RIGEN PARA EL RESCATE DE LAS PARCELAS DE LA ADMINISTRACION".

!osea desarrollar y ejecutar el Decreto.

Ojala esta etapa unitaria que reiniciamos sea larga y fecunda ante la lucha que se nos avecina.

La UGT en el papel reivindica una empresa pública para el futuro de la OTP.

Con CCOO firmamos el Convenio Marco en el 80 y hoy mantiene posiciones coincidente frente a la crisis y el deterioro de la OTP.

De cualquier forma las tres organizaciones tendrán que dar cuenta al final frente a los estibadores Portuarios de las actuaciones y posturas que se haya mantenido o eludido.

AL DIRECTOR EJECUTIVO DE O.T.P.

Madrid, 7 de Noviembre de 1984

Las representaciones Sindicales, Coordinadora Estatal de Estibadores Portuaria, Unión General de Trabajadores (UGT) y Comisiones Obreras (CCOO) reunidos en Madrid en el día de la fecha acuerdan, remitir al Director Ejecutivo de OTP lo siguiente:

Expresamos nuestra preocupación por el deterioro existente en la labor portuaria y la dejación de funciones por parte de la OTP, ante el vacío legal en las relaciones jurídicas laborales, que incide en las labores portuarias, como prestación de un servicio público que son los puertos.

Dicho deterioro es constatable, principalmente en los siguientes puntos.

- Inexistencia de Medicina de Empresa.
- Negativa al pago de los primeros días de I.L.T.
- Demora, en algunos casos abusiva, en el pago de horas sindicales y licencias retribuidas.
- Absoluta falta de actuación y organización en la prestación del servicio por falta de personal.
- Insuficiente información, que roza la ambigüedad en la aplicación del salario regulador.
- Falta de información en los planes y programas de la OTP.
- Pasividad en algunas gerencias que contribuyen aún más a deteriorar la actual situación.
- Ineficacia e incapacidad, total y absoluta en la exigencia en el cumplimiento de las deudas por parte de algunos "empresarios".
- Falta de inspectores de operaciones en la vigilancia de las labores portuarias, dadas las características especiales del trabajo, con alto grado de peligrosidad.
- Pasividad absoluta en el intrusismo laboral.

Todo lo anteriormente citado a nuestro juicio, conlleva necesariamente a una reestructuración de la OTP por la vía de hechos consumados.

Por ello manifestamos:

- 1º) La exigencia en participar de forma activa, en cualquier proceso de clarificación de la actual Organización de Trabajos Portuarios.
- 2º) Las Organizaciones firmantes, en el supuesto, de no producirse un cambio constatable a corto plazo, se reservan de forma individual o colectiva, las acciones oportunas, en defensa de los intereses de los trabajadores, que rectifiquen las actuaciones privatizadoras denunciadas.

U.G.T.

CC.OO

Coordinadora Estatal de Estibadores portuarios



ENCUENTRO EN ROTTERDAM 25, 26, y 27 de enero confirman asistencia: REINO UNIDO, SUECIA DINAMARCA, FRANCIA, ALEMANIA, BELGICA, ITALIA Y ESPAÑA.

LOS PUERTOS EN MARCHA

PALMA DE MALLORCA.

El comité de este puerto pidió la colaboración de la Coordinadora para hacer que las empresas llegaran a firmar el Convenio por el que no estaban en absoluto interesada. Se desplazaron miembros de otros puertos ha incorporarse a la comisión Negociadora y ha celebrado Asambleas. Durante la Negociación el colectivo portuario presionó con trabajo a jornal y se sancionó a los 80 portuarios de rotación por el Consejo Local a 10 días de suspensión de empleo y sueldo. Se interceptó en el puerto de Barcelona un barco procedente de ese puerto que fue cargado con esquirolas y marinería. A Valencia antes de que llegara otro en iguales condiciones los portuarios ya habían anunciado idénticas medidas de solidaridad.

Las sanciones se levantaron y el convenio se ha firmado con la adhesión al Convio Marco y a la Ordenanza laboral vigente en el año 74. Se les pone tope al número de fijos a adscribir por las empresas en un tercio del censo (hoy son más de la mitad) que junto con otras medidas firmadas han conseguido lo que parecía imposible en este puerto: SACUDIRSE EL DECRETO DE ENCIMA.

MAHON:

Los portuarios al comprender las razones

esgrimidas por los vecinos de Palma, para incorporar a su convenio las adhesiones al Convenio y a la Ordenanza, exigen a su vez la firma a sus empresas en la última comisión paritaria sin ningún éxito; a pesar de tratarse de las mismas empresas que lo habían suscrito en el puerto de Palma.

Han conectado con la cabecera de zona y han anunciado que a primeros de Enero iniciarán acciones para la obtención de adhesiones.

SEVILLA:

De este puerto nos han remitido la certificación de la Audiencia Territorial de que no existe ya recurso alguno contra el Salario Regulador desde el año 83 hasta la fecha. ¡La batalla costó pero se ganó!

La Asamblea y el comité tienen las ideas muy claras a este respecto y siguen luchando por esta antigua reivindicación.

GIJON:

En este puerto ha sido en el único en que se ha aplicado el plus de asistencia según la Ley básica de empleo, mientras en los demás se sigue pagando como antes en espera de nuestra petición elevada en su día a la Administración. También en este puer



to no se contabilizan los días de fiesta y la mitad de los sábados a efecto de plus de asistencia a lista

Todo esto se debe a que el Sr. Gerente de este puerto es diferente a todos los demás del Estado, que según dice y actúa lo hacen diferente y mal. La Dirección ejecutiva también en esto está de observador. ¡No es su problema! ¿Cuál será su problema?.

BILBAO

En el BOP del tres de diciembre aparece el anuncio del recurso de las empresas de este puerto contra el salario Regulador último. Las empresas de este puerto o no se han enterado de que va la guerra o les gusta las fiestas.

VALENCIA:

Después de ser aprobado por Asamblea, este puerto, pasa a cobrar el salario en mano, quincenalmente y

através de la OTP. Con este ya son cuatro los puertos que adoptan este sistema junto con Bilbao, Castellón y Cádiz.

LAS PALMAS:

Un puerto más, el de la Luz en esta ocasión ha repartido la paga de navidad por igual. Lógicamente no han faltado las protestas de algunos insolidarios que se consideran perjudicados con la aplicación de esta clausura del convenio. ¡De las otras clausuras restantes no les han oído protestar!.

ALGECIRAS:

Nuevos encuentros con SEALAND y Naviera del Odiel, hacen prever que cada día se está mas cerca de recuperar los puestos de gruistas para la OTP. La mayor oposición empresarial parece estar en la negativa a ingresar a la OTP algo más que el 7% de la tasa de Administración de los que pasarán a adscritos a la empresa.

EN EUROPA TAMBIEN SE PAGA PLUS DE ASISTENCIA

Hemos recibido algunas respuestas a nuestra encuesta a cerca del sistema de percepción del plus de asistencia a lista en otros puertos de Europa. Lo que vamos a ofrecer es el resumen en la medida que lo entendemos.

PORTUGAL:

Los estibadores registrados en el CENTRO COORDINADOR DE TRABAJO PORTUARIO reciben mensualmente una cantidad sea cual sea el número de días en que trabaje.

En los puertos en los que no existe CENTRO COORDINADOR, sino solamente una delegación de tal centro, los estibadores registrados tienen un salario mínimo mensual. La diferencia entre el salario que reciben directamente de manos de las empresas por el trabajo que realmente realizan y el mínimo garantizado mensualmente es abonado por el FONDO DE GARANTIA, administrado por el CENTRO de las zonas o áreas, y recolectado mediante tasas que han de abonar las empresas.

Ignoramos cuanto representa tal mínimo en relación con el salario promedio de los estibadores, o al salario prometido de los trabajadores no especializados.

ALEMANIA:

En el caso del que el estibador sea fijo de plantilla de una empresa estibadora, ésta está obligada a pagarle el salario fija-

do en la tabla salarial aún en el día en que no haya tarea.

Para el caso del que el trabajador pertenezca al POOL, éstos reciben una paga que se le abona con cargo a un fondo al que contribuyen todas las empresas de un modo proporcional.

En el supuesto de que la falta de trabajo sea continuado, existe también la posibilidad de solicitar un trabajo de corta duración a la oficina de empleo. Con la debida autorización, la Oficina Nacional de Trabajo de Nuremberg abona el 68 % del salario.

El dinero preciso para ello es abonado por las empresas y por los trabajadores en la forma por los mismos convenidas.

DINAMARCA:

El salario cuando hay trabajo, es 7,5 la hora en todos los puertos. Pero cuando no hay trabajo entonces se percibe una prestación de desempleo de acuerdo con las normas generales aplicables a todos los trabajadores de Dinamarca.

La Ley danesa sobre prestación de desempleo es algo complicada. Si el trabajador no tiene ningún trabajo durante toda la semana entonces percibe 40 horas de prestación por desempleo, 5 a la hora por esa semana. Si el trabajador ha trabajado más de 30 horas a la semana entonces no recibe prestación de desempleo

alguno si ha trabajado menos de 30 horas entonces percibe una prestación de desempleo por 40 horas, previa deducción de las horas que ha trabajado. Los recortes hechos por el Gobierno en la prestación de desempleo fue el motivo de la huelga de estibadores Daneses que duró 8 semanas hace año y medio.

FRANCIA:

Al estibador profesional se le paga cuando no sale a trabajar una cantidad que se termina en el convenio Colectivo. El límite de esas pagas por desempleo es de trececientas medias jornadas no trabajadas durante el año.

La cantidad esa se abona por la CAJA NACIONAL DE GARANTIA DE LOS TRABAJADORES.

Los fondos precisos para la expresada CAJA se abona por las empresas recargando un porcentaje sobre los salarios. Este porcentaje se fija anualmente para todos los puertos de Francia de acuerdo

con la previsión de se haga de los días de desempleo.

La política de la tronar consiste en entender que este porcentaje para la CAJA NACIONAL DE GARANTIA se calculada por puerto y no a nivel de todo el estado.

La CAJA, siendo una entidad diferente, la Caja Nacional de desempleo, no percibe portación alguna o cargo al presupuesto general de la Nación por lo que alimenta exclusivamente de las presas estibadoras.

REINO UNIDO:

1.- La paga de un estibador registrado cuando no es colocado diferente de un puerto a otro. Actualmente el Liverpool cobra 10 libras por semana.

2.- Las empresas pagan las 107 libras.

3.- Las normas referentes a estas pagas provienen de 1967, cuando los trabajadores registrados fueron distribuidos entre las diversas empresas portuarias. Este sistema recibió el nombre de "casualización".

Viene de la portada A

LA OTP CONTRA EL DECRETO

La cola de inscritos comentan que ya van llegando a las Islas Canarias.

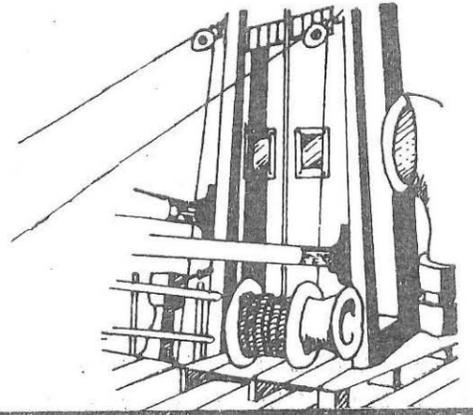
Y es que cuando se pone de mal humor se desahoga diciéndonos que estamos en una "OFICINA ESPECIAL DE EMPLEO".

Y aquí se puede comprobar que cuando los Consejos Locales se o-

ponen a una determinada actuación, se presionan desde los que digan este órgano y se siguen imponiendo la real gana.

Para que luego no venga diciendo que los asuntos hay que pasarlos obligatoriamente por los Consejos Locales !Pues que gracia!

LA ESTIBA



BOLETIN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS Nº 6 -

EPOCA II - DICIEMBRE 1984

IMPRESION: GRAFICAS TENERIFE, TELF. 61 12 62 - TACO. Dep. Legal: TF. 291/84

LA ADMINISTRACION CONVOCA FORMALMENTE A LOS ESTIBADORES

Si se cumplen la palabra dada a Coordinadora, UGT y CCOO por el Director Ejecutivo el pasado día 11 de Diciembre en Madrid la Administración ante la presiones que venimos

realizado y en concreto ante los últimos paros de advertencia que no estábamos dispuestos a que continuase la situación de deterioro en los puertos y la incertidumbre de la que

va a suceder en un futuro inmediato a cada uno de los miles de portuarios que componen los censos de la OTP; la Administración iniciará contactos con las partes afectadas (Estibadores Portuario y empresas usuarias del puerto) de forma ininterrumpidas hasta concluir la adecuación de este sector a las demandas reales que se hacen.

esperamos que se cumplan las promesas y nos sentemos a negociar nuestras alternativas de forma provechosa.

Como organización - asamblearia que somos estamos recorriendo todos los puertos con el fin de informar y recoger propuesta y sugerencias que incorporar a este próximo y esperanzado encuentro.

Por el bien de todos

EN HUELVA

LA OTP CONTRA EL DECRETO

Según consta en la última acta del Consejo Local de Huelva, el Presidente, la representación empresarial y la representación social, han decidido dimitir ante la propuesta de la Dirección Ejecutiva de la OTP, de poner en funcionamiento en ese puerto una lista complementaria de trabajadores eventuales con aquellos que hubieran realizado no menos de 10 turnos en el ejercicio anterior. Hay que aclarar que se da la circunstancia de que los beneficiarios de esta medida serían afiliados a la UGT.

En nuestro anterior número de LA ESTIBA denunciábamos la actitud de la Dirección ejecutiva que en el puerto de Pasajes y ante una

segunda lista con más de 10 años de antigüedad y un mínimo de 150 jornadas al año, con una sentencia donde se les reconoce el derecho de ser estibadores Portuarios sigue esa misma Dirección manteniéndoles en una lista discriminada. Hay que aclarar que aquí los que están afiliados a la UGT es el comité de Empresa de los censados en la OTP de Pasajes.

La OTP ha respondido a la dimisión del Consejo Local con un comunicado en el tablón de anuncio del puerto, estableciendo los siguientes requisitos para entrar a trabajar en el puerto.

- Ser español
- Mayor de 18 años
- Estar en paro.

Sigue pag. 4

SOLIDARIDAD CON NICARAGUA

Por la presente la COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS quiere comunicar al Gobierno de Nicaragua a través de este Consulado nuestra adhesión al acto que en solidaridad con Nicaragua se celebró el pasado día 21 del cta en diferentes ciudades del estado Español.

Nuestra Organización quiere expresar su más enérgica repulsa contra todos aquellos gobiernos que intentan por todos los medios derrocar al gobierno de Nicaragua legalmente constituido, atantando contra los derechos de los pueblos a su autodeterminación.

Admiramos a este Pueblo que supo liberarse del dictador Somoza y continúa luchando heroicamente por defender su libertad contra las agresiones externas y de una manera especial de la agresión de la Administración Reagan.

La COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS que agrupa a la mayoría de los estibadores Portuarios del Estado Español (adjuntamos listado de puertos adheridos) quiere participar de manera activa en la ayuda solidaria que se organiza para el Pueblo de Nicaragua, aportando gratuitamente nuestro trabajo en todas las operaciones de estiba y desestiba de las mercancías que se embarquen procedentes de las aportaciones solidarias para este País.

Rogamos que conecten telefónicamente con el 310.58.23 de Barcelona en caso de necesitar nuestra ayuda.

Un saludo solidario que hacemos extensivo desde estas líneas a todo el PUEBLO DE NICARAGUA.

Barcelona a veinte y tres de noviembre de mil novecientos ochenta y cuatro

ULTIMA HORA

El BOE (24-8-84) amplía de 12 a 26 años para derechos de asistencia sanitaria a hijos y hermanos.

UNIDAD SINDICAL CONTRA LA PRIVATIZACION

Queremos hacer público el documento que plasma la nueva etapa unitaria retomada ante la política de la Dirección Ejecutiva de la O.T.P. marginadora de la participación activa y de clarificación

ante el deterioro de este organismo que los Estibadores Portuarios estamos demandando. Todos esperamos desde hace más de dos años que se notara una voluntad y un talante diferente en la Direc-

ción de la O.T.P. Por el contrario, nos encontramos ante la etapa más oscura y de mayor pérdida de atribuciones y funciones por el que este organismo autónomo ha pasado.

Para no externarnos en las muchas razones que corroboran nuestras afirmaciones transcribimos algunos párrafos de la contestación de la Dirección Ejecutiva al escrito unitario - que os damos a conocer por ser a nuestro entender tremendamente clarificador de la política que siguen dicha Dirección:

Ante el vacío legal en las relaciones Jurídico-Laborales planteadas nos contesta: "COM PARTE LA PREOCUPACION POR LAS REPERCUSSIONES NEGATIVAS QUE EN LA LABOR PORTUARIA SE REFLEJAN COMO CONSECUENCIA DE LA FALTA DE CLARIFICACION JURIDICA DE LOS SUJETOS QUE CONSTITUYEN LOS SOPORTES DE LAS RELACIONES LABORALES, LO QUE PERTURBA LA PRESTACION DEL PROPIO SERVICIO PUBLICO PRODUCIENDO DESAJUSTE EN LA PRACTICA, QUE MAS QUE DEJACION DE FUNCIONES POR EL ORGANISMO, SON INHIBICIONES FORSOSAMENTE NACIDAS DE LA AUSENCIA DE NORMAS LEGITIMADORAS QUE OTORGEN FACULTADES EXPRESAS Y CONCRETAS".

Además de una pieza oratoria ¿Para qué estará entonces ese cargo además de para COM-

PARTIR LA PREOCUPACION ...?.

Y ante la acusación de que se está reestructurando por la vía de los hechos, según nos consta, contesta: "POR OTRA PARTE, NO EXISTE EL PROPOSITO SOLAPADO NI DIRECTO DE PROCEDER A LA REESTRUCTURACION DE LOS SERVICIOS POR LA VIA DE LOS HECHOS CONSUMADOS, SINO ANTE BIEN LAS MEDIDAS QUE SE ADOPTAN NO TIENEN OTRA FINALIDAD QUE LA DE ACOMODAR LA GESTION ADMINISTRATIVA Y ECONOMICA DE LA OTP COMO ORGANISMO DE LA ADMINISTRACION PUBLICO, A LAS EXIGENCIAS JURIDICO-FORMALES Y MATERIALES QUE RIGEN PARA EL RESTO DE LAS PARCELAS DE LA ADMINISTRACION".

¡Osea desarrollar y ejecutar el Decreto.

Ojala esta etapa unitaria que reiniciamos sea larga y fecunda ante la lucha que se nos avecina.

La UGT en el papel reivindica una empresa pública para el futuro de la OTP.

Con CC.OO firmamos el Convenio Marco en el 80 y hoy mantiene posiciones coincidente frente a la crisis y el deterioro de la OTP.

De cualquier forma las tres organizaciones tendrán que dar cuenta al final frente a los estibadores Portuarios de las actuaciones y posturas que se hayan mantenido o eludido.

AL DIRECTOR EJECUTIVO DE O.T.P.

Madrid, 7 de Noviembre de 1984

Las representaciones Sindicales, Coordinadora Estatal de Estibadores Portuaria, Unión General de Trabajadores (UGT) y Comisiones Obreras (CCOO) reunidos en Madrid en el día de la fecha acuerdan, remitir al Director Ejecutivo de OTP lo siguiente:

Expresamos nuestra preocupación por el deterioro existente en la labor portuaria y la dejación de funciones por parte de la OTP, ante el vacío legal en las relaciones jurídicas laborales, que incide en las labores portuarias, como prestación de un servicio público que son los puertos.

Dicho deterioro es constatable, principalmente en los siguientes puntos.

- Inexistencia de Medicina de Empresa.
- Negativa al pago de los primeros días de I.L.T.
- Demora, en algunos casos abusiva, en el pago de horas sindicales y licencias retribuidas.
- Absoluta falta de actuación y organización en la prestación del servicio por falta de personal.
- Insuficiente información, que roza la ambigüedad en la aplicación del salario regulador.
- Falta de información en los planes y programas de la OTP.
- Pasividad en algunas gerencias que contribuyen aún más a deteriorar la actual situación.
- Ineficacia e incapacidad, total y absoluta en la exigencia en el cumplimiento de las deudas por parte de algunos "empresarios".
- Falta de inspectores de operaciones en la vigilancia de las labores portuarias, dadas las características especiales del trabajo, con alto grado de peligrosidad.
- Pasividad absoluta en el intrusismo laboral.

Todo lo anteriormente citado a nuestro juicio, conlleva solapadamente a una reestructuración de la OTP por la vía de hechos consumados.

Por ello manifestamos:

- 1º) La exigencia en participar de forma activa, en cualquier proceso de clarificación de la actual Organización de Trabajos Portuarios.
- 2º) Las Organizaciones firmantes, en el supuesto, de no producirse un cambio constatable, a corto plazo, se reservan de forma individual o colectiva, las acciones oportunas, en defensa de los intereses de los trabajadores, que rectifiquen las actuaciones privatizadoras denunciadas.

U.G.T.

CC.OO

Coordinadora Estatal de Estibadores portuarios



ENCUENTRO EN ROTTERDAM 25, 26, y 27 de enero confirman asistencia: REINO UNIDO, SUECIA DINAMARCA, FRANCIA, ALEMANIA, BELGICA, ITALIA Y ESPAÑA.

LOS PUERTOS EN MARCHA

PALMA DE MALLORCA.

El comité de este puerto pidió la colaboración de la Coordinadora para hacer que las empresas llegaran a firmar el Convenio por el que no estaban en absoluto interesada. Se desplazaron miembros de otros puertos a incorporarse a la comisión Negociadora y a celebrar Asambleas. Durante la Negociación el colectivo portuario presionó con trabajo a jornal y se sancionó a los 80 portuarios de rotación por el Consejo Local a 10 días de suspensión de empleo y sueldo. Se interceptó en el puerto de Barcelona un barco procedente de ese puerto que fue cargado con esquirolas y marinería. A Valencia antes de que llegara otro en iguales condiciones los portuarios ya habían anunciado idénticas medidas de solidaridad.

Las sanciones se levantaron y el convenio se ha firmado con la adhesión al Convio Marco y a la Ordenanza laboral vigente en el año 74. Se les pone peso al número de fijos a adscribir por las empresas en un tercio del censo (hoy son más de la mitad) que junto con otras medidas firmadas han conseguido lo que parecía imposible en este puerto: SACUDIRSE EL DECRETO DE ENCIMA.

MAHON:

Los portuarios al comprender las razones

esgrimidas por los vecinos de Palma, para incorporar a su convenio las adhesiones al Convenio y a la Ordenanza, exigen a su vez la firma a sus empresas en la última comisión paritaria sin ningún éxito; a pesar de tratarse de las mismas empresas que lo habían suscrito en el puerto de Palma.

Han conectado con la cabecera de zona y han anunciado que a primeros de Enero iniciarán acciones para la obtención de adhesiones.

SEVILLA:

De este puerto nos han remitido la certificación de la Audiencia Territorial de que no existe ya recurso alguno contra el Salario Regulador desde el año 83 hasta la fecha. ¡La batalla costó pero se ganó!

La Asamblea y el comité tienen las ideas muy claras a este respecto y siguen luchando por esta antigua reivindicación.

GIJON:

En este puerto ha sido en el único en que se ha aplicado el plus de asistencia según la Ley básica de empleo, mientras en los demás se sigue pagando como antes en espera de nuestra petición elevada en su día a la Administración. También en este puer-



to no se contabilizan los días de fiesta y la mitad de los sábados a efecto de plus de asistencia a lista.

Todo esto se debe a que el Sr. Gerente de este puerto es diferente a todos los demás del Estado, que según dice y actúa lo hacen diferente y mal. La Dirección ejecutiva también en esto está de observador. ¡No es su problema! ¿Cuál será su problema?.

BILBAO

En el BOP del tres de diciembre aparece el anuncio del recurso de las empresas de este puerto contra el salario Regulador último. Las empresas de este puerto o no se han enterado de que va la guerra o les gusta las fiestas.

VALENCIA:

Después de ser aprobado por Asamblea, este puerto, pasa a cobrar el salario en mano, quincenalmente y

através de la OTP. Con este ya son cuatro los puertos que adoptan este sistema junto con Bilbao, Castellón y Cádiz.

LAS PALMAS:

Un puerto más, el de la Luz en esta ocasión ha repartido la paga de navidad por igual. Lógicamente no han faltado las protestas de algunos insolidarios que se consideran perjudicados con la aplicación de esta clausura del convenio. ¡De las otras clausuras restantes no les han oído protestar!.

ALGECIRAS:

Nuevos encuentros con SEALAND y Naviera del Odiel, hacen prever que cada día se está más cerca de recuperar los puestos de gruistas para la OTP. La mayor oposición empresarial parece estar en la negativa a ingresar a la OTP algo más que el 7% de la tasa de Administración de los que pasarán a adscritos a la empresa.

EN EUROPA TAMBIEN SE PAGA PLUS DE ASISTENCIA

Hemos recibido algunas respuestas a nuestra encuesta a cerca del sistema de percepción del plus de asistencia a lista en otros puertos de Europa. Lo que vamos a ofrecer es el resumen en la medida que lo entendemos.

PORTUGAL:

Los estibadores registrados en el CENTRO COORDINADOR DE TRABAJO PORTUARIO reciben mensualmente una cantidad sea cual sea el número de días en que trabajen.

En los puertos en los que no existe CENTRO COORDINADOR, sino solamente una delegación de tal centro, los estibadores registrados tienen un salario mínimo mensual. La diferencia entre el salario que reciben directamente de manos de las empresas por el trabajo que realmente realizan y el mínimo garantizado mensualmente es abonado por el FONDO DE GARANTIA, administrado por el CENTRO de las zonas o áreas, y recolectado mediante tasas que han de abonar las empresas.

Ignoramos cuanto representa tal mínimo en relación con el salario promedio de los estibadores, o al salario prometido de los trabajadores no especializados.

ALEMANIA:

En el caso del que el estibador sea fijo de plantilla de una empresa estibadora, ésta está obligada a pagarle el salario fija-

do en la tabla salarial aún en el día en que no haya tarea.

Para el caso del que el trabajador pertenezca al POOL, éstos reciben una paga que se le abona con cargo a un fondo al que contribuyen todas las empresas de un modo proporcional.

En el supuesto de que la falta de trabajo sea continuado, existe también la posibilidad de solicitar un trabajo de corta duración a la oficina de empleo. Con la debida autorización, la Oficina Nacional de Trabajo de Nuremberg abona el 68 % del salario.

El dinero preciso para ello es abonado por las empresas y por los trabajadores en la forma por los mismos convenidas.

DINAMARCA:

El salario cuando hay trabajo, es 7,5 la hora en todos los puertos. Pero cuando no hay trabajo entonces se percibe una prestación de desempleo de acuerdo con las normas generales aplicables a todos los trabajadores de Dinamarca.

La Ley danesa sobre prestación de desempleo es algo complicada. Si el trabajador no tiene ningún trabajo durante toda la semana entonces percibe 40 horas de prestación por desempleo, 5 a la hora por esa semana. Si el trabajador ha trabajado más de 30 horas a la semana entonces no recibe prestación de desempleo

alguno si ha trabajado menos de 30 horas entonces percibe una prestación de desempleo por 40 horas, previa deducción de las horas que ha trabajado. Los recortes hechos por el Gobierno en la prestación de desempleo fue el motivo de la huelga de estibadores Daneses que duró 8 semanas hace año y medio.

FRANCIA:

Al estibador profesional se le paga cuando no sale a trabajar una cantidad que se determina en el convenio Colectivo. El límite de esas pagas por desempleo es de trecientas medias jornadas no trabajadas durante el año.

La cantidad esa se abona por la CAJA NACIONAL DE GARANTIA DE LOS TRABAJADORES.

Los fondos precisos para la expresada CAJA se abona por las empresas recargando un porcentaje sobre los salarios. Este porcentaje se fija anualmente para todos los puertos de Francia de acuerdo

con la previsión que se haga de los días de desempleo.

La política de la patronal consiste en pretender que este porcentaje para la CAJA NACIONAL DE GARANTIA sea calculada por puertos y no a nivel de todo el estado.

La CAJA, siendo una entidad diferente de la Caja Nacional de Empleo, no percibe aportación alguna con cargo al presupuesto general de la Nación, por lo que alimenta exclusivamente de las empresas estibadoras.

REINO UNIDO:

1.- La paga de un estibador registrado cuando no es colocado es diferente de un puerto a otro. Actualmente el Liverpool cobra 107 libras por semana.

2.- Las empresas pagan las 107 libras.

3.- Las normas referentes a estas pagas provienen de 1967, cuando los trabajadores registrados fueron distribuidos entre las diversas empresas portuarias. Este sistema recibió el nombre de "de casualización"

Viene de la portada A.

LA OTP CONTRA EL DECRETO

La cola de inscritos comentan que ya va llegando a las Islas Canarias.

Y es que cuando se pone de mal humor se desahoga diciéndonos que estamos en una "OFICINA ESPECIAL DE EMPLEO".

Y aquí se puede comprobar que cuando los Consejos Locales se o-

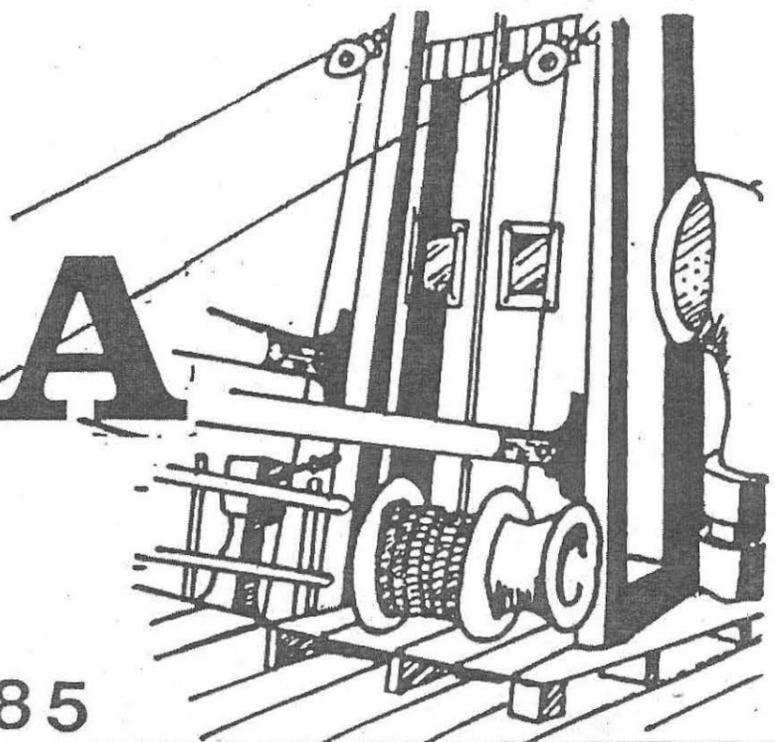
ponen a una determinada actuación, se preguntan de los que diga este órgano y se sigue imponiendo la real gana.

Para que luego nos venga diciendo que los asuntos hay que pasarlos obligatoriamente por los Consejos Locales !Pues que gracia!

LA ESTIBA

BOLETIN DE LA COORDINADORA ESTATAL
DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

n° ESPECIAL mayo 85



Situación de los puertos:

En los puertos hay problemas. Esta es una opinión que, a estas alturas, todo el mundo comparte. No solo en los colectivos portuarios sino en la sociedad española en general.

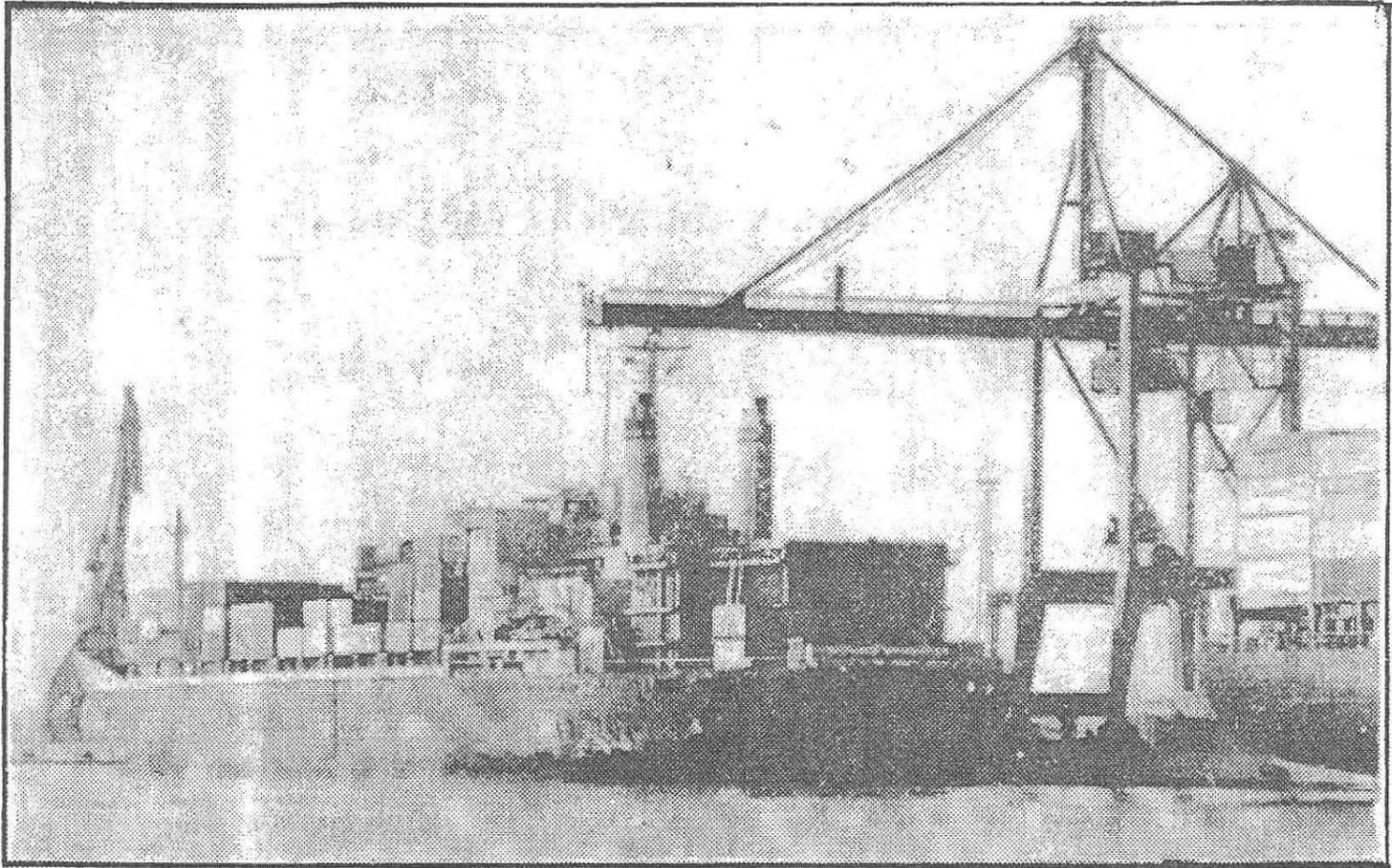
Lo difícil es ponerse de acuerdo en cuál es el problema portuario. Las realciones, intereses y normas de funcionamiento en los puertos son tan diversas, tan complejas, intervienen tantas entidades, empresas, colectivos, etc. que se hace difícil explicar con claridad todo lo que ocurre. Esto posibilita que cada uno malverse y manipule a su antojo los hechos para confundir a la opinión pública y ganar consenso social para imponer sus planes. De una de estas despiadadas campañas de intoxicación de los medios de comunicación estamos siendo presa los trabajadores portuarios de todo el país en estos días.

En los puertos, en cambio, no ocurre nada exageradamente diferente a lo que en cualquier otro sector de la producción en nuestro país. Por un lado la crisis que no contribuye a aumentar el volumen de trabajo y por otro el alto nivel tecnológico que ha llegado a los puertos; en nuevos tipos de buques (containereros, rolones, graneleros), formato de las mercancías (contenedores, palets, eslingas), nuevos, potentes y rápidos medios mecánicos en la manipulación de las cargas. Estas dos constantes de la actual situación capitalista hacen cuestionable a la mano de obra. Reduciendo trabajadores se pueden disminuir los costes de producción y por tanto aumentar el beneficio del capital. Este es sím-

ple y llanamente el problema portuario y alrededor de él surgen todo tipo de conflictos, propuestas, formas de llevar a cabo esta reestructuración. Lo fundamental, por tanto, vuelve a ser la legitimidad de la reforma y no el modo de llevarla a cabo. Si se cuestiona la lógica del capital o los intereses de los trabajadores han de contar en esta sociedad.

Simplificando podemos decir que en las relaciones laborales de los puertos inciden tres grupos fundamentales: Administración, empresas privadas y colectivos de trabajadores. El gobierno que con dinero público construye, conserva e invierte en los puertos para que las empresas privadas manipulando las mercancías y utilizando los menos trabajadores posibles hagan con guante blanco los máximos beneficios y los trabajadores que reciben las bofetadas a turno de estos dos poderes. Negando ambos el ser nuestra empresa. Esto no es ninguna novedad en la sociedad capitalista. Lo que puede resultar interesante es ver cómo la Administración "socialista", con su propuesta de reestructuración del sector, cierra aún más el círculo, dando garrote vil al colectivo portuario y afirmandose en su papel de gestor de los intereses de las empresas.

Las nuevas tecnologías que se introducen en los puertos no están significando una reducción en los precios del transporte marítimo por cuanto han de hacer frente a su elevado coste y porque las empresas, cada vez más, ejercen su monopolio en la manipulación.



PRIVATIZAR LOS PUERTOS

Es la propuesta "socialista" un proyecto de privatización total de los puertos y de liquidación de la pequeña y mediana empresa portuaria, a favor de las multinacionales del transporte, que son las que dominan las grandes líneas marítimas y las nuevas tecnologías que se imponen en el transporte marítimo. Estas son las que podrán pagar los cánones exigidos por las concesiones de las zonas portuarias. Si a la política de concesiones de las zonas portuarias, grúas, tinglados, etc. sumamos la dependencia de ellas de los censos de trabajadores portuarios, para que sean fragmentados entre las empresas, reñidos en las condiciones de trabajo entre ellos, sin una normativa ó convenios comunes, y con un ejercito de reserva amenazando siempre desde la Corporación...no sólo se pierde todo control por parte de la Administración sobre la manipulación portuaria sino que se establecerán unas relaciones de truculencia empresarial sobre los trabajadores que nos hacen retroceder a los años de post-guerra, de triste memoria.

Esta donación de los trabajadores portuarios a la empresa privada comete una ilegalidad manifiesta por cuanto pretende negar la existencia de la empresa a la que los portuarios de todo el país pertenecen desde hace 41 años. La Organización de Trabajos Portuarios, como organismo autónomo del Ministerio de Trabajo fué creada para forzar al trabajo en los puertos cuando este no era ni apetecible ni rentable. No es, como declara el Director General de Puertos, que queramos ser funcionarios. Ni lo somos

ni nos apetece. El Sr. Palao Taboada tiene miles de trabajadores en su Ministerio de Obras Públicas que sin ser funcionarios siguen dependiendo de su Dirección General y que no puede despedir a su antojo.

Cómo se puede negar la cualidad empresarial de un organismo que cotiza a la Seguridad Social, paga salarios, nos hizo pruebas de ingreso, tiene encomendada nuestra formación profesional, dá los elementos de seguridad e higiene, concede y paga vacaciones, permisos con sueldo, negocia convenios, tiene comités de empresa, etc., todas ellas funciones empresariales. No se olviden amigos "socialistas" que tienen unas 200 sentencias de las Magistraturas de Trabajo y del Tribunal Central que les condenan como empresa y definen a la OTP como tal.

El argumento de que la OTP es una realización del régimen anterior no es razón para nada, es simplemente la treta "socialista" para justificar lo impresentable. Hubo muchas más empresas que se crearon en esta época y no por eso malas ó innecesarias. El capital genera los órganos que necesita para su desarrollo al margen del momento político por el que atraviase. No nos quieren hacer herederos de ningún fascismo por el hecho de ganarnos la vida como trabajadores portuarios. Si algo de esto había en la OTP, todavía debe estar por los despachos en que vds. se mueven y que no han limpiado. Basta de acusaciones de verticalismo en la prensa, que si alguien padeció este mal hasta la náusea fuimos los trabajadores.

Sentencia 22-4-81, Magistratura de Trabajo N° 15 de Barcelona:

...cabe deducir, en el ámbito no solo de las relaciones de Seguridad Social sino especialmente en el estrictamente laboral, el carácter de empresa de la OTP, respecto a los trabajadores portuarios, por lo que debe afirmarse que las obligaciones y derechos, contenido normal de la posición de empresario....que en el ámbito estrictamente laboral tal carácter de empresa de las codemandadas, en especial de la OTP, cabe deducirlo, entre otras, de las sentencias del tribunal supremo 24-1-77, 12-5-77 y del tribunal central de trabajo 20-10-80.....en el ámbito de relaciones de Seguridad Social, la jurisprudencia ha declarado reiteradamente el carácter de empresa de la OTP....

Sentencia 2-2-82, Tribunal Central de Trabajo de Madrid:

...declarar que la OTP comparte el carácter o cualidad empresarial con los patronos que ocupan a los trabajadores incluidos en el censo y plantillas de la Organización, pues ejerce facultades ordenadoras y directivas, en cuanto que, inicial y radicalmente, dispone dónde y cuándo se prestan los servicios al admitir o excluir de su censo y posteriormente al destinar a cada trabajador a una empresa concreta, interviene en el deber patronal de remunerar los servicios así como en los deberes complementarios del contrato de trabajo nacidos en la relación de Seguridad Social y también en la facultad disciplinaria, distribuida entre organización y empresa, quedando atribuida a la Entidad Estatal precisamente la más trascendental de tales funciones sancionadoras, incluso a los trabajadores "fijos de empresa", realidades que fundamentaron la expresada doctrina....

UN HOMBRE QUE HARA HISTORIA



LUIS F. PALAO

Director General de Puertos y Costas.

Cuarenta y dos años.

Orensano.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

EL 80 por ciento del tonelaje de las exportaciones españolas se realiza por mar, el 15,1 por ciento circula por carretera, el 3,8 utiliza el ferrocarril y el 0,8 la vía aérea. A pesar de ser el mar la infraestructura decisiva para exportar, las quejas de los exportado-

res son numerosas, siendo la principal el elevado coste de los trabajos portuarios. El tráfico de mercancías por puerto representa anualmente cien mil millones de pesetas, de los que el 60 por ciento corresponde a las labores de estiba y desestiba, el 30 por ciento se incluye en las tarifas portuarias que ingresa la Adminis-

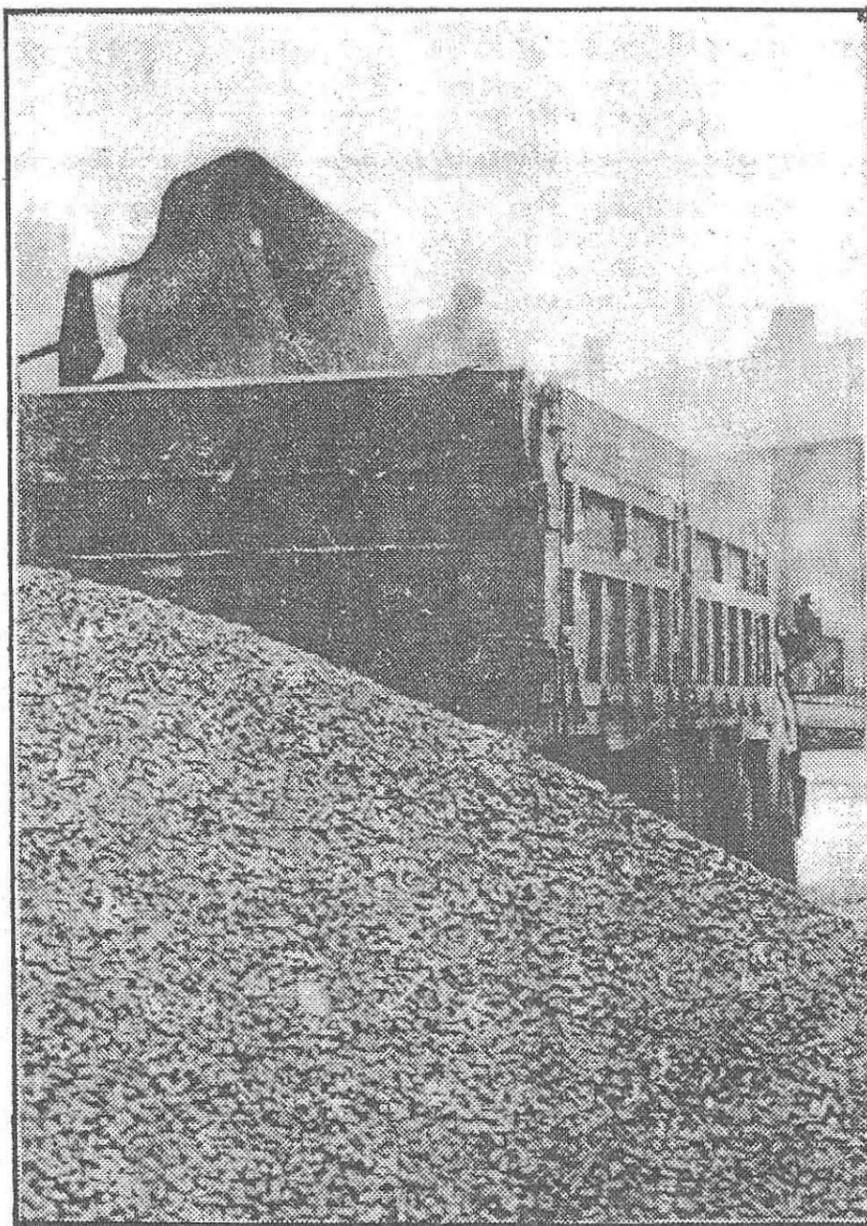
tración y el 10 por ciento restante se dirige a costes de practicaje, remolcadores y amarre.

«Efectivamente, utilizar los puertos resulta caro porque los costes de manipulación de las mercancías son excesivos. Este es el principal problema de la exportación marítima y se está estudiando una propuesta de reorganización de los trabajos de estiba para que se clarifiquen las relaciones laborales disciplinarias y se racionalice la estructura empresarial, las plantillas y el dimensionamiento de manos (conjunto de trabajadores portuarios que hay que contratar en bloque y que oscila entre cuatro y veinte trabajadores, según puerto y tipo de mercancía).»

En el 60% que el Sr. Palao define como "labores de estiba y desestiba" está incluido el coste de la mano de obra portuaria y de Administración, maquinaria, almacenamiento, carga de camión, etc y EL BENEFICIO DE LAS EMPRESAS. Nos agradaría conocer la facturación real y desglosada. Podría aclarar muchas cuestiones.

LOS COSTES PORTUARIOS SON COMPLEJOS

El director General de Puertos está muy preocupado por los costes portuarios y arremete contra lo que ganan los estibadores. De sobra conoce que nuestro salario está sujeto a las variaciones del volumen de mercancías a manipular en los puertos, por lo que continuamente oscila por puertos y por temporadas. En sus estadísticas sólo recoge los salarios de los mejores puertos, en los mejores meses y vá multiplicando. Pero son muchas más las partidas que inciden en los costes de la manipulación portuaria. Algunas de ellas son fundamentales y como dependen de su departamento prefiere olvidarlas. Cuántas inútiles inversiones están haciendo en maquinaria que no se usa ó no es la adecuada. Por poner un ejemplo, en el puerto de Barcelona instalaron 6 grúas hace 4 años que todavía no se han estrenado. La explotación también puede ser mejorada: mientras tienen las explanadas portuarias vacías, a los alrededores del puerto se multiplican los almacenes de contenedores por la tarifa que cobran. En política de personal, están aumentando las plantillas de policía portuaria hasta el punto de tener dos guardamuelles por puerta, están a 6 horas de jornada diarias, personal de su empresa que cobra dos sueldos, uno del Ministerio y otro de las empresas (evidentemente los dos son costes portuarios). Si se miran las estadísticas que sobre manipulación portuaria hacen, verán que una parte de nuestros salarios es debido al tiempo de paro, que en un 90 % de los casos, provocan las averías de las grúas que la Junta de Obras no repara convenientemente. En los últimos años los convenios del Ministerio de Obras Públicas deben ser los únicos que no se han atendido a los acuerdos marcos estatales; llegando a veces a un 23 % de aumento y es que como vds. se lo autonegocian y pueden tirar de presupuesto, ya se sabe. Todo esto sin meternos en las tarifas de las Juntas de Obras de Puertos, los "cazos" ó propinas, la facturación empresarial, etc. Lejos de eliminar las empresas "de la mesa y el telefono", como la Administración las define, les han nacido otras nuevas, verdaderos depredadores en las relaciones comerciales de los puertos, "los transitarios", de inversión nula, de pingues beneficios y con una incidencia fundamental en "la cuenta de resultados del negocio portuario en su conjunto". Todo esto y mucho más que se podría mencionar está incidiendo sobre lo que vds. califican de "costes portuarios abusivos" y está dentro de las competencias del Ministerio de Obras Públicas.



PRODUCIR...

Pero los socialistas prefieren fijarse en pajas ajenas. Declarar que el sector portuario es de "una productividad muy baja", no sólo es una desvergüenza sino una contradicción con la propia reforma que se proponen. Es precisamente la alta productividad a la que se ha llegado en los puertos la que le permite al Gobierno reducir plantillas. Cómo explicar que los puertos mediterráneos españoles hayan acaparado la totalidad del tráfico de transbordos (mercancías en tránsito para otros países) de las grandes compañías navieras (Sea-Land-Zim-Evergreen-Merzario-etc) en competencia con los puertos franceses e italianos?. A estas grandes multinacionales es difícil engañarlas en cuanto a costes y productividad. Las propias empresas y los directores de puertos declaran que nos podemos equiparar con cualquier puerto americano ó europeo en productividad, los que nos superan es por la más sofisticada tecnología que utilizan. El hecho de trabajar a destajo y hacer pocos jornales a la semana está provocando en los portuarios unos ritmos de trabajo que están pagando con un aumento del índice de accidentabilidad, que tradicionalmente es de los más altos del mundo laboral.

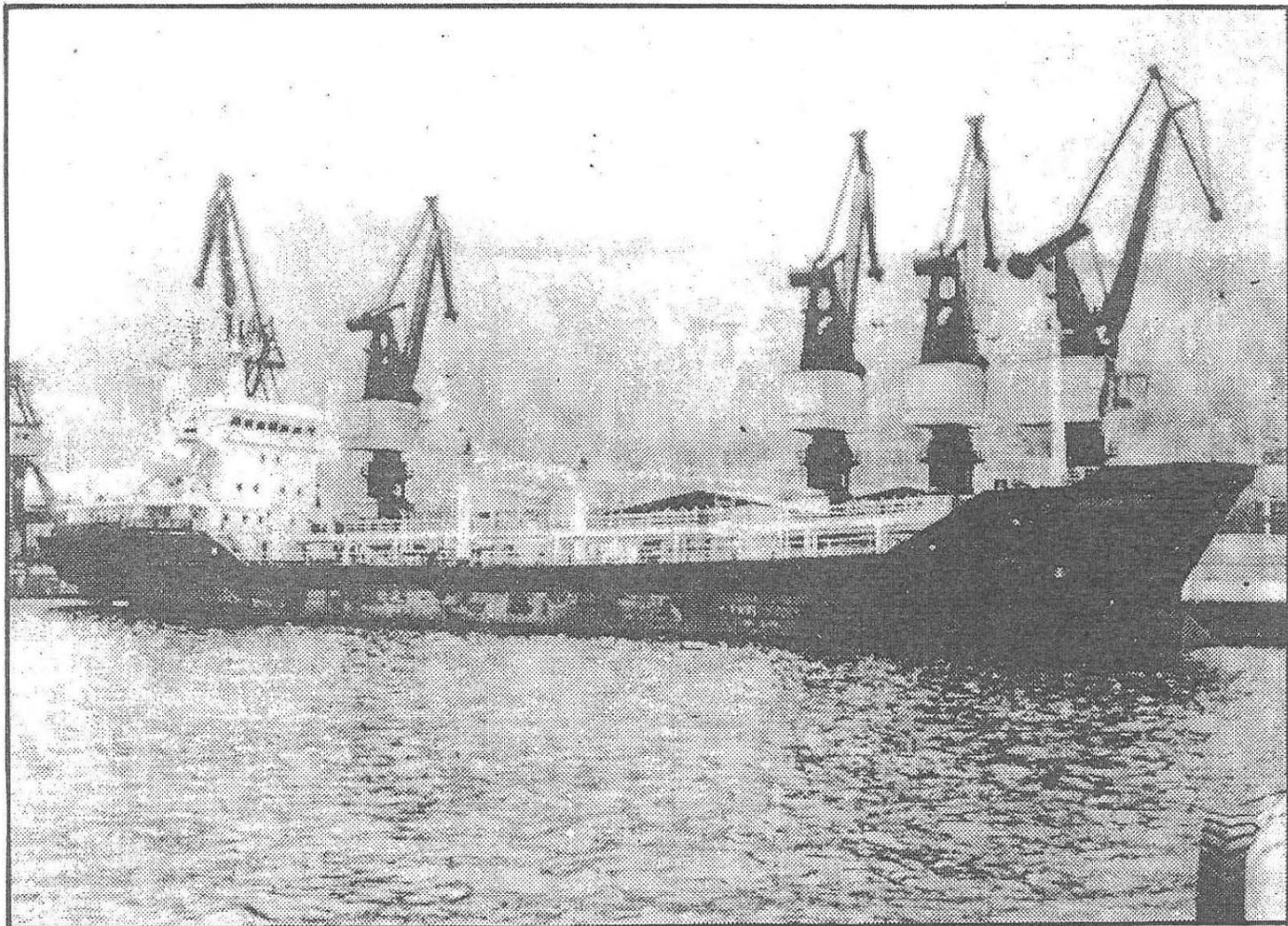
EL GOBIERNO DESPRESTIGIA Y DESAUTORIZA

A SUS PROPIOS

ORGANISMOS

Nadie, más que los trabajadores, ha impuesto disciplina en los puertos, a pesar de que no era competencia nuestra sino de la Administración y de las empresas, pero ambos tenían que hacernos cómplices a los trabajadores para que no se descubriesen las situaciones irregulares. La cotización a la Seguridad Social al 100% de los salarios la tuvimos que imponer con huelga y forzados por el hambre de nuestros pensionistas, cuando hacía 10 años que la ley obligaba. Todavía si las empresas cotizan es por nuestra vigilancia y no por la que vds. ejercen. Es a base de huelgas y bajos rendimientos que estamos acabando con el intrusismo laboral y la contratación ilegal en los puertos, porque vds, la Administración, se niegan incluso a cumplir las sentencias de las Magis-

traturas al respecto. En Málaga ha sido el comité de empresa el que sancionando a sus compañeros ha acabado con situaciones de indisciplina que vds. encubrían. En Barcelona y en otros puertos, las sanciones a los trabajadores desde el año 81, en que negociamos un procedimiento sancionador operativo, las ha consensuado el comité de empresa porque su Ministerio no ha reunido en 4 años al órgano facultado para ejercer la disciplina, el Consejo Local. Entendemos que en los puertos exista la disciplina pero para todos, la Administración incluida, porque en la auditoría que han practicado no ha sido a los portuarios a los que han pillado en falso sino a sus cargos directivos. En cambio cuando se deciden a ejercer la disciplina con 176 despidos y más de 1500 sanciones fueron tan arbitrarios e ilegales que las han perdido todas en las Magistraturas, más de 150 juicios. La OTP que no cumple las sentencias del poder judicial, tienen pendientes de pago 20 desde el año 81, cómo puede imponer disciplina. El propio Gobierno con los ataques públicos contra sus propios organismos desautoriza a sus funcionarios y los desarma. Ya ve que nos permitimos darle lecciones de algo en lo que no tenemos ningún interés, porque de represión ya tenemos bastante los obreros.





En el planteamiento que la Administración ha hecho a los trabajadores de la estiba se ha llegado al límite de las concesiones. Este es un sector sobredimensionado, con unos altos costes unitarios, una productividad muy baja y unas relaciones disciplinarias

inexistentes. No estamos reestructurando en el sentido de despedir, sino de reconocer un empleo estable, con unos salarios garantizados que los convertirá en unos trabajadores privilegiados. Lo que sucede es que ellos, además, reclaman una vinculación laboral con la Administración, que, en estos momentos, no existe.

«Pero quiero que se reconozca un dato y es que estos dos millones de pesetas anuales que reciben estos trabajadores en muchas ocasiones lo hacen por estar cómodamente sentados a la sombra de una grúa, ya que muchas de las funciones portuarias están automatizadas. Por eso me

parece exagerado que, cuando se les dice que se les va a garantizar el trabajo y un salario mínimo, pretendan vincularse a la Administración.»

«Los trabajadores de este sector están integrados en la OTP, que es una organización con una estructura muy confusa de relaciones laborales, mal que arrastra desde su nacimiento y que cuenta con unas fuertes connotaciones de sindicato vertical. Al no tener unas relaciones disciplinarias es un colectivo absolutamente desproporcionado para el trabajo que desarrolla, con productividad y rendimientos muy bajos y salarios muy altos.»

EL DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS SUPO DESCOLGARSE CON LAS DECLARACIONES QUE ANESCO ESPERABA DE EL, SIN MIEDO A FALSEAR LA REALIDAD.
¿CUANDO NOS HABLARA DEL MISMO MODO DE LA GRAN EMPRESA?

TECNOLOGIA E INVENTOS

PARA TODOS

¿Como se puede afirmar desde un Gobierno, que pretende ser respetable, semejante insulto? No nos nieguen que nuestro trabajo ha contribuido a la creación de esa automatización y sobre todo a la acumulación de capital necesaria para implantarla. Ahora quieren, como en los demás sectores obreros, regalarle todo el beneficio al capital negándonos el derecho a la existencia a los trabajadores. En nuestro colectivo desde hace 10 años no ingresa ni un sólo trabajador y las plantillas han disminuído en más del 25%.

Cuando vd., Sr. Director General, era hijo de alcalde del régimen anterior en su pueblecito Orensano, ya contribuíamos los portuarios con nuestro trabajo para su confortable sillón. No nos haga insultos de aire acondicionado a los que tenemos que recurrir por minutos a cobijarnos a la pata de una grúa. Podemos urgar en nuestras vidas privadas respectivas para ver cómo ganó cada uno todo aquello de lo que hoy disfruta.

Los portuarios no ganamos ni las 10.000 pts. por jornada de 6 horas ni las 30.000 si es en nocturno que la Administración proclama; conste que nos gustaría. Las tarifas a nuestro trabajo las fijaron la patronal y la OTP

y lógicamente las pusieron muy bajas. Pero por una parte, los pocos días que los estibadores tienen la posibilidad de trabajar hacen que vuelquen los barcos en el destajo, y por otra, los nuevos metodos que contribuyen a hacer una gran producción, han posibilitado que nuestros salarios se mantengan hoy en un nivel aceptable. Pero, sin duda, un salario ganado con la superproducción que más que a nadie enriquece a la empresa. Es fácil convenir que el beneficio de la empresa ha debido seguir una progresión al menos semejante porque todavía no hemos conocido ninguna bajada de las tarifas empresariales. Esto a los "socialistas" parece no incomodarles sino que aspiran a reducir costes, lógicamente, para aumentar beneficios a costa siempre del trabajo, y de lo que sin duda no se vá a favorecer el consumidor.

No tenemos que sentirnos culpables de ganar un buen salario con nuestra lucha y trabajo en esta sociedad. Otros nadan en la abundancia por las rentas del capital ó sentenciando al paro y a la indigencia a grandes sectores de la clase trabajadora. Antes de que nos condenen a repartir la miseria de nuestros compañeros parados vamos a pelear, sin rubor, por mantener nuestras condiciones y para que todos los trabajadores del país accedan a ellas. Porque la posibilidad está y la riqueza necesaria tambien; pero se está desviando bajo criterios de racionalidad y de interés general a las manos poderosas de siempre.

ELIMINAR

LA UNIDAD OBRERA:

UN OBJETIVO

No queremos ningún privilegio sino seguir ganándonos el salario como portuarios, como cientos de años hemos hecho. La tecnología viene a liberarnos, en parte, de nuestro esfuerzo y a redimir la labor portuaria de la calidad de despreciable que siempre tuvo. No nos vamos a dejar evacuar con los argumentos grandilocuentes de la racionalidad que predicán y que sólo favorece al capital. Hemos de empezar a cambiar en nuestro pueblo las razones mercantiles, de la producción, del comercio, de la competencia, que nos llevan a la desesperación y la muerte, por criterios de racionalidad colectiva y social donde el progreso no sea una amenaza y donde sean considerados los derechos de los productores.

En la pretensión del Gobierno de reestructuración de los trabajos portuarios existe otra inconfesable intención que no podemos pasar por alto. Liquidar la organización asamblearia y autónoma de los portuarios, la COORDINADORA. Aglutina a más del 90% de los 10.000 estibadores españoles y a 35 puertos. Para los socialistas esta es una organización demasiado radical, fuerte y fuera de control de los cauces sindicales oficiales. Romper la unidad del colectivo obrero en un sector de la importancia que los puertos tienen es un objetivo político importante. Hay que pensar que el Gobierno tiene una central y una política sindical concreta que en los puertos gana pocos adeptos.

Por esto se pretende desconectar los puertos entre sí, eliminando el Convenio Marco Estatal y la dependencia de los portuarios de un único organismo o empresa estatal. Dentro de cada puerto distribuirnos entre las empresas, fraccionando los colectivos para mejor explotar la competencia entre trabajadores en salarios y nº de obreros por "mano" o buque, que también vendría a reducir plantillas. Como régimen disciplinario qué mejor que el grupo de condenados a la miseria en la Corporación; aspirando siempre a relevar a los fijos de las empresas que puedan atreverse a plantear problemas. Desde el punto de vista empresarial el proyecto socialista es intachable, pero dudamos que lo avalen 10 millones de votos. Por ahora, todas las organizaciones sindicales del país apoyan y secundan nuestra lucha.

DIALOGO IMPOSIBLE

Los estibadores portuarios estamos dispuestos a dialogar con la Administración y la Patronal; pero para la Dirección General de Puertos su programa es innegociable. Se niega al diálogo a pesar del trauma que puede sobrevenir a los puertos y de tener a algunos sectores de empresas en contra. Aspiran a segarnos de raíz y para siempre.

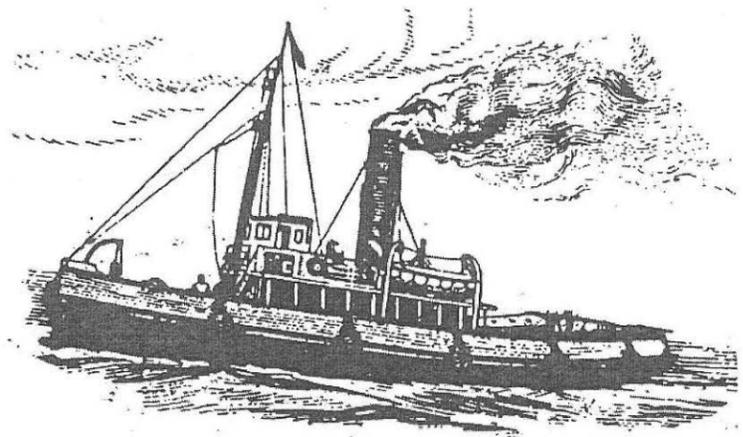
La lucha que a los portuarios se nos avecina es de defensa del puesto de trabajo y de nuestra unidad como colectivo. No queremos mantener ningún privilegio porque trabajar no es vivir de rentas.

Nuestro combate se enmarca dentro del que toda la clase obrera está manteniendo en nuestro país por contener el ataque del capital contra las conquistas conseguidas por los trabajadores, que se están viendo condenados al desempleo, al trabajo negro, la indigencia y la delincuencia.

El Gobierno socialista está sirviendo al punto todos los instrumentos políticos necesarios para que esta nueva revolución tecnológica contra la sociedad se lleve a cabo. Si en nuestro caso no reflexionan nos tememos que este conflicto vá a superar al del año 80 en duración y gravedad.

Necesariamente hemos de darnos las manos, desoyendo las campañas de intoxicación de los medios de comunicación, para combatir en solidaridad por la superación de las actuales relaciones sociales que el capital impone. Por un mundo donde el trabajo sea una actividad libre de hombres y mujeres libres.

COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES
PORTUARIOS



PROPUESTA DEL GOBIERNO

- * Desaparición de la OTP (empresa estatal de los obreros portuarios).
- * Creación de una Corporación de empresas en cada puerto, que asumirían un grupo de obreros de reserva.
- * Aumentar el n° de obreros fijos de empresa, disminuyendo el trabajo para el censo de rotación.
- * Eliminación del salario de asistencia y suplirlo por una mensualidad mínima que pagarían las empresas.
- * Eliminar y rebajar las actuales tarifas de destajo
- * La Administración fijaría cada año las plantillas por puerto (rebajándolas), las manos mínimas (rebajándolas), los horarios de trabajo y los rendimientos.
- * Eliminación de todos los convenios colectivos y Normativas actuales.
- * Nuevo régimen disciplinario
- * El Estado pagará el coste de la reestructuración (despidos).

PROPUESTA ANESCO-CEOE

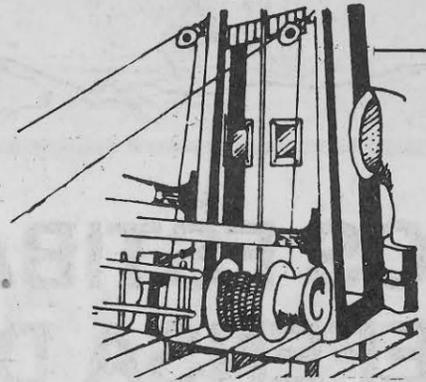
- * Está de acuerdo básicamente con la propuesta de la Administración.
- * Inmediata reducción de plantillas, manos y salarios.
- * Que el gobierno concrete el pago de la reestructuración (despidos) y los efectúe antes de pasárselos a los obreros a la Corporación.
- * Durante 8 años y hasta que la reestructuración se concluya, actuar conjuntamente OTP-Empresas.
- * Eliminar la exclusividad del trabajo por los portuarios (que puedan contratar a cualquiera y en cualquier parte).
- * Una nueva organización del trabajo (fuera convenios, etc., etc.)
- * Que los fijos de empresa no sean portuarios, ni contratados en el Censo.
- * Pagar sólo salario mínimo y nada de destajo o primas. Que pague la Corporación, desligando de responsabilidad a cada empresa.
- * La corporación estaría exenta de impuestos.
- * Las empresas fijarían plantillas, manos mínimas de trabajo, horarios etc. y no la Administración.
- * Representación sindical por empresas y no unitaria de puerto.

PROPUESTA OBRERA

- * Mantenimiento del carácter de servicio público de las labores portuarias y de los puertos con un único organismo oficial estatal.
- * Titularidad empresarial compartida entre OTP y empresas privadas.
- * Condiciones laborales regidas por los convenios colectivos del sector y de puerto, entre OTP, empresas y trabajadores.
- * Exclusividad del trabajo para los censos portuarios.
- * Mantenimiento del turno de rotación que posibilita la distribución del trabajo, limitando al mínimo preciso los fijos de empresa.
- * Comité de empresa único en cada puerto
- * Órgano de gestión de la empresa pública por puerto más descentralizado y operativo.
- * Salario de asistencia con cargo a los presupuestos del Estado y progresivamente con cargo a la propia labor portuaria.
- * Mantenimiento y fijación de las plantillas mínimas por puertos. Inexistencia de despidos forzados.

LA ESTIBA

La voz de los puertos

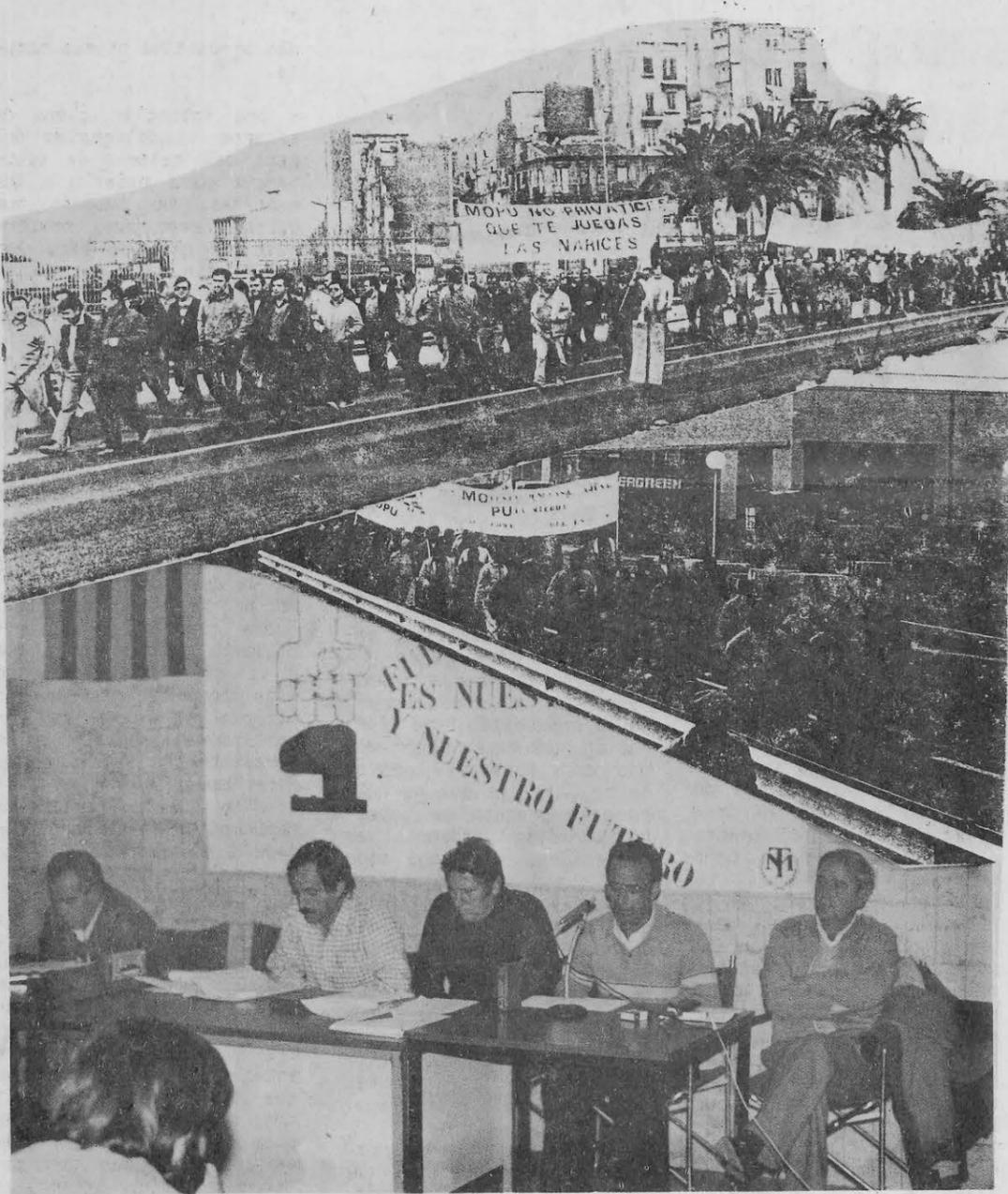


BOLETIN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS N° 7 - EPOCA II - MAYO 1985

IMPRESION: GRAFICAS TENERIFE, TELF. 61 12 62 - TACO. Dep. Legal: TF. 291/84

NINGUN PUERTO FALTO A LA CITA

LA HUELGA: UN EXITO



EDITORIAL

Este número correspondía estar a primeros de abril en los puertos informando de la vida sindical de los portuarios de la Coordinadora y lo hemos estado retrasando con la esperanza de poder dar alguna información decisiva sobre las negociaciones con la Administración o que habían evolucionado hacia una voluntad de querer afrontar la problemática portuaria con realismo y actitudes constructivas. Por el contrario, en todas estas semanas que ha durado la huelga, la Administración se ha dedicado a lanzar una campaña contra los portuarios, de la que damos aquí cumplida noticia y a plantearse a estas alturas, si el preaviso de huelga que les hemos dirigido les es de incumbencia o por el contrario no hemos equivocado de "oficina".

Basados en las mismas disquisiciones anteriores, de si mantiene la OTP, relación laboral con el colectivo portuario, desde primero de enero no pagan los permisos sindicales y ponen en marcha el rodillo del Boletín Oficial, para contestar a nuestra huelga con un Decreto de servicios mínimos y para con otro Decreto pasarnos de la Subsecretaría del Ministerio a que dependamos de la Dirección General de Empleo, mas cerca ya del INEM (oficina del paro), recordándonos una vez más que nos consideran pertenecientes a una

OFICINA ESPECIAL DE EMPLEO como nos bautizó el Decreto de la UCD.

Como se desprende de todos estos hechos, hoy el PSOE, no ha cambiado la política, de privatización iniciado por un gobierno capitalista, si no que por el contrario está profundizando en ella, pero eso si, con el conocimiento y la experiencia de los que han estado antes de compañero de viaje, hoy ya lejano por imperativos del poder. Y esa información les está haciendo temer el enfrentamiento abierto y frontal contra una organización mayoritaria y que no se aviene a componendas; y por si esto fuera poco en unidad de acción con todas las demás organizaciones presentes en el sector que igualmente se oponen al borrador presentado por la Dirección General de Puertos, actual

portavoz de la Administración.

Mucho nos tememos que nos aboquen a una larga guerra de desgaste, tratando de que sea lo menos ruidosa posible, con movimientos aparentemente insignificantes y poco llamativos, pero que són los que a la larga situarán en mejor posición para ganar la partida que en este juego en lugar de "jaque mate" hay que entender: LA OTP YA NO ES TU EMPRESA.

! También para eso estamos preparados!

DECRETO SERVICIOS MINIMOS

UN RECORTE AL DERECHO DE HUELGA

Para oponerse a la propuesta de la Administración de dismantelar la OTP y evitar así el pase de los diez mil portuarios a las empresas privadas, la Coordinadora junto con las demás centrales sindicales, convocó una huelga para los días 15 y 23 de abril y 3 de ma-

yo. El día 20 de abril el BOE, publicaba un Real Decreto por el que se establecían servicios mínimos a petición de las empresas que lo solicitaran en los casos mercancías perecederas, peligrosas, extratécnicas o que pongan en peligro

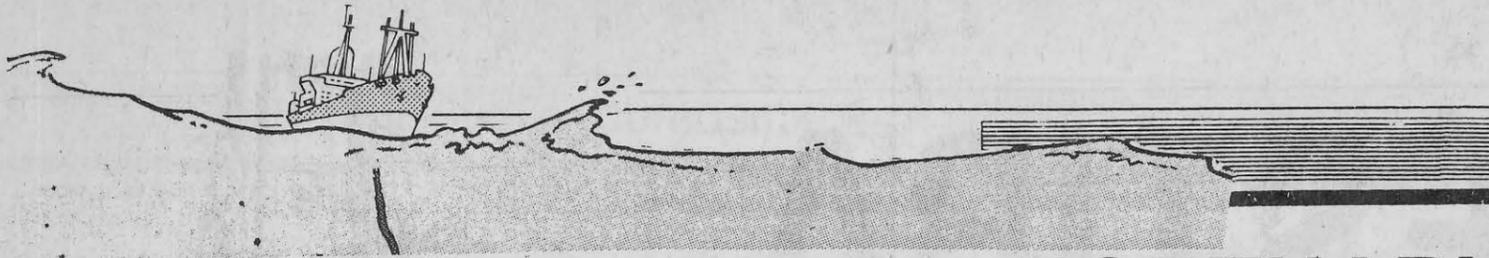
tanto el abastecimiento de las poblaciones como algún sector de la economía. ¿Queda alguna mercancía por citar en el Decreto? Y queremos añadir que no solo es una disposición para esta huelga, sino que tiene validez para todas las que en el futuro se con-

voquen en los puertos.

Queremos informar que en los tres días de huelga, en solo tres puertos (Vigo, Palma de Mallorca y Fuerteventura) alguna empresa inició el trámite, no llegando a hacer uso del mismo. Los portuarios supieron atender cuantas propues-

tas razonables se presentaron en los puertos.

Para finalizar queremos decir que en opinión nuestra y de las demás organizaciones convocantes, el cumplimiento de la huelga fue además de total, modélico. De lo que nos felicitamos todos.



LOS ESTIBADORES PORTUARIOS EN DEFENSA DEL PUESTO DE TRABAJO

¿LA PROPUESTA DE LA ADMINISTRACION?

Hace tiempo que los portuarios de todo el estado la estábamos esperando, y lógicamente se produce cuando la guerra que los socialistas llevan con los trabajadores les ofrece un respiro, después de derrotar a los sectores en los que la reconversión se hacía más urgente para el capital.

Los socialistas en su propuesta hacen abstracción de toda la realidad existente. Parece que los puertos los acaban de inventar ellos, que no existiesen empresas ni trabajadores ni OTP ni relaciones de ningún tipo... Parecen olvidar que los puertos existen hace ya muchos años, y en la práctica de su funcionamiento han dado lugar a leyes, convenios, acuerdos...

Aunque le pese a la Administración, ella también está comprometida en todos los vínculos con los trabajadores y las empresas. Firmó convenios, sacó resoluciones, paga salarios, cotiza por sus trabajadores a la Seguridad Social, etc...todo ello son características típicas de cualquier empresa en este país. Así se lo han recordado los tribunales cuando ha dejado de cumplir con alguno de ellos. Aunque es cierto que todas estas actividades las vienen ejerciendo con bastante desidia para dejar pudrir la situación portuario, no es justificable la afirmación de la que parte su propuesta "la inexistencia de vínculo laboral de los estibadores con la OTP actual y, por tanto, con la Administración".

No se puede pretender ahora zafarse de la responsabilidad de 11.000 trabajadores, endosándoselos a las empresas estibadoras y condenando a los trabajadores a la más absoluta inseguridad; de entrada es un despido de su empresa.

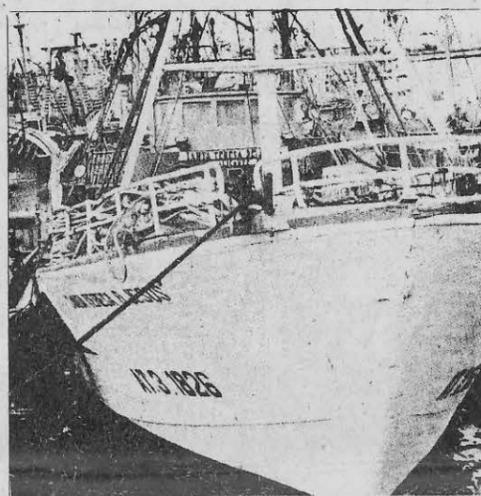
Partiendo de éste no reconocimiento, nos van a decir a trabajadores y empresas, que ya llevamos 40 años de reconocidas relaciones laborales con la administra-

ción, que nos tenemos que atener para que la OTP se pueda marchar impunemente. Dejando sentado que la reestructuración supone un primer despido, en uno de los criterios básicos se declara la "inexistencia de despidos forzados en el proceso de reorganización", lo que da pocas garantías, ya que cuando el proceso se acabe todos sabemos lo que va a ocurrir. De hecho la Administración reconocen el principio siguiente: "la administración puede facilitar el proceso de reorganización con subvenciones orientadas al ajuste de plantillas".

Quizá por deformación obrera esto de "ajuste" nos suene a ir a dar con nuestros huesos en el paro, tan temido y odiado entre nuestro pueblo. Se desea suprimir el sistema de desempleo actual vigente en el sector, que tanto nos preocupa a nosotros. Ya en el convenio que tenemos firmado y vigente se preveía una fórmula para sustituirlo por un canon por tonelada, que iría a crear este fondo. Con lo cual se conseguía que las nuevas tecnologías, que son a fin de cuentas las que crean desempleo, contribuyesen a soportarlo, y que también los trabajadores se favoreciesen de su introducción y no sólo el capital. También los

trabajadores a veces tenemos felices ideas, pero que muchas veces se boicotean incluso desde la Administración.

Respecto al "principio de servicio público" creemos que después de reconocerlo van a poner en manos de la empresa privada todo lo que ya en la actualidad no tienen. Quedando los puertos, cuyo coste de construcción y mantenimiento es a cargo del contribuyente, en manos privadas a la hora de su explotación y, por tanto, de hacer beneficio. Y lo que es peor, cada vez en menos manos, y en las más poderosas: las multinacionales, porque una estructura como la que se pretende no la podrá so-



portar la pequeña empresa. La lógica "exclusividad y distribución equitativa del trabajo" se degrada en la medida que se potencia y aumenta el número de obreros adscritos como fijos de empresa. Obreros privilegiados por la empresa, incondicionales siervos en cuanto que contarían con la amenaza de un censo en precarias condiciones aspirando siempre a ocupar una plaza como trabajador continuo. La condición de ejército de reserva del personal del censo quedaría consagrada y no contribuiría precisamente a distribuir nada, ni a la unidad del colectivo. Cuando se habla de "garantía salarial", "pluses de cantidad y calidad", no queda claro si conocen que estos extremos también están acordados en la actualidad o también lo piensan fijar de nuevo la Administración, con lo cual la au-

tonomía de las partes que consagra el Estatuto de los Trabajadores.

Para las empresas "se impondría la condición obligatoria de pertenecer a una asociación de empresas estibadoras" esta condición quizá vulnere a algún derecho que la legalidad actual consagra, pero por lo pronto ignora que actualmente, y pese a los esfuerzos de unidad desplegados por las empresas, existen diferentes asociaciones empresariales entre ellas.

No aclaran si esta corporación de empresas sería nacional, provincial, local o qué?

"La autoridad portuaria definirá en cada puerto la plantilla mínima de trabajadores", es otro párrafo de la propuesta. Esta afirmación nos hacen temer mucho por nuestros puestos de trabajo, ya que no sólo en este proceso de reestructuración podemos ser despedidos, sino que cada año, cuando la administración fije las plantillas del curso. Y todavía más cuando la Administración fijará también el número de trabajadores que formarán las manos mínimas, que al paso que lleva la mecanización y automatización nos tenemos tan mínimas que no habría ningún trabajador. Pensamos que mirando al trasluz el proyecto que nos envía el MOPU podríamos descubrir además:

- La culminación de un claro proceso encaminado a poner los puertos en manos privadas.

Que en estos momentos son ya grandes empresas y multinacionales. El coste de la reforma que proponen, al menos en principio, no puede ser asumida por la pequeña y mediana empresa,

por lo tanto queda en manos de las poderosas la manipulación portuaria. Hay que decir que para el usuario la gran empresa no es ni

más productiva ni más barata.

- Una intención clara de sacarse la obligación del pago del salario de asistencia para pasarlo a las empresas. No dudamos que éstas tienen que contribuir ya que son para las que a fin de cuentas se mantiene el servicio. Pero el camino que se pretende es un salto en el vacío, como es negar toda responsabilidad y vinculación laboral con 11.000 trabajadores.

- Puede que todo este proyecto de reestructuración venga a echar por tierra y hacer olvidar la auditoría que se hizo sobre la OTP y de la que sorprendentemente no se ha dicho nada. Puede que se hayan descubierto tantas cosas que a la administración se le haga duro sacarlas a la luz pública y pedir responsabilidades, aunque estas perteneciesen a momentos anteriores. Mucho del descrédito que los portuarios seguimos arrastrando es debido a la empresa que nos regenta.

- Puede que todavía grave por aquí la ojeriza contra una organización sindical (LA COORDINADORA) a la que haya que disputarle la implantación de que goza entre el colectivo portuario estatal. Quizá se piense que los Puertos del país son demasiado importantes para que no tengan la llave organizacional sindical más afines o cercanas a la Administración.

En cualquier caso entendemos que la reestructuración que se nos propone no está en vía de respetar nuestros derechos y lo que es más grave, nuestro derecho al propio trabajo. Es por esto que, o muy difícil nos lo van a poner, con lo cual tenderemos que pelear hasta ganar, o ésto es simplemente la propuesta de una parte, de la cual se puede discutir hasta al validez como documento base para iniciar conversaciones.

LOS PUERTOS EN MARCHA

INGRESOS EN EL CENSO.- La Administración sacó en su día una disposición por la cual, solo podían ampliarse los censos de los puertos mediante los Consejos Generales; pues bien, después de eso y sin que se haya reunido el Consejo General por eso ni por nada, han entrado personal al censo de los siguientes puertos: Gijón, Castellón, Pasajes, Cartajena, Almería y Bilbao. Y no es que nos parezca mal, pues siempre hemos sido claros partidarios de que donde hiciera falta personal, se cubrieran las vacantes, no creando dos colectivos, discriminado uno respecto del otro. A lo que nos oponemos es a que esto se haga por la jefatura de la OTP sin coherencia; en

unos puertos si y en otros no, sin solucionar los problemas en su raíz y manteniendo segundas y terceras listas como es el caso de Pasajes o creando nuevas segundas listas como en el puerto de Huelva. Sin establecer criterios de orden, provocando el enfrentamiento entre trabajadores y entre sus organizaciones.

A todo esto se le ha solicitado por escrito a la OTP que nos explique sus principios racionalizadores para entender su "coherencia", dando hasta hora la callada por respuesta.

Si todas estas actuaciones que denunciamos se hacen a propósito, no tiene calificativo tal actitud. Y si no se sabe actuar de otro modo habría que empe-

zar a pensar en otro trabajo para ganarse la vida.

CONVENIOS. Alrededor de dieciocho son los convenios firmados; en negociación se encuentran actualmente: Bilbao, Las Palmas, Gijón, Tenerife, Algeciras y Almería; por cierto que en este último puerto las empresas se niegan a firmar el ámbito provincial debido a que algunas se están escapando a Garrucha a trabajar sin portuarios.

BILBAO. La OTP de este puerto ha puesto en circulación un "boletín interno" del que reproducimos su portada para que todos puedan comprobar el "alto nivel del patrocinador. ¿ Quien será su financiador ?

En cuanto a su contenido es de lo que se suele denominar subproducto cultural y parte de suponer que los obreros portuarios de ese puerto son subnormales.

En esta ocasión no podemos deseárselo el acostumbrado larga vida; más bien un i que tengan vergüenza y no saquen más números !

MALAGA. El colectivo de este puerto está librando una fuerte batalla contra la OTP para incorporar al censo a treinta manipulantes que desde tiempo inmemorial vienen trabajando. Las empresas no se oponen y así lo han manifestado en un Consejo Local, pese a lo cual la OTP dice tenerle sin cuidado lo que se haya acordado en ese órgano. Lo que no es nada COHERENTE con la decisión de incorporar a 136 en Bilbao después de haberse decidido en el Consejo de dicho puerto. O de haber incorporado a 17 manipulantes sin ningún requisito en el puerto de Cartagena.

¿ Porqué no nos lo explica por escrito Sr. Director Ejecutivo de la OTP ?

PESCA. Después de que Vinaróz recuperara el trabajo en las faenas de pesca, se está trabajando por conseguirlo en los puertos de Tarragona, Valencia, Almería y Lanzarote. Este último pendiente de una Resolución que Coordinadora está afanosamente haciendo que llegue a ese puerto.

cionan como sección sindical organizada tanto en el censo como en la segunda lista.

LAS PALMAS. Se está librando actualmente una batalla por realizar las tareas portuarias en los frigoríficos en contra del criterio del Presidente de la JOP.

También nos informan de que han conseguido en este convenio consolidar una tercera paga extraordinaria de un porcentaje aproximado del 6% que repartirán en marzo.

ALICANTE. Con motivo de la instalación de una terminal de contenedores los portuarios ya han conseguido la realización de las tareas portuarias en dicha terminal a excepción de la propia grúa que estará a cargo de los trabajadores de la Junta de Obras.

EL HIERRO. En este puerto de 19 portuarios la lucha por conseguir que la entrega y recepción de plataformas sea realizada por los portuarios ha sido tan dura que ha hecho que tenga que intervenir las Fuerzas de Orden, así como las Judiciales. Finalmente la Inspección de Trabajo ha dictado una resolución favorable; pese a la cual existe alguna empresa que se sigue negando al nombramiento de portuarios, lo que hace que el conflicto se prolongue.

EL BOE LA REESTRUCTURACION SIN FRENO

20/4/85 = DECRETO DE SERVICIOS MINIMOS

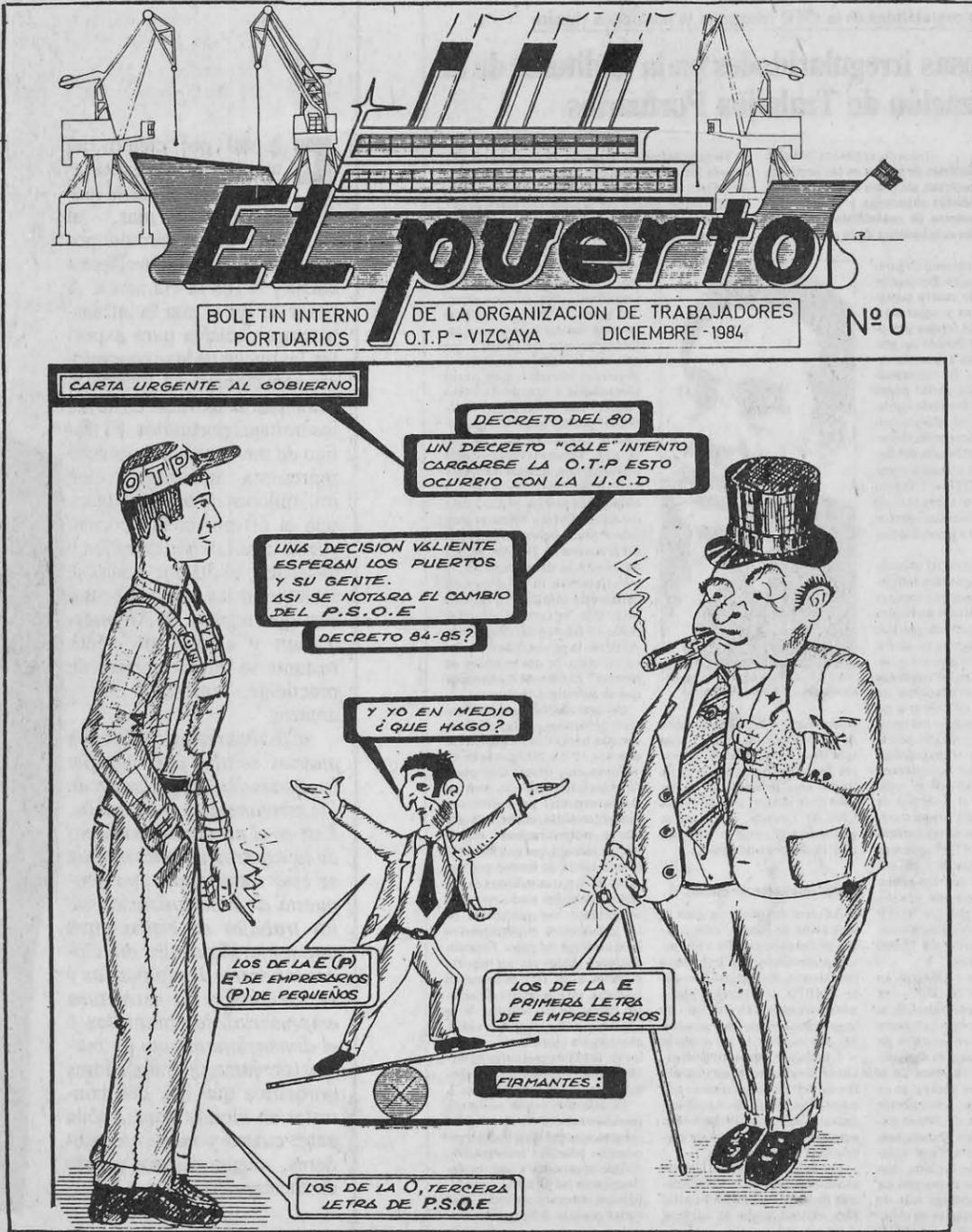
24/4/85 = DECRETO POR EL QUE SE CAMBIA LA ADSCRIPCION DE LA OTP DE LA SUBSECRETARIA A LA DIRECCION GENERAL DE EMPLEO.

ALGECIRAS. En las gruas de la terminal de la multinacional SEALAND, ya ha empezado a trabajar un gruista del censo de la OTP, y dentro de poco se incorporará un segundo.

Una nueva multinacional sueca, la MERCK, se ha instalado en este puerto con una explanada de 42.000 mts cuadrados y cerca de 200mts lineales de atraque.

PASAJES. Los portuarios de Coordinadora de la segunda lista siguen luchando por el reconocimiento de sus derechos. De hecho ya han conseguido incorporar en este segundo empujón a 39 más al censo de la OTP.

Se han legalizado con las siglas EPI (Estibadores Portuarios Independientes), y han tramitado la adhesión a Coordinadora. Fun



LA CAMPAÑA DE DESPRESTIGIO YA HA EMP

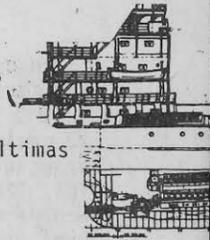
El redactor responsable de la sección de laboral RODOLFO SERRANO fué el encargado en el ochenta de

montarle la campaña a ANESCO, con una serie de artículos contra ANGOLOTI y ha-

cerlo dimitir. Hoy al servicio de los mismos intereses pero disfrazado de aparien-

cia socialista sigue en exclusiva manipulando desde ese medio las noticias de

puertos. Estas son sus últimas obras de arte:



CONVIERTE LA PROPUESTA DE LA ADMINISTRACION DE MALA EN BUENA PARA LOS PORTUARIOS

Se mantiene parte de los privilegios de los estibadores

El Gobierno propone a las centrales privatizar el trabajo portuario

RODOLFO SERRANO, Madrid. El Gobierno propone la privatización de los trabajos portuarios y la adecuación de este colectivo a las garantías laborales del resto de los trabajadores. La propuesta, efectuada por el Ministerio de Trabajo a los representantes sindicales, mantendría prácticamente intactos algunos de los privilegios que tradicionalmente han venido siendo privativos de los estibadores portuarios y cabaría con otros. La Intersindical Nacional de Trabajadores Gallegos (INTG) ha mostrado su rechazo a la reforma por entender que la gestión y el trabajo de los puertos debe seguir haciéndose a través de un servicio público, como es, hasta ahora, la Organización de Trabajos Portuarios (OTP).

El documento de reforma de la Organización del Trabajo Portuario (OTP) sometido a consideración de los representantes de las empresas y de los trabajadores mantiene el carácter de servicio público del trabajo de estiba en los puertos españoles, aunque se muestra a favor de suprimir algunos privilegios y mantener la mayoría de ellos.

Carácter cerrado

Según la propuesta, el trabajo portuario sería de carácter cerrado (sólo para un colectivo exclusivo de trabajadores), con garantía salarial (se cobraría hubiera o no trabajo) y la gestión y administración así como la vinculación laboral dependería de una corporación de empresas de estiba. Este último punto ha sido, fundamentalmente, el que ha levantado las iras de los representantes de los trabajadores que quieren seguir manteniendo su vinculación laboral con la Administración o alguna de sus instituciones.

La OTP es en la actualidad un organismo autónomo del Ministerio de Trabajo que tiene a su cargo la administración de los trabajos portuarios. Actúa como una oficina de empleo —otras versiones aseguran que es en realidad una empresa prestamista de mano de obra— que proporciona trabajadores a las empresas estibadoras en los distintos puertos españoles. Las empresas abonaban a la OTP por estos servicios y la organización paga a su vez a los trabajadores, de acuerdo con unas tarifas ya fijadas. Al mismo tiempo tiene a su cargo el pago del seguro de desempleo —de especiales características en este colectivo— y la gestión, cobro y pago de la Seguridad Social.

Acusada en el pasado de "auténtica mafia" —nadie podía entrar en el censo, se vendía el puesto de trabajo, etcétera—, sufrió una primera transformación en octubre de 1980. En aquella ocasión, un real decreto de la Presidencia del Gobierno, publicado en el *Boletín oficial del Estado*, redifinió sus funciones, pero mantuvo

el carácter autónomo de este organismo. Salvo en la vinculación laboral, lo cierto es que las propuestas de reforma del Gobierno, existen pocas diferencias con la situación actual.

Se mantienen la mayoría de los privilegios que comparados con otros colectivos de trabajadores no dejan de ser sorprendentes. Se propone la creación de una corporación de empresas, compuesta por las distintas sociedades portuarias, estableciéndose las condiciones para figurar en ese censo. El personal especialista y de confianza se integrará en las empresas, y el resto formará parte de un censo laboral que dependerá de la corporación de empresas.

A medida que las empresas necesitan personal, lo solicitarán a la corporación quien atenderá las solicitudes por rotación. Se establece un salario mínimo que habrá de satisfacer la corporación al personal censado, y pluses de cantidad. Y se suprime el actual sistema de desempleo vigente, igualándolo con el de otros colectivos.

En las propuestas se mantiene la exclusividad de los trabajos. Y así, se garantiza que las tareas portuarias sólo podrán realizarse a través del personal censado. Es decir, que las empresas portuarias habrán de recurrir al censo para realizar cualquier tarea de estiba. Únicamente recurrirán a la oficina de empleo, en caso de que el censo se agote. Si una empresa desaparece, su personal pasa al censo, y por tanto a la corporación. Y en el caso de que también desapareciera la totalidad de las empresas, la autoridad portuaria asumiría sus funciones.

Personal fijo

La obligación de recurrir al censo, se extiende también a la hora de cubrir los puestos de trabajo fijos de las de las empresas. Serán puestos fijos los de personal administrativo y de gestión, maquinistas y encargados y capataces.

El número de trabajadores que componen el censo será fijado anualmente por la autoridad portuaria. Los dos tipos de trabajadores portuarios que se fijan en la propuesta —fijos y del censo— cobrarán un salario mínimo y de cada empresa los pluses que se establezcan. La corporación nutrirá sus fondos de un tanto que habrán de abonar las empresas estibadoras y aportaciones de la Administración.

Las primeras reacciones a la propuesta del Gobierno han partido hasta el momento de la INTG. Para esta central, no se respeta la exclusividad de los trabajos, ni la unidad del colectivo. La INTG mantiene que ha de mantenerse la vinculación laboral con un ente público, por lo que rechaza que se cree una corporación de empresas, medida que califican de "muestra de la política liberal capitalista que lleva a cabo el PSOE".

PREPARA DESFAVORABLEMENTE A LOS LECTORES ANTE LA HUELGA QUE SE VA A REALIZAR

La cuádruple contabilidad de la OTP incumplía la normativa vigente

Numerosas irregularidades en la auditoría de la Organización de Trabajos Portuarios

RODOLFO SERRANO, Madrid. La falta de justificantes de gastos en los servicios centrales del organismo, así como la existencia de cuatro contabilidades separadas y el incumplimiento de las normas de contabilidad vigentes, son algunas de las conclusiones de la auditoría de

la Organización de Trabajos Portuarios (OTP), una de las calificadas por Felipe González como de infarto, y que, según fuentes del citado organismo, "si no de infarto, por lo menos de susto, lo es". La auditoría refleja, no obstante, que en los últimos meses se aprecia una mejora en la gestión.

El organismo autónomo Organización de Trabajos Portuarios (OTP) ha llevado cuatro contabilidades distintas y separadas: la denominada de fondos presupuestarios, la de fondos de gestión, los fondos de asistencia social voluntaria y la correspondiente a la gestión de los pagos de la Seguridad Social de los estibadores. Según el informe realizado por la Intervención General de la Administración del Estado, los estados contables presentados por la OTP al Tribunal de Cuentas "no representan adecuadamente la situación económica, financiera y patrimonial del organismo".

Como primer dato, el informe subraya que no aparecen reflejadas las operaciones económicas y los activos y pasivos derivados de ellas de los fondos de gestión, concepto que engloba la actividad que la OTP realiza en su intermediación entre las empresas portuarias y los estibadores. La OTP se encarga de cobrar a las empresas de estiba por los servicios portuarios y pagar posteriormente a los trabajadores. Estas operaciones no aparecen en la contabilidad que el organismo presenta al Tribunal de Cuentas. A título orientativo, baste señalar que en las cuentas rendidas por la OTP aparecen pagos de poco más de 1.500 millones, mientras que los vinculados a los fondos de gestión —es decir, los pagos que la OTP realizó por su tarea de intermediación— superarían los 13.000 millones de pesetas.

En el examen realizado en cada gerencia de la OTP —las delegaciones provinciales de la OTP— se observan asimismo irregularidades en muchas de ellas. Y el dictamen es desfavorable en Cádiz y Valencia. De la primera de estas gerencias se dice que ingresos procedentes de la explotación de bienes patrimoniales se han venido sustrayendo a la contabilidad incluido de Fondos de Gestión, habiéndose gastado al margen de la normativa financiera más de seis millones de pesetas en el pe-



José María Fernández Pirla, presidente del Tribunal de Cuentas.

riodo comprendido entre enero de 1977 y junio de 1983. Y algo más de ocho millones de intereses bancarios se gastaron en la forma aquí denunciada. Situación muy similar a la de Santa Cruz de Tenerife, en la que se gastaron con cargo a intereses casi 10 millones de pesetas.

Mala aplicación de fondos

El informe denuncia también la aplicación de fondos a finalidades distintas de aquella a que estaban afectados. En la gerencia de Valencia, con cargo a la cuenta del IRPF, se realizaron pagos a los estibadores en concepto de pagas extraordinarias y vacaciones por importe de 3,3 millones y 4 millones, respectivamente. Otros 20 millones de esta cuenta fueron detraídos con destino a la cuenta del fondo de Asistencia Social Voluntaria, donde fueron empleados en la compra de certificados de depósito.

Por lo que se refiere a los servicios centrales de la OTP, además de las peculiaridades contables, existen, según el informe,

deficiencias justificativas de gastos. "Quizá por las deficiencias contables", dice el documento, "en algunos casos se abrieron cuentas bancarias por conceptos específicos de gastos", que no parecen haber cumplido sus objetivos iniciales. Los pagos efectuados a través de estas cuentas son considerados "dudosos" por los autores de la auditoría. Concretamente, se indica que "resulta especialmente extraño y con indicios de irregularidad la transferencia de dos millones de pesetas a una cuenta del Banco Rural y Mediterráneo bajo el título *Atenciones generales del Ministerio de Trabajo*, en que no consta la causa legal de la transferencia ni la inversión dada a esta cantidad". Y se hace notar que "es curioso constatar cómo en febrero de 1981 se envió desde la gerencia de Barcelona un talón de dos millones de pesetas". El informe recomienda que se investigue la cuenta.

Se dice también que los intereses generados por las distintas cuentas bancarias se han elevado entre 1978 y 1982 a más de 62 millones de pesetas. Con parte de estas cantidades se creó un fondo especial para diversos gastos (comidas, coche, subvenciones, indemnizaciones, etcétera). Se subraya que en 1980 existe una salida de fondos por importe de casi tres millones de pesetas, abonados mediante talón al portador, sin que conste en los justificantes el receptor ni la causa legal del pago. También aparecen gastos por un importe superior a los tres millones en comidas, sin que conste el carácter oficial de las mismas. Y se afirma que se compró un video, con cargo a esta cuenta, por valor de 127.000 pesetas (en la factura consta manuscrita la leyenda "obsequio al subsecretario").

El informe —que enumera profusamente casos de irregularidades contables en las delegaciones— concluye recomendando que se proceda a una regularización de las distintas contabilidades, integrándose todas ellas en las cuentas del organismo.

ESTE ES EL HOMBRE

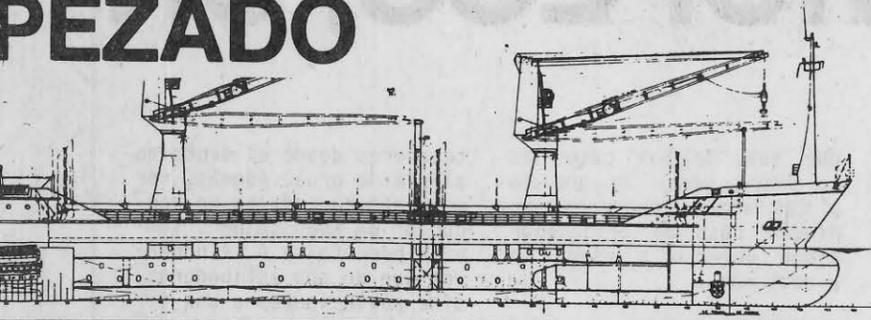
DECLARACIONES DEL DIRECTOR G

EL 80 por ciento del tonelaje de las exportaciones españolas se realiza por mar, el 15,1 por ciento circula por carretera, el 3,8 utiliza el ferrocarril y el 0,8 la vía aérea. A pesar de ser el mar la infraestructura decisiva para exportar, las quejas de los exportadores son numerosas, siendo la principal el elevado coste de los trabajos portuarios. El tráfico de mercancías por puerto representa anualmente cien mil millones de pesetas, de los que el 60 por ciento corresponde a las labores de estiba y desestiba, el 30 por ciento se incluye en las tarifas portuarias que ingresa la Administración y el 10 por ciento restante se dirige a costes de practicaje, remolcado res y amarre.

«Efectivamente, utilizar los puertos resulta caro porque los costes de manipulación de las mercancías son excesivos. Este es el principal problema de la exportación marítima y se está estudiando una propuesta de reorganización de los trabajos de estiba para que se clarifiquen las relaciones laborales disciplinarias y se racionalice la estructura empresarial, las plantillas y el dimensionamiento de manos (conjunto de trabajadores portuarios que hay que contratar en bloque y que oscila entre cuatro y veinte trabajadores, según puerto y tipo de mercancía).»



PEZADO

ES DE JUZGADO DE GUARDIA
GENERAL DE PUERTOS

HOJA DEL MAR

—Las organizaciones sindicales temen que, dentro de la reestructuración que este departamento está haciendo junto con el Ministerio de Trabajo de los trabajos de estiba y de la OTP (Organización de Trabajadores Portuarios), se vaya a privatizar la gestión sólo en algunos aspectos y en otros sea la Administración la que lleve las riendas. ¿Es así?

«Sobre este tema conviene hablar con claridad y creo que ahí los sindicatos están mal informados. En el planteamiento que la Administración ha hecho a los trabajadores de la estiba se ha llegado al límite de las concesiones. Este es un sector sobredimensionado, con unos altos costes unitarios, una productividad muy baja y unas relaciones disciplinarias inexistentes. No estamos reestructurando en el sentido de despedir, sino de reconocer un empleo estable, con unos salarios garantizados que los convertirá en unos trabajadores privilegiados. Lo que sucede es que ellos, además, reclaman una vinculación laboral con la Administración, que, en estos momentos, no existe. Por eso no se está privatizando nada, porque para hacerlo tendría que existir una nacionalización previa. Nos parece legítimo que estos trabajadores quieran ser funcionarios, pero eso no va a suceder.»

—Cuando usted habla de este sector y dice que hay baja productividad y altos costes da la sensación que está desmitificando un trabajo, el portuario, que tradicionalmente ha tenido fama de duro y mal remunerado. ¿Cuál es la situación real de estos trabajadores?

Los trabajadores de este sector están integrados en la OTP, que es una organización con una estructura muy confusa de relaciones laborales, mal que arrastra desde su nacimiento y que cuenta con unas fuertes connotaciones de sindicato vertical. Al no tener unas relaciones disciplinarias es un colectivo absolutamente desproporcionado para el trabajo que desarrolla, con productividad y rendimientos muy bajos y salarios muy altos.»

«Lo que percibe un trabajador en mano por una jornada de seis horas es de 10.000 pesetas. Si esta jornada se desarrolla en un puerto como en el de Barcelona y por la noche supone 30.000 pesetas en mano. La masa salarial media de un puerto como el de Valencia está en 1.500.000 pesetas por "asistir" al trabajo 150 días al año. Además, percibe por desempleo, por los otros 150 días que no trabaja, unas 2.500 pesetas diarias, lo que supone otras 400 mil más al año. A esto hay que sumar los "cazos" y remuneraciones no oficiales y poco transparentes, que se pueden estimar en unas 200 ó 300 mil pesetas más, alcanzándose así una remuneración media anual de dos millones de pesetas.»

«Pero quiero que se reconozca un dato y es que estos dos millones de pesetas anuales que reciben estos trabajadores en muchas ocasiones lo hacen por estar cómodamente sentados a la sombra de una grúa, ya que muchas de las funciones portuarias están automatizadas. Por eso me parece exagerado que, cuando se les dice que se les va a garantizar el trabajo y un salario mínimo, pretendan vincularse a la Administración.»

SE APUNTA A APOYAR LA CAMPAÑA
INICIADA POR FERNANDO PALAO

Huelga de portuarios contra la privatización

Los estibadores exigen seguir
vinculados laboralmente
al Ministerio de Trabajo

RODOLFO SERRANO, Madrid
Los estibadores portuarios, aproximadamente unos 10.000 en todo el territorio nacional, comienzan hoy una huelga contra la propuesta de la Administración de privatizar la actividad portuaria, hoy gestionada a través de la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), organismo autónomo del Ministerio de Trabajo. Los paros, que podrían paralizar la actividad portuaria, han sido convocados por la mayor parte de los sindicatos representados en el sector: CC OO, Intersindical Nacional de Trabajadores Gallegos (INTG), UGT, CNT y la Coordinadora de Estibadores.

Las centrales sindicales con representación en los puertos españoles han convocado huelga en el sector que comenzará hoy y se repetirá el próximo día 23 y el 3 de mayo. Las acciones, dado el fuerte control que las organizaciones sindicales tienen en los puertos pueden paralizar el tráfico marítimo de mercancías. Las razones de la convocatoria arrancan del anuncio efectuado por Trabajo de privatizar los trabajos portuarios.

El Ministerio de Trabajo ha propuesto que sea una corporación de empresas portuarias la que se encargue de gestionar y administrar los trabajos portuarios. Con ello, desaparecería la OTP y el Ministerio de Trabajo perdería cualquier vinculación con los estibadores.

Relaciones peculiares

Los poco más de 10.000 trabajadores que componen el censo de estibadores forman un colectivo de características muy peculiares. Sus relaciones laborales poco claras han hecho que gocen de privilegios que otros grupos de trabajadores no han soñado con tener. Entre estos privilegios se encuentra un sistema de desempleo que les garantiza (haya o no trabajo) la percepción de un salario que ronda las 3.000 pesetas diarias.

Dado el escaso nivel de ocupación en los puertos —actualmente está en torno al 57%—, los pagos por desempleo resultan cuantiosos. Durante el pasado año, cada estibador cobró por este concepto una media de 270.000 pesetas. Y

Una empresa de prestamismo laboral

R. S., Madrid

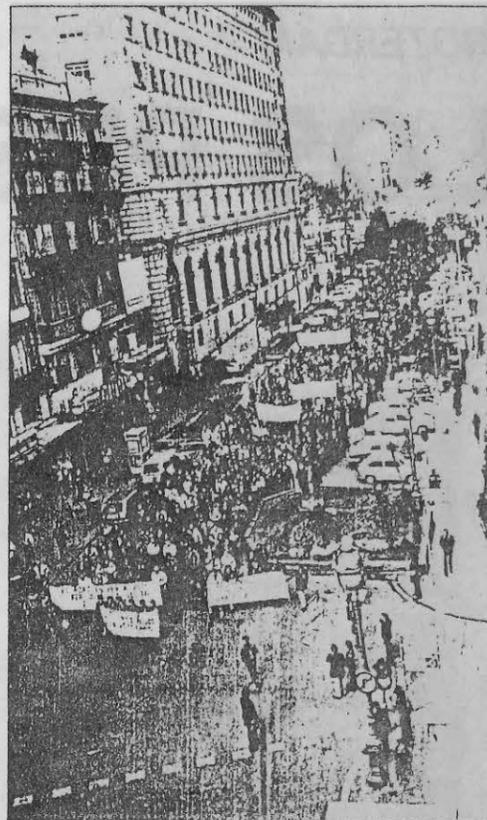
Las tareas relacionadas con la carga y descarga de mercancías en los puertos españoles están actualmente gestionadas por la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), organismo autónomo del Ministerio de Trabajo. La OTP, acusada de prestamismo laboral, gusta de definirse como una oficina de empleo de especiales características. Dadas las peculiaridades del trabajo portuario, ha sido considerada en ocasiones como un mundo aparte, que ha permitido, cuando no fomentado, la picaresca y la corrupción entre los propios trabajadores y las empresas.

Las empresas estibadoras solicitan a la OTP el número de trabajadores que necesitan para una determinada tarea. La OTP designa el equipo o *mano* de estibadores mediante rotación. Una vez realizado el trabajo, se procede a la liquidación del salario que puede realizarse directamente por las empresas o a través de la OTP,

que en cualquier caso tiene a su cargo el pago del desempleo y de los salarios diferidos.

El número de trabajadores portuarios ha ido descendiendo en los últimos años, como consecuencia de la mecanización y de los cambios experimentados en el transporte de mercancías. En 1981 el censo era de 11.618 estibadores que ha bajado actualmente a unos 10.000. Paralelamente, el nivel de ocupación ha pasado del 65% en 1981 al 57% en 1983.

Todos los intentos de reestructurar los puertos han chocado con la resistencia de los estibadores que han preferido mantener una situación poco clara laboralmente, pero que les garantizaba el salario y un control absoluto sobre la actividad portuaria. Sus organizaciones, como la Coordinadora de Estibadores —donde conviven viejos cenetistas y hombres del más acendrado verticalismo—, tienen una gran carga corporativista y una fuerte implantación.



según la auditoría realizada por la Intervención General del Estado, el salario medio de los trabajado-

res portuarios pasó de 992.000 pesetas en 1981 a 1.178.565 pesetas en 1982, y a 1.312.948 en 1983, lo que supone incrementos respectivos del 19% y del 11%. Sin embargo, si a estas percepciones se le añaden las indemnizaciones por desempleo parcial y enfermedad, y los llamados empleos con sueldo, las percepciones medias por trabajador se elevan a 1.178.820 pesetas, 1.442.036 y 1.652.229 pesetas, durante 1981, 1982 y 1983.

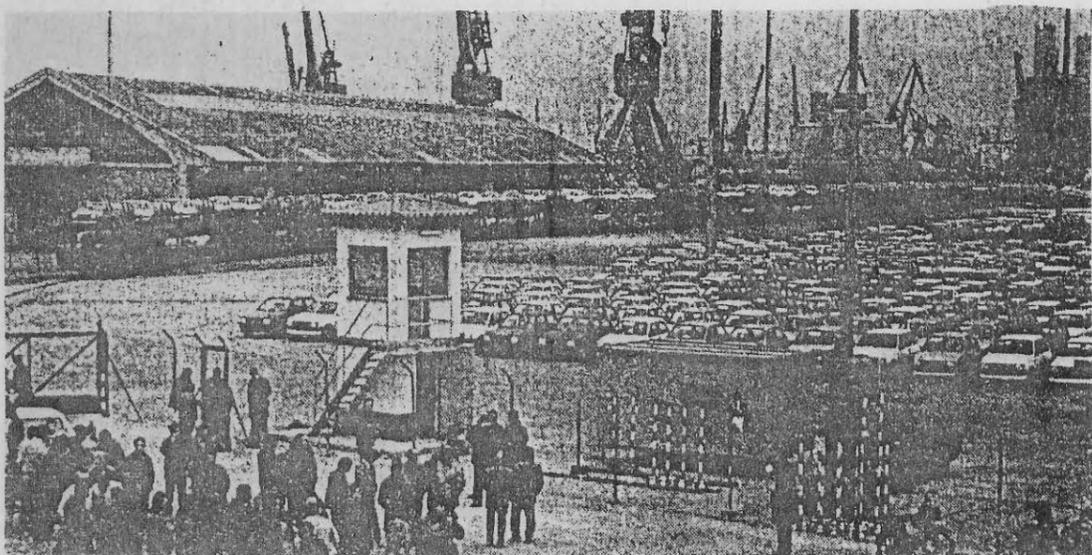
Los sindicatos convocantes de la huelga desean seguir dependiendo laboralmente del Ministerio de Trabajo, y, en distintas ocasiones, han solicitado incluso que se reformara el actual sistema para buscar una *funcionarización* aún mayor.

La propuesta de Trabajo, por el contrario, es dejar la administración en manos privadas, obligando a las empresas a tener una plantilla mínima y siendo la corporación quien se hiciera cargo de las obligaciones económicas y sociales de los trabajadores. El Estado interpondría únicamente en el establecimiento del censo y a través de los ministerios —Obras Públicas, Defensa, Transportes— con competencias en los puertos.

El proyecto de Trabajo ha sido rechazado hasta ahora tanto por los propios estibadores como por las empresas. Los primeros por entender que el carácter de servicio público de las tareas portuarias exige una dependencia total de la Administración, y las segundas porque, a su juicio, Trabajo deja caer sobre las espaldas de las empresas obligaciones económicas que califican de desorbitadas. Los empresarios piden que se establezca un período transitorio; antes de la privatización total.

ROTTERDAM

LOS PUERTOS EUROPEOS, UN



Queremos iniciar en este apartado una serie de informes sobre los puertos que representan de la Coordi-

nadora van visitando. Empezamos hoy por Rotterdam, y tenemos en preparación para

las próximas ediciones los puertos de Francia, Alemania, Dinamarca y Belgica.

1º. TENDENCIA A PASAR DE LAS EMPRESAS AL POOL.

De los 3.500 que trabajan en carga general en este puerto, 2.250 están en el pool; la diferencia en las distintas empresas.

Como consecuencia de la mecanización, las empresas tienden a que el trabajo sea continuado las 24 horas

y para ello les es mejor tomar estibadores del pool. Estiman que en cinco años, tal vez antes, todos los estibadores pertenecerán al pool.

La jornada de trabajo para la inmensa mayoría de los trabajadores en carga general, consiste en un ciclo de tres semanas, del siguiente modo:

En la primera semana se trabaja de día, durante cinco días, o sea de lunes a viernes.

En la segunda semana, también de día, pero seis días o sea de lunes a sábado incluido.

Y en la tercera semana se trabaja en turno de las 16,00 a las 24,15 horas; en esta tercera semana el trabajo por la tarde, se hace en cinco días.

En definitiva, se aclara lo siguiente: En el pool hay actualmente 2.250. De estos 1.900 están en carga general, en el sistema de horarios antes explicado. Quedan 350 que trabajan en el sistema multisectorial, integrado por oficiales, amanteros, conductores, etc., y trabajan en contenedores, carbón, minerales y granel.

Estos también trabajan en carga general, pero cuando trabajan en los otros sectores, el sistema es diferente.

Quedan entonces en carga general en las empresas privadas 1.150 estibadores. Estos tienden a disminuir.

Existe un acuerdo sindical, un convenio, en virtud del cual no podrán ser despedidos ningún estibador hasta finales de 1.985. Hay estibadores que trabajan exclusivamente en un sector como son los siguientes:

1.1. En contenedores, exclusivamente, 1.150 estibadores que se distribuyen entre dos empresas con exclusividad para contenedores y que son la ECT, y la Unit Center.

1.2. En exclusividad en trabajos de grano, 800 estibadores, que se distribuyen también entre dos empresas: la GEM y la Grain Wave.

1.3. En carbón y minerales 350 estibadores, que se distribuyen en dos empresas la EMO, que trabaja carbón y minerales y la Swarto Uw, que trabaja exclusivamente carbón.

2. SALARIO.

En carga general, o sea los 1.900 del pool de carga general y las 1.150 de las empresas de carga general trabajan 37,45 horas a la semana. El salario mensual es de 2.000 Gilder neto (un gild equivale a 50 pts o sea, sería al cambio unas 100.000 pts. El salario bru-

to es 3.500 gilder. La diferencia que son 1.500 va a impuestos, seguridad social, etc.

Tienen una protección familiar por los hijos, así un compañero que tenga dos hijos recibe cada tres meses 843 guilder. Si tuviera cinco hijos sería unos 1.700 guilder.

3. ESTATUTO LEGAL.

La situación legal de los trabajadores en el pool es la misma que la de los que están en las empresas desde el punto de vista legal.

Las empresas que integran el pool son las mismas empresas del puerto.

Al comienzo del año las empresas concretan con el pool el número de personal que garantiza colocar durante el año, y en virtud de esta garantía aportan los fondos precisos.

El resto, o sea los no garantizados por las empresas, reciben paga del gobierno. La paga es la normal del salario cuando se trabaja, no es el desempleo.

Actualmente en el pool hay 100 hombres llamados Hombres de reserva, que son pagados por el gobierno, porque exceden del cupo garantizado por las empresas.

La distribución del personal por parte del pool se hace a cargo de la administración del mismo, entonces en la práctica los distribuye siguiendo la lista, salvo criterios particulares por desavenencia, o lo

que sea. Muchos casos es la misma gente la que va a las mismas empresas. En ningún caso el trabajador tiene derecho a elegir o a reclamar.

4.- EXCLUSIVIDAD

Hay un acuerdo sindical en virtud del cual no pueden trabajar en el puerto quien no sea portuario, debidamente registrado con su carnet o documento que lo acredite.

Parece ser que no hay un registro oficial a cargo de la autoridad pública, sino que estas tarjetas las da el pool o las da las empresas, y en caso de deslealtad o falsedad habría problemas sindicales. Se pretende que haya un registro computarizado con la garantía de la administración pública.

Cuando el pool no tiene gente suficiente, entonces viene gente de afuera. La empresa contrata ocasionalmente a gente de fuera, pero esto prácticamente ya no se da porque hay exceso de plantilla en el pool.

5.- COMPOSICION DE MANOS EN CARGO GENERAL

En cargo general

6 a bordo y 4 en tierra. Si la mercancía está en camiones, hay 6 hombres en los camiones. Si la mercancía está en barcos, 6 hombres a bordo. Después hay un conductor de grúa, un amantero, un capataz y un talimán (apuntador).

Esta composición de mano de obra para la empresa SEA PORT, pero en el mismo trabajo es la empresa MULLER hay cuatro hombres de más en la bodega y dos de más en tierra. Un talimán a bordo y un talimán a tierra.

6.- RENDIMIENTO

Durante el turno de siete horas y 3/4, azúcar 275 toneladas, en sacos de cincuenta kilos.

COMPOSICION DE MANOS EN CONTENEDORES

Un hombre en la grúa, tres en bodega, apuntador, un radio, un subrodista. El hombre de la radio, debajo de la grúa, da ordenes a éste y al mismo tiempo a través de la radio al subrodista. Además dos conductores para traer los con-

tenedores desde el depósito al pie de grúa. Además, normalmente hace falta un conductor de transtainer. También hace falta 4 trincadores que no son estibadores, sino pertenecientes a una firma especialista fuera del puerto. Hay dos compañías de trincado que se llaman OCEAN.

Normalmente el trincado lo hace la tripulación.

7.- SITUACION SINDICAL

La distribución de afiliación en el puerto viene siendo así:

La F.N.V., sindicato socialista que representa el 40 ó 45% de los afiliados. Unos 330 incluyendo en el personal que trabaja en el puerto pero no son portuarios, como pueden ser administrativos o relacionados con el transporte.

El grupo de STAVINCA es un grupo independiente organizado, que trabaja con los sindicatos minoritarios y con la parte de un comité de acción en la empresa E.C.T.

8.- SALARIOS

Aunque la base salarial es igual para toda clase de sectores, luego hay una gran diferencia para los que trabajan en contenedores a consecuencia de las primas por trabajos extras en nocturno o festivos.

9.- RENDIMIENTO

Hay un sistema muy variado de rendimiento.

En muchas empresas existe el sistema GO HOME (ir a casa cuando ha terminado un número de toneladas), muy corriente entre las pequeñas empresas. Es un sistema inconveniente para la salud puesto que se esfuerzan en acabar antes y lo que gana en tiempo lo pierden en curación. Los propios trabajadores no lo desean porque algunos con prisas para irse a casa presionan o coaccionan a los demás para trabajar de una manera inconveniente.

a) En granos depende de los chupones que se usen. Por ejemplo, cuando tenemos en una bodega cuatro chupones, entonces se necesitan cuatro hombres, uno en cada chupón. Es una pequeña grúa movida eléctricamente que mediante unos botones o con-

SIGUE PROX. PAG. →

ESPEJO DONDE MIRARNOS

mandos que usa el trabajador va dirigiendo la cabeza del tubo al montón de grano. Normalmente si el barco es muy grande se necesitan dos bob cat. Incluso al final hacen falta hombres para barrer, sobre todo cuando hay rincones en la bodega o entorpecimientos de columnas.

Este número de hombres al final es muy imprevisible, puede ser de dos a ocho, o incluso sin son barcos muy bien diseñados no necesitan ninguna persona para barrer.

No se hacen sacados porque en el tráfico europeo sólo se hace a granel.

b) Líquidos: Aquí los rendimientos son monstruosos porque se emplea unas grandes bombas y la mano prácticamente no existe.

10.- RENDIMIENTOS EN CONTENEDORES

El rendimiento en E.C.T. es 60 contenedores por hora.

Y hay sistemas en que la grúa trabaja con dos plataformas y puede ser a 80 contenedores por hora. DE la plataforma al camión va conducido por el tren de contenedores que va conducido por rayos infrarrojos de forma que la colocación está automatizada.

El turno de siete horas y media. Podría llegarse al máximo de 260 a través de la grúa puente.

La diferencia de rendimientos está en que los barcos pequeños hay que remover los contenedores y disponerlos en partes diversas, mientras que en la ECT la colocación se pone en grandes cantidades y muy ordenadas.

El rendimiento se reduce notablemente cuando los contenedores se transportan en barcos que no son especializados, por ejemplo cuj K carrier entonces la colocación de los contenedores en bodega tiene que ser con solidados con guías o células de forma que el Sprader va directamente.

También se está proyectando la construcción de Sprader que coge simultáneamente a dos contenedores, con lo que el rendimiento sería el doble.

También la tendencia es aumentar el tonelaje de las grúas, actualmente la mayor llega a 7000 toneladas y un sistema en Alemania el cual se descarga la bodega, sistema que se está proyectando de remoción de la bodega completa de contenedores.

ALGUNAS PUNTUALIZACIONES.

Los trabajadores del pool cuando no salen a trabajar reciben su salario, siendo igual al del que trabaja. Los fondos de este salario se nutren en un 50% con cargo a las empresas y el otro 50% con cargo al gobierno.

En el pool no hay gruitas, capatazes ni personal administrativo. Este cuando la empresa lo necesita lo toma de la calle.

La designación para cada empresa se hace de forma que exista un equilibrio o sea que al final de año los días trabajados sean los mismos.

Se paga por la empresa el salario directamente y a través del pool las vacaciones.

El salario es el mismo, si bien alguna empresa puede tener alguna prima, par-

ticipación en beneficio o alguna ventaja complementaria del sueldo.

El sistema este del pool solo lo hay en Roterdan y en Amsterdam. En los otros

puertos pequeños sólo hay empresas privadas.

La defensa de la estrategia de los trabajadores sólo se logra inicialmente, puesto que no hay ley que

obligue a otra cosa.

La disciplina de los trabajadores del pool corre a cargo del pool aunque la falta haya sido cometida en la empresa.

EL GOBIERNO DE NICARAGUA AGRADECE LA SOLIDARIDAD DE LA COORDINADORA



CONSULADO GENERAL
de
NICARAGUA
Barcelona - España

Barcelona 10-XII-84

Srs.
Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios.

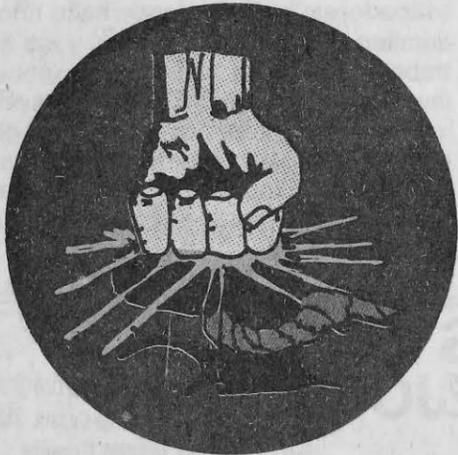
Muy Srs. Nuestros:

Es para nuestra persona un alto orgullo el dirigirnos a todos Uds. y manifestarles que hemos recibido su atenta carta con fecha del 23 del XI de 1984. En nombre del gobierno nicaraguense y de este consulado Gral., deseamos afirmarles nuestro mas sincero agradecimiento por esa muestra de Solidaridad hacia el combativo pueblo de Nicaragua y en esa participación activa de la mayoría de los estibadores portuarios del estado español, aportando gratuitamente el trabajo en las operaciones de estiba y desestiba de mercancías que se embarquen procedentes de aportaciones solidarias para con Nicaragua. Actos como lo de Uds. hacen que nuestro Proceso Revolucionario sea cada día mas irreversible si cabe, nos estimulan y nos marca la conciencia solidaria de hombres libres y honestos como Uds. para que Nicaragua siga en la lucha de libertad contra el imperio agresor. A todos y cada uno de Uds., miembros de la Federación Estatal de Estibadores Portuarios, vaya nuestro fraternal agradecimiento y la profunda convicción de que los ideales Sandinistas son alentados en la lucha, con nobles gestos de Solidaridad demostrados por Uds.

Fraternalmente:

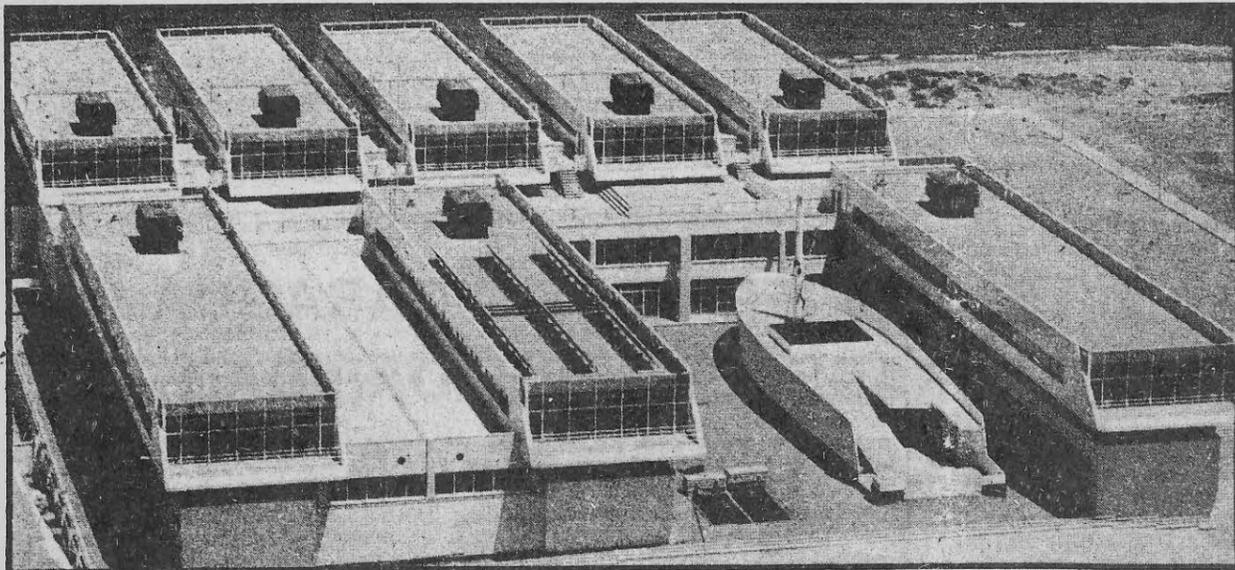


Moisés Arana Cantero
Cónsul Gral. de Nicaragua
en Barcelona.



Una obra faraónica de
266 millones, seis años
sin inaugurarse

La mayor escuela de estibadores del mundo se pudre al sol



Las obras comenzaron hace diez años y se prolongaron durante casi nueve más, con un paréntesis de tres años entre la primera fase y la segunda. En noviembre del 78 se entregó el acta de recepción provisional de las obras que daba por concluida la segunda fase, y que dejaban la escuela casi tal y como ahora está. Seis años después, la escuela sigue sin utilizarse y la partes metálicas de la construcción comienzan a sentir la acción corrosiva del salitre del mar. Un estudio del Consell, realizado hace dos años, estima que serían necesarios 70 millones de pesetas sólo para poner a punto la escuela para funcionar. Y esta cifra se incrementará con arreglo al tiempo que se deje pasar.

La escuela cuenta con una capacidad para 450 alumnos, de los cuales 240 internos. Tiene dormitorios, enfermería, cocina, comedor, viviendas para el conserje y el director, «parking», oficinas para la administración, oratorio, salas de visita, gimnasio, piscina de 25 metros climatizada y cubierta, un salón de actos con un aforo cercano al millar de personas, aulas, depuradora de aguas, transformador, etcétera.

Asentado sobre una superficie de 10.000 metros cuadrados, cedidos por el Ayuntamiento de Valencia en 1972, la superficie construida se eleva a 23.000 metros cuadrados. Para hacerse una idea de su tamaño es preciso tener en cuenta que la reproducción de un barco que aparece en la foto tiene una eslora de más de 40 metros. Para hacer una comparación, el solar es 2'5 veces mayor que el de Galerías Preciados, y los construidos, la mitad, aproximadamente.

UNA OBRA DESPROPORCIONADA

Al parecer, la iniciativa del proyecto correspondió en

1972 a una gestión del entonces director provincial en Valencia, Jarabo Payá, cerca del ministro de Trabajo de la época, Jtrea Molina. El presupuesto inicial era de 120.000.000 de pesetas, que acabó multiplicándose largamente por dos. La primera fase concluyó a finales del 78, con un gasto de 178.363.398 pesetas, bajo la dirección de Comylsa. La segunda fase comenzó a principios del 81, y concluía en septiembre del 83, y estuvo a cargo de OCISA, empresa tristemente célebre tras el no reparto de dividendos por parte del Hispano Americano debida a la compra del Urquijo. Su importe fue de 87.557.774 pesetas, con lo que el presupuesto final, hasta el momento, asciende a 265.921.172 pesetas. En cuanto al proyecto en sí, fue encomendado a Arquitectos Asociados, empresa, al parecer y según todos los observadores, vinculada al OPUS.

La escuela fue concebida para «promocionar la necesaria preparación y capacitación a las nuevas promociones portuarias, perfeccionando y acondicionando a las técnicas presentes y futuras a los actuales, redundando en una mayor eficacia y economía en estas actividades, eliminando riesgos de accidente. Con carácter marginal y durante las épocas de verano se utilizará como residencia para estibadores portuarios y sus familiares», según reza en la información que de la misma se facilitaba.

Actualmente, sin embargo, los estibadores son 846 y el nivel de ocupación es tan sólo del 40%. La situación es similar en el resto de España, donde los estibadores son alrededor de 11.000. Parece claro que desde un principio la escuela estaba sobredimensionada. Ahora, cuando la escuela continúa sin estrenarse siquiera, muchos son sus pretendientes. Lo mismo los estibadores, que la Gene-

ralitat o el Ayuntamiento consideran que tienen unos derechos adquiridos sobre ella e intentan hacerse con su propiedad, por el momento en manos del Ministerio de Trabajo y bajo la gestión de la Organización de Trabajos Portuarios (OTP).

MUCHOS PRETENDIENTES

Los representantes en Valencia de los estibadores consideran que, puesto que la escuela fue realizada para ellos, debe revertir, al menos en parte, a ellos, y no dudan en señalar que «este es nuestro futuro». Además consideran que «todo el dinero viene de los trabajadores», y han mantenido contactos, desde hace años, con el Instituto Social de la Marina (ISM), con Angel Delgado, jefe ejecutivo de la OTP, que les remitió al Ministerio de Trabajo y actualmente con el Consell. Su intención era darle una salida a la escuela bajo la dirección de la Cruz Roja y con una parcela dedicada a los estibadores. Con ello intentaban poner en funcionamiento al menos la piscina y el gimnasio.

Lo cierto, «y esto hay que dejarlo muy claro», dice Eduardo Montesinos, director general de Trabajo de la Generalitat, es que la construcción «fue sufragada con las cuotas de los puertos, y la escuela es propiedad del Ministerio de Trabajo». En efecto, las empresas han contribuido con un 7% de sus ingresos a la construcción.

Miguel Antonio Millana, conseller de Sanidad, Trabajo y Seguridad Social; Cipriano Ciscar, conseller de Cultura, Educación y Ciencia, y hasta el presidente de la Generalitat, Joan Lerma, han ido a visitar la escuela «para darle algún tipo de vida», prosigue E. Montesinos, «y actualmente se gestiona con Madrid la posibilidad de que se transfiera a Valencia». Esto, sin embargo, no está ligado a ningún tipo de transferencias. «Lo que pretendemos es que se nos ceda el edificio sin pagar un duro. De esta manera lo podremos utilizar como instituto, para escuela de EGB, para formación profesional de estibadores, de patrones de pesca, conductores de lancha, e incluso, para

albergue de verano para jóvenes.»

También el Ayuntamiento, como propietario de los terrenos sobre los que se edificó la escuela, considera que tiene unos derechos jurídicos sobre los mismos, ya que estos fueron cedidos para una utilización determinada que no se ha cumplido. Un «dossier» sobre el tema elaborado por la comisión de

rios para reacondicionar el edificio. Incluso se está intentando que Madrid ceda el uso, «aunque luego tarden en darnos la propiedad», como forma de agilizar trámites y poner en marcha cuanto antes la escuela. Pero Eduardo Montesinos confiesa que «me conformaría con que el curso que viene funcione ya».

Esta obra faraónica, «clásica de los últimos años del

● La escuela ocupa 10.000 metros cuadrados, y tiene cabida para 450 alumnos

● Los estibadores, el Consell y el Ayuntamiento la pretenden

patrimonio del Ayuntamiento, pone de manifiesto el interés del mismo en el tema, así como la intención clara de recurrir a los tribunales para intentar recuperar la propiedad de los terrenos, y pagar la cantidad que estos dictaminen por la construcción. El contencioso que mantiene el Ayuntamiento parece la única vía capaz de clarificar el embrollo jurídico que impide encontrar una solución que rescate el edificio para su utilización.

Entre tanto, el problema es la falta de interlocutores válidos con que tropiezan las diversas partes implicadas. ¿Con quién hay que hablar? ¿Quién tiene capacidad de representación? Estas son las preguntas que se hacen las partes, según uno de los implicados.

BUSCAR UNA SOLUCION

Todos se muestran de acuerdo en «darle una rentabilidad social» a la escuela, pero lo intrincado del tema está alargando peligrosamente el momento de su utilización. Por el momento ya son 70 los millones neces-

franquismo», que nació sobredimensionada y que el tiempo todavía se ha encargado de desproporcionar más, de la mano de la crisis y de la modernización de los trabajos postuarios, que nació a imagen y semejanza de la escuela de estibadores existente en Amsterdam, sólo que cinco veces más grande, es la escuela de estibadores más grande del mundo. Los proyectos de dar cabida en ella no sólo a todos los estibadores españoles y a sus hijos, sino de traer incluso a alumnos de Sudamérica y Arabia Saudí, con los que llegaron a mantenerse contactos, parecen ahora sólo un mal sueño. Diversos estamentos muestran su interés en rescatarla del limbo en que se encuentra, y se esfuerzan en buscarle una utilidad. Pero hay un dato que habrán de tener en cuenta, y es que, según cálculos efectuados hace dos años, son necesarios un millón de pesetas diarios para su funcionamiento. Veremos quién es capaz de hacer frente a semejantes gastos de mantenimiento.

SALVADOR MEDELA POBO

MUCHOS hoteles de lujo envidiarían las instalaciones de esta Escuela Nacional de Formación Profesional de Estibadores Portuarios. En El Saler, junto a la playa, se alza este «monstruo», cuya finalidad el tiempo ha hecho desaparecer. Ideado para formar a los estibadores de todo el Estado, hoy el edificio permanece vacío y se le busca una utilidad acorde con su tamaño. Dedicarlo, como estaba previsto, a la formación exclusiva de

estibadores, cuando desde hace años no se admiten nuevos trabajadores, y los que hay trabajan sólo a un 40% de su capacidad, resulta impensable. Las posibilidades del edificio son muchas, y el interés que muestran distintas entidades por él, es proporcional. Pero, entre tanto, ahí continúa esta obra, «propia del OPUS», como un monumento a la megalomanía más huera de contenido.

TU APORTACION NOS ES NECESARIA PARA MEJORAR LA ESTIBA

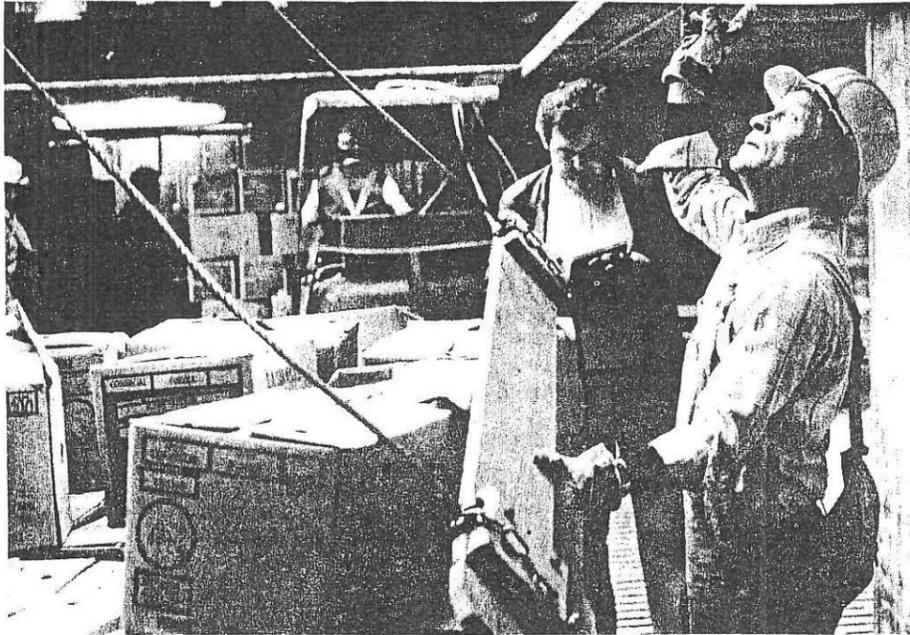
Estibadores Portuarios
Carr. General La Cuesta, 250
LA LAGUNA (Tenerife)

LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS



Imprime Gratesa (Tarrasa) D. L.: TF-291/84 Diseño: Mestre/Viladomat



DOCUMENTACIÓN/ANÁLISIS/DEBATES

Situación de los puertos

En los puertos hay problemas. Esta es una opinión que, a estas alturas, todo el mundo comparte. No sólo en los colectivos portuarios sino en la sociedad española en general.

Lo difícil es ponerse de acuerdo en cuál es el problema portuario. Las relaciones, intereses y normas de funcionamiento en los puertos son tan diversas, tan complejas, intervienen tantas entidades, empresas, colectivos, etc. que se hace difícil explicar con claridad todo lo que ocurre. Esto posibilita que cada uno malverse y manipule a su antojo los hechos para confundir a la opinión pública y ganar consenso social para imponer sus planes. De una de estas despiadadas campañas de intoxicación de los medios de comunicación estamos siendo presa los trabajadores portuarios de todo el país en estos días.

En los puertos, en cambio, no ocurre nada exageradamente diferente a lo que en cualquier otro sector de la producción en nuestro país. Por un lado la crisis que no contribuye a aumentar el volumen de trabajo y por otro el alto nivel tecnológico que ha llegado a los puertos; en nuevos tipos de buques (contenedores, rolonos, graneleros), formato de las mercancías (contenedores, palets, eslingas), nuevos, potentes y rápidos medios mecánicos en la manipulación de las cargas. Estas dos constantes de

la actual situación capitalista hacen cuestionable a la mano de obra. Reduciendo trabajadores se pueden disminuir los costes de producción y por tanto aumentar el beneficio del capital. Este es simple y llanamente el problema portuario y alrededor de él surgen todo tipo de conflictos, propuestas, formas de llevar a cabo esta reestructuración. Lo fundamental, por tanto, vuelve a ser la legitimidad de la reforma y no el modo de llevarla a cabo. Si se cuestiona la lógica del capital o los intereses de los trabajadores han de contar en esta sociedad.

Simplificando podemos decir que en las relaciones laborales de los puertos inciden tres grupos fundamentales: Administración, empresas privadas y colectivos de trabajadores. El gobierno que con dinero público construye, conserva e invierte en los puertos para que las empresas privadas manipulando las mercancías y utilizando los menos trabajadores posibles hagan con guante blanco los máximos beneficios y los trabajadores que reciben las bofetadas a turno de estos dos poderes. Negando ambos el ser nuestra empresa. Esto no es ninguna novedad en la sociedad capitalista. Lo que puede resultar interesante es ver cómo la Administración "socialista", con su propuesta de reestructuración del sector, cierra aún más el círculo, dando garrote vil al colectivo portuario y afirmándose en su papel de gestor de los intereses de las empresas.

Las nuevas tecnologías que se introducen en los puertos no están significando una reducción en los precios del transporte marítimo por cuanto han de hacer frente a su elevado coste y porque las empresas, cada vez más, ejercen su monopolio en la manipulación.

PRIVATIZAR LOS PUERTOS

Es la propuesta "socialista" un proyecto de privatización total de los puertos y de liquidación de la pequeña y mediana empresa portuaria, a favor de las multinacionales del transporte, que son las que dominan las grandes líneas marítimas y las nuevas tecnologías que se imponen en el transporte marítimo. Estas son las que podrán pagar los cánones exigidos por las concesiones de las zonas portuarias. Si a la política de concesiones de las zonas portuarias, grúas, tinglados, etc. sumamos la dependencia de ellas de los censos de trabajadores portuarios, para que sean fragmentados entre las empresas, refidos en las condiciones de trabajo entre ellos, sin una normativa o convenios comunes, y con un ejército de reserva amenazado siempre desde la Corporación... no sólo se pierde todo control por parte de la Administración sobre la manipulación portuaria sino que se establecerán unas relaciones de truculencia empresa-

(a la página 6)

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Conferencia alternativa de Hamburgo

Los días 4 y 5 de mayo tuvo lugar la CONFERENCIA ALTERNATIVA DE HAMBURGO. Tres compañeros de la Coordinadora estuvieron allí, debatieron con otros estibadores europeos y con los demás asistentes los problemas relacionados con el transporte marítimo, y trajeron abundante documentación. notamos a continuación un resumen de las conclusiones de los grupos de trabajo, y de una reflexión sobre las líneas "Alrededor del mundo", tema que por su importancia volveremos a tocar más ampliamente.

política Reagan de financiamiento de este tipo de transporte mundial, y se analizan los problemas subsiguientes a la transformación del transporte puerta a puerta, llenado y vaciado de contenedores fuera de la zona portuaria, y sus consecuencias en la reestructuración de los colectivos de estibadores.

CONCLUSIONES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO

Grupo 1: Industrialización de las costas.

Se constata la dependencia multinacional-capitalista del proceso de industrialización de las costas con sus consecuencias de contaminación y desempleo. Se valoran algunas experiencias como por ejemplo la de Londres administrada por los laboristas que condiciona el otorgamiento de subvenciones a las industrias al previo cumplimiento de

condiciones ecológicas, sociales, participativas. Se marcan como perspectivas de trabajo la elaboración de conceptos y modelos de desarrollo regional y la utilización del parlamento para tener una mayor influencia política.

Grupo 2: Competencia entre los puertos.

Para paliar tal competencia originada básicamente con la aparición del contenedor, se ve como objetivo el movimiento sin parar, lo que se llama *stok cero*. Se critica la

Grupo 3: Problemas del entorno, medio ambiente.

Se trataron dos problemas específicos: la contaminación ocasionada por los barcos, y la contaminación en los puertos que precisan ser dragados. El problema del dragado no consiste sólo en sacarlo del fondo de los puertos sino también donde arrojarlos ya que son materiales polucionados. Se trata además de trabajar a nivel de las causas de la contaminación. Se editará un texto sobre medidas de control.

(a la página 5)

ALTERNATIVAS SOCIALES

20 de junio: Huelga General

Los demócratas y progresistas bienpensantes de toda España se han visto sorprendidos. Desde que se instauraron las libertades formales no se había producido una convocatoria de huelga general y ésta tuvo lugar además, en contra de un gobierno supuestamente de izquierda. Puede parecer paradójico, pero no lo es tanto.

(a la página 2)

SUMARIO

- Resistencia obrera contra la reconversión en Gijón . 2
- Reajuste en el gobierno . 3
- Movimiento de los mineros de base británicos . 3
- La vida en los puertos . 4
- Coordinadora . 4
- Crónica de la negociación portuaria . 5
- Situación de los puertos . 6
- Correspondencia . 8



Detalle de la manifestación del día 20, en Barcelona.

(de la página 1)

20 de junio: Huelga General

La subordinación de los intereses de clase de los trabajadores al capital viene de atrás; desde el momento mismo (Pacto de la Moncloa) en que los partidos y sindicatos cerraron filas para llevar a cabo una política de consenso que asumiese el compromiso de estabilizar la democracia parlamentaria en España y descargase las consecuencias de la crisis económica sobre las espaldas de los trabajadores. Pero ha sido, quizás, con el gobierno socialista, con un partido que se autodenomina obrero cuando el endurecimiento de la política antiobrera ha alcanzado las mayores cotas de cinismo y arrogancia. La docilidad del gobierno socialista frente a los sectores parasitarios de la sociedad española (aparato judicial, militar, policial, banca, empresarios, iglesia católica...) contrasta con la dureza que pone de manifiesto en su política de reconversión industrial. En este sentido la protesta contra la ley de reforma del sistema de pensiones vino a ser la gota que colmó el vaso de toda una serie de decepciones experimentadas ante la gestión socialista.

La ley de reforma de la Seguridad Social, en la que se incluyen las nuevas condiciones de jubilación y percepción de pensiones, encuentra su justa explicación en la política económica que viene practicando la administración socialista. En realidad, lo que se pretende es reducir los gastos del estado (el déficit público) mediante la reducción de diversas prestaciones de carácter social con el fin de orientar el capital ahorrado hacia la inversión privada. Para poder financiar los gastos del estado es necesario arbitrar toda una serie de medidas que van desde incrementar los impuestos hasta la obligación de los bancos a poner a disposición de los diversos ministerios una mayor cantidad de capital. En cualquier caso, cargar demasiado las tintas en este sentido supondría limitar las reservas disponibles para el capital privado y la banca. Por eso cuanto menor sea la parte del presupuesto general del estado destinada a sufragar las pensiones y las prestaciones sanitarias, educativas, etc., (estado asistencial) mayor será el remanente que pueda ser destinado a inversiones en material militar ya que en este apartado las partidas presupuestarias se incrementan (la integración en la OTAN así lo exige).

En resumidas cuentas, la reforma de la S.S. es una medida complementaria a la reducción directa de salario real que

los trabajadores han venido experimentando desde el comienzo de la "transición" democrática ya que los servicios y prestaciones públicos pueden considerarse una especie de salario "indirecto" que perciben los trabajadores. Por eso puede decirse que la dichosa reforma de la S.S. no es sino un paso más en el sacrificio de las condiciones de vida del proletariado en aras de la acumulación privada de capital.

La convocatoria de Huelga General del día 20 de junio contaba con el apoyo sindical (excepto UGT) y con la predisposición favorable del conjunto de trabajadores que veía en la jornada una oportunidad de poner de manifiesto su rechazo al gobierno socialista. Pero contaba, también, con la oposición de todos los medios de difusión ideológica tanto públicos, como privados.

A pesar de todo, la huelga fue generalizada —como tuvieron que reconocer esos mismos medios al día siguiente— en las áreas industriales. País Vasco, País Valenciano, Asturias, Cataluña, Galicia, Madrid y Andalucía quedaron paralizadas. Sin embargo, con grandes titulares que nos recordaban los mejores tiempos del franquismo por su unanimidad y tendenciosidad la prensa reproducía las declaraciones del jefe del gobierno, ministros y de todo aquel que se sintiese en la obligación de lanzar a los cuatro vientos el "fracaso" de la huelga. Como siempre ocurría con Franco "España no se había paralizado". Incluso algún "casimistrillo" tildó la jornada de "huelguilla".

Sin duda "España no se paralizó". Pero es necesario ser muy necio o muy cínico para no caer en la cuenta de la demagogia que tal razonamiento lleva consigo. Por supuesto la repercusión de la huelga general fue mínima en las áreas de escasa implantación industrial. Pero sacar a relucir las cifras de huelguistas en Avila, Soria, Cuenca, etc., para poner de relieve el escaso seguimiento de la huelga general en "toda España", aunque sea consolador para el gobierno no deja por ello de ser inquietante. La realidad fue que los sectores de actividad más dinámica de la economía y de la sociedad española, los centros industriales, secundaron la convocatoria. Y, por lo que se refiere a los puertos, la respuesta al llamamiento fue total. Además, debemos tener en cuenta que no se escatimaron medios para abortar la huelga. La actitud del aparato represivo del estado estuvo a la altura de las circunstancias reprimiendo el derecho a la huelga con chan-

chullos legalistas (estableciendo "servicios mínimos"), utilizando al sindicato UGT para sabotear, desde dentro del movimiento obrero, las acciones de la base y con las fuerzas represivas cuando el ministerio del interior lo creía necesario.

Con todo, la huelga ha sido clarificadora. Después de la pantomima del Sr. Redondo en las Cortes oponiéndose a la ley de reforma de la S.S. en lo que fue una actitud puramente propagandística destinada a "quedar bien" con los trabajadores, la postura oficial de UGT fue de total oposición a la huelga. Por otro lado, CCOO intentará apuntarse el éxito del día 20 de junio para recomponer su deteriorada imagen. No hay que olvidar la tendencia pactista de este sindicato, siempre dispuesto a intervenir en las mesas de negociación con la patronal y el gobierno; pero esta política, a

la larga puede ser peligrosa. La política seguida por el PCE durante la "transición democrática", más atenta a los pactos con el gobierno de U.C.D. que a la defensa de los intereses de los trabajadores, es la causa de su actual crisis.

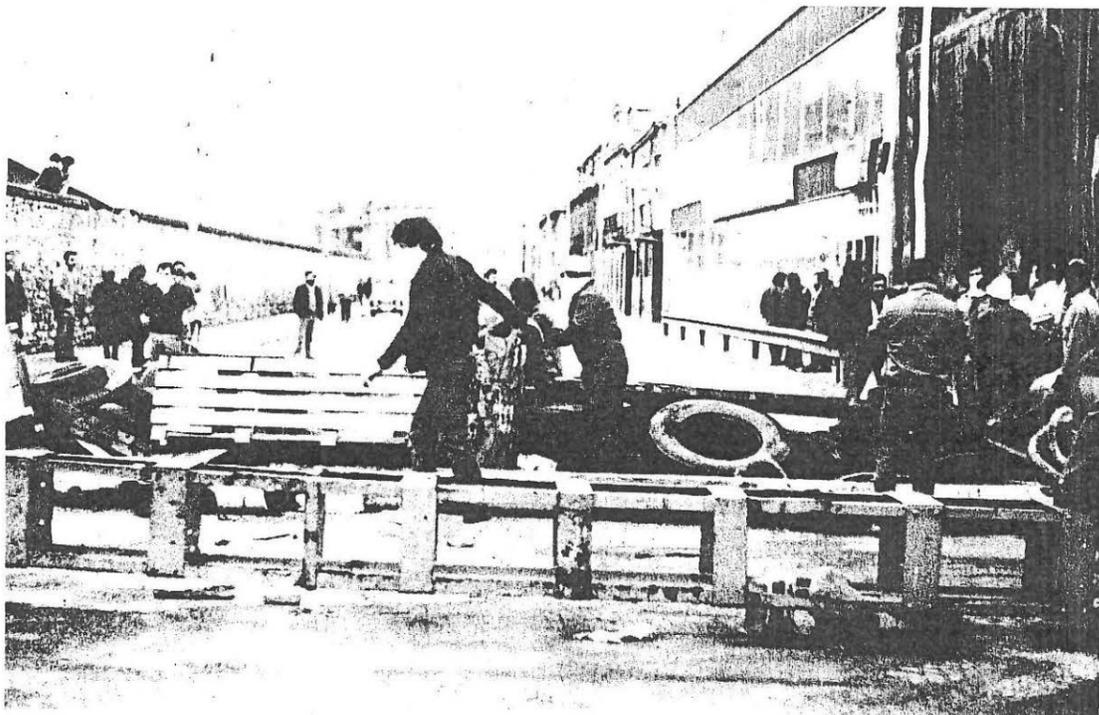
Por eso, CCOO intenta ahora tomar posiciones reivindicativas que la acerquen a la clase obrera.

En cualquier caso, lo verdaderamente significativo de la huelga general del día 20 del pasado junio fue la ruptura operada entre el gobierno socialista y la clase obrera. La noción de huelga general no tiene porqué ser sinónima de huelga total. El papel central que juega el proletariado industrial en el funcionamiento de la sociedad española le da la fuerza suficiente como para, de seguir por este camino, adquirir el protagonismo histórico que desde el final de la dictadura franquista parece haber

abandonado. El proletariado industrial no es "toda España", desde luego, pero habrá que recordar una vez más que nosotros no razonamos en términos numéricos de la democracia burguesa, sino partiendo de la base de la práctica concreta de las luchas de los trabajadores.

Si esa "minoría" relativa que es la clase obrera es capaz de paralizar el proceso de la sociedad capitalista, atacando sus centros vitales, no se debe, en absoluto, a ningún principio de teoría política, sino al hecho mismo de que sobre ella descansa el mecanismo que rige la producción del capital. Y es a partir de esta constatación y de la propia experiencia de la huelga desde donde se puede superar la polémica en torno a las cifras y las monsergas democráticas que pretenden descalificar al movimiento obrero por violento y anticonstitucional.

Continúa la resistencia obrera en Gijón contra los planes de reconversión naval



En las últimas semanas se han vuelto a relanzar las movilizaciones de los trabajadores en contra del cierre del astillero Cantábrico y Riera. Desde hace casi dos años barricadas, enfrentamientos y toda una serie de acciones de propaganda se han venido sucediendo en Gijón para poner de manifiesto el rechazo de los trabajadores de los astilleros a las medidas adoptadas por patronal y gobierno y que vienen a traducirse en una drástica reducción de empleo.

Es una larga experiencia de agitación y resistencia que en varias ocasiones ha galvanizado al conjunto de los trabajadores asturianos con la convocatoria de cinco huelgas generales a escala regional; partiendo en cada caso la convocato-

ria de las asambleas de las empresas en lucha afectadas por la reestructuración y las reducciones de empleo. La intervención de los sindicatos (C.S.I., C.N.T., C.C.O.O. y U.S.O.) a lo largo de este proceso de luchas se ha venido cifrando en la unidad de acción sindical en estrecha relación con la dinámica asamblearia de base (asamblea semanal de todos los trabajadores de los astilleros), aunque en la última convocatoria el PCA y CCOO lo hicieron en solitario, adelantándose al acuerdo general de la coordinadora estatal de los astilleros en lucha, y sólo contara con el apoyo de última hora de la C.S.I.

En los astilleros gijoneses, la fuerza mayoritaria es la CSI (Corriente Sindical de Izquier-

da); un sindicato de planteamientos asamblearios nacido de una escisión de CCOO. La CSI, radicada fundamentalmente en el entorno industrial de Gijón, rechaza la política pactista de CCOO que sacrifica en sus acuerdos con patronal y gobierno los intereses de clase de los trabajadores así, como la burocratización del aparato sindical que atenaza las iniciativas de la base. La CSI mantiene como eje central de toda su acción la lucha contra el agravamiento de las condiciones de vida de los trabajadores, representado en las reducciones salariales y de empleo y en la denuncia del desmantelamiento industrial que afecta a Asturias.

Movimiento nacional de los mineros de base británicos

Allan y Danny, mineros británicos en huelga, estuvieron en Barcelona el pasado mes de febrero para informar sobre su lucha y para pedir solidaridad. En el puerto se hizo una asamblea con ellos y se recogió dinero, y se abrió una cuenta para extender la recogida de dinero a los otros puertos y a otros colectivos de trabajadores.

El regreso a su región minera, Yorkshire, coincidió prácticamente con el fin de la huelga y con las últimas resistencias a la vuelta al trabajo por parte de las regiones más combativas. Ya normalizada la situación de vuelta al trabajo se encontraron con una feroz represión: encarcelados, despedidos,.... Para enfrentarse a tal situación se han empezado a organizar en un movimiento nacional de base ("Rank and File").

Ahora nos han enviado el primer número del boletín que su nuevo movimiento edita y del que a continuación traducimos la parte de objetivos a corto y largo plazo, y la organización. El resto que no traducimos son las resoluciones aprobadas en su primer congreso para que fueran llevadas por los militantes a las asambleas de sus respectivas sedes locales. Estas resoluciones no hacen sino traducir y organizar prácticamente los principios a corto y largo plazo antes dichos.

Organizado por mineros de base en los condados de Yorkshire, Warwickshire, Derbyshire, Nottinghamshire, Kent, Leicestershire, y comprometidos en la lucha dentro del NUM sobre los siguientes puntos. A diferencia de los líderes de Nottinghamshire, South Derbyshire y Leicestershire, NO somos 'divisionistas'.

- ★ Amnistía para todos los mineros despedidos y víctimas de represalias durante la huelga;
- ★ Ayuda financiera hasta la reintegración;
- ★ Continuación de la lucha contra cierres de pozos y contra leyes antisindicales

El día 13 de abril mineros de base y sus esposas, de zonas diversas, se reunieron en Sheffield para discutir acerca del estado de la industria y en particular de la situación de los mineros despedidos y encarcelados. Se decidieron un número de programas y objetivos claros.

1. APOYO FINANCIERO de carácter inmediato para los mineros despedidos y para las familias de los mineros encarcelados. La mayoría de los mineros despedidos tienen que depender de su 'sede local'. Según sea su sede local —si es buena o mala— están recibiendo desde nada hasta su sueldo normal. ¿Pero hasta cuando durará esta situación?

2. REINTEGRACION. Aproximadamente 750 han sido despedidos en las puertas de los pozos o en la cárcel. Más de mil hombres todavía esperan su juicio por cargos que pueden acabar en despido.

La patronal todavía está echando mineros, —por ejemplo más de 40, sólo en el condado de Fife (Escocia) después de finalizar la huelga.

Si no hacemos una campaña de apoyo y de reintegración para todos estos hombres no reconstruimos la confianza en el sindicato (NUM).

No podemos sacrificar los mejores activistas.

Esta campaña debe ser prioritaria.

3. CIERRES DE POZOS. Perdimos la huelga, por lo tanto el gobierno intentará aprovecharse de su victoria y cerrar tantos pozos como pueda, mientras el sindicato (NUM) está en su momento más débil. Debemos montar una campaña, contra esto, hasta el final. Más de la mitad de los pozos en Escocia los han marcado para cerrar. Cerrarán siete de los diez pozos en la región de Doncaster (Yorkshire) dentro de pocos años. Ya están cerrando pozos en el sur de Gales.

La patronal (NCB) está ofreciendo despidos compensados de carácter voluntario porque quiere reducir la mano de obra en la minería en 50.000 personas. Han "ofrecido" a todos los mineros de Kent (en el sur de Inglaterra) este tipo de despido voluntario. Han amenazado con el despido obligatorio si no lo consiguen.

Los que han sido activistas durante la huelga en cada zona han sido víctimas de represalias, degradados, y en algunas zonas les han obligado a firmar un papel diciendo que no van a hacer campañas en su propio pozo.

Los pozos y regiones militantes serán diezmaradas y quedará un sindicato que estará constituido en su mayor parte por regiones "esquirol".



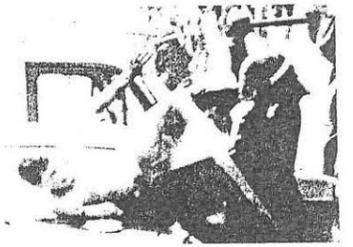
Debemos luchar contra esto en la sede local, —pasando resoluciones y renovando la lucha contra las intenciones por parte de la patronal de pisar al sindicato.

OBJETIVOS A LARGO PLAZO

1. Hacer campaña para acabar con la estructura federal del sindicato, y conseguir un sólo libro de estatutos del sindicato, evitando así abusos por parte de algunas regiones del sindicato. Esto ayudaría a que el sindicato se uniera.

El principio de un Sindicato Nacional está en contra del regionalismo y del sectorialismo.

En la dinamización de todas las actividades que han dado apoyo a la lucha de los mineros, han tenido una gran relevancia la intervención de las mujeres y los jóvenes, incluso en aquellas acciones más arriesgadas, que comportaban enfrentamientos con las fuerzas represivas y de seguridad del estado. La actuación de éstas ha sido de una brutalidad desmedida.



durante la huelga y obraron en contra del sindicato nacional.

ORGANIZACION

Inicialmente elegimos un comité de dirección con un presidente, un vice-presidente, un secretario y un tesorero. Posteriormente otro comité con 4 mineros que están trabajando, 4 mineros despedidos, y 4 esposas de mineros.

Hemos organizado un periódico mensual para extender información entre las regiones, —por ejemplo sobre:

- 1) Una lista de presos y mineros despedidos para que se pueda mandarles cartas;
- 2) Cambios en las condiciones de trabajo (por ejemplo, turnos diferentes);
- 3) El traslado de esquirols entre diferentes pozos y regiones.

Si tienes alguna información que crees debiera ser comunicada a las otras regiones, o si quieres mandar un donativo, escribe a:

A. Robe,
The Crescent,
Dunscroft,
Doncaster,
SOUTH YORKS

Extender los cheques a "NATIONAL RANK AND FILE MINERS MOVEMENT" cuenta corriente: 01080385. Midland Bank, Stainforth, Doncaster, SOUTH YORKS.

Tenemos equipos de personas que pueden hablar en las sedes locales y grupos de apoyo para extender la campaña y conseguir dinero.

Reajuste ministerial en el gobierno socialista

Las intrigas palaciegas que sembraban de disensiones al ejecutivo socialista se resolvieron con unos retoques escasamente relevantes en lo que a un cambio en la orientación política del gobierno se refiere. Los nuevos tecnócratas a los que el presidente González ha dado asiento en el consejo de ministros no hace sino confirmar la continuidad de la política procapitalista del PSOE. Hablando con propiedad, no puede hablarse de derechización ya que la gestión socialista no puede derechizarse más sin invadir el espacio político de la derecha heredera del franquismo (y en algunos aspectos ya lo ha hecho). En todo caso, el reajuste ministerial sólo busca solventar las contradicciones internas y dotarse

de mayor homogeneidad para afrontar las próximas elecciones legislativas. Sustituir a Boyer por Solchaga es, en relación a los trabajadores, cambiar al Diablo por Satanás. Cambiar los nombres pero no las directrices. El relevo en el ministerio de Exteriores adquiere sentido en la búsqueda de la unanimidad proatlantista. Las manifestaciones del ex ministro Morán en torno al Pacto Atlántico creaban confusión e intranquilidad entre los mandos militares de la OTAN. Su destitución, en consecuencia, estaba "dictada" por el imperativo de la plena integración de España en los circuitos militares del capitalismo occidental. Una vez más los responsables de la socialdemocracia española han dado muestras de un total desprecio por las críti-

cas y acciones de rechazo de la masa social del proletariado. Y una muestra más de la desfachatez de los tecnócratas la tenemos en la confirmación en el cargo del ministro del Interior, Barrionuevo. Es difícil imaginar un sujeto políticamente más impresentable y torpe. Su permanencia sólo puede estar justificada por el hecho de ser el más fiel defensor de las virtudes de la guardia civil y de la "eficacia" de una policía bien adiestrada en las comisarías franquistas. Pero no creemos que el señor González se equivoque en su proyecto de un estado policial. La aplicación de su política económica y social exige la organización de un aparato represivo que ataje el descontento creciente de los trabajadores.

La vida en los puertos

La vida de los puertos de todo el estado español ha quedado marcada por un hecho: la lucha de todos los estibadores portuarios contra la privatización del trabajo portuario que la actual Administración socialista persigue.

Ya en febrero y marzo pasados, en concreto los días 22 y 23, y 1, 4 y 7 hicimos dos horas de paro sin preaviso alguno. Ya con el preaviso de huelga, paramos en todos los puertos los días 15 y 23 de Abril y el día 3 de mayo; en Algeciras se aplicó el decreto de servicios mínimos y en muchos puertos hubo encierros y manifestaciones hasta la delegación del MOPU. En Junio el paro los días 4, 5 y 6 es total, salvo en Pasajes, donde el comité con mayoría UGT logró que se trabajara el día 4. En Tenerife, durante estos días se pidió la aplicación del decreto de servicios

mínimos sin pactar con el comité. Los días 12 y 13 igualmente el paro es total en todos los puertos, agravado en el caso de Canarias debido a un cierre patronal de los transportistas de mercancías.

En el puerto de Barcelona el paro del día 13 se aprovecha para realizar un miting contra el recorte de las pensiones y para llamar a la huelga general del día 20. En el miting participaron por parte de CC.OO. y de C.N.T., sus respectivos secretarios generales de Cataluña, y por parte de la D.E.P.B., Paco, el cual hizo un repaso de la política antiobrera del gobierno socia-

lista en general y en particular de la que pretende en los puertos (privatización de cara a las grandes multinacionales, reducción de plantillas y de la composición de las manos, anulación de los actuales convenios estatal y de puertos y de los sistemas salariales, destruir la unidad de los estibadores y liquidar la Coordinadora), y del papel pactista de las grandes centrales sindicales, para señalar que solo la lucha asamblearia de los propios estibadores podía hacer frente a la política de privatización de los puertos del actual gobierno.

Y el día 20 de Junio todos los puertos vuelven a parar juntándose a la gran mayoría del proletariado en España que protagonizó el "gran fracaso" según el gobierno, de la huelga general contra la reforma de las pensiones.



Coordinadora

■ **ISM:** Como ya informamos, el 4 de agosto del pasado año apareció en el BOE la modificación de la Ley Básica de Empleo y con ella, los topes que estaban en el 220% del salario base interprofesional pasaban a ser del 220%, 195% y 170% en función del número de hijos. Conseguimos mantener la situación que se nos venía aplicando mediante las acciones sindicales que la Coordinadora hizo ante el ISM. Ahora ha salido el reglamento que desarrolla la Ley y han empezado a aplicar la nueva normativa. La Coordinadora ha hecho que se eleven peticiones de rectificación a través del director general del ISM y que se aplique por otro lado toda la letra de la Ley, lo que supone que se incrementen los topes en la parte proporcional de la paga extra. Esto supone varios millones de pesetas más por cada mes en cada puerto, cosa que se ha argumentado a la Administración que no se quiere y que es producto de aplicar una ley inadecuada propia de los desempleados a los estibadores. Sindicalmente los puertos ya han iniciado una oposición a tal criterio y después de realizar asambleas y de recoger autorizaciones firmadas, están recaudando en un fondo común el plus de asistencia y repartiéndolo por igual en función de los días que tenga cada uno. Esperamos que todos los puertos pongan en práctica esta medida que es una forma más de oponerse al calificativo de "parados" que se nos hace tratando de aplicarnos esta ley.

■ **SOLIDARIDAD MINE-ROS BRITÁNICOS:** Esta es la relación de lo que por el momento se ha recibido de los puertos y hemos enviado a los compañeros de Yorkshi-

re: Valencia, 53.465 ptas. San Carlos, 6.710. Málaga, 13.000. Almería, 5.200. Motril, 5.000. Castellón, 38.351. Sant Feliu, 2.000. Cádiz, 100.000. Gandía, 7.000. Barcelona, 169.500.



■ **RIFA:** Francesc Principal Heras, confronta del puerto de Barcelona, -a la izquierda de la foto-, ha sido el agraciado en el sorteo de un Seat-Málaga o 900.000, que la Coordinadora organizó para cubrir durante un año el costo económico del Centro de Estudios. El sorteo se celebró el 29 de junio y el número agraciado fue el 04539. El compañero escogió las 900.000 pesetas.

■ **CENTRO DE ESTUDIOS:** A partir de Junio, se ha puesto en marcha en Barcelona, tal como se indicaba en el acta nº 54 de Coordinadora, un centro de estudios portuarios dedicado ahora básicamente a las tareas de recopilación de información y archivo. El centro ha entrado ya en relación con cada puerto, a través de sus comités, e irá dando periódicamente cuenta de su quehacer.

■ **ENCUENTROS SINDICALES:** Coordinadora ha participado en los encuentros

sindicales realizados en Madrid el 18 de mayo. Asistieron los C.A.T. de Valencia, Cádiz, Euskalduna, Sestao, Insalud, los S.U. de Valencia, Madrid, Huelva, Cantabria, C.S.I. Asturias, C.A.S. pene-

dés, S.A. Málaga, E.S.K.-Cuis Euskadi, C.A.N.C. Canarias, F.A.C. Cataluña, S.O.C. Andalucía, C.E.E.P., C.O.R. Rioblanco, y algunos otros trabajadores. El debate se centró sobre la realidad sindical española y sobre la necesidad de coordinarse y de intercambiarse experiencias y luchas, y se discutió sobre la conveniencia de unas siglas unitarias. Se quedó para un próximo encuentro el 28 de septiembre, y previamente Valencia mandará un documento centrando los temas del debate con los siguientes apartados: Análisis sindical, declaraciones de principios, fórmula organizativa.

■ **TENERIFE:** Los estibadores continúan la lucha con bajos rendimientos para presionar la firma del convenio.

■ **ALGECIRAS:** Sigue sin firmarse el convenio. La empresa Sea Land, con amenazas de cambiar de puerto, continúa imponiéndose sobre

todo el colectivo portuario, impidiendo la firma del convenio.

■ **MALAGA:** El Dir. Prov. de Trabajo ha dictado una resolución a propuesta de una "extraña" comisión (parecen las antiguas tres autoridades, el Gobernador y el presidente de la JOP junto con las empresas y UGT) y que establece la vía de recurso contra la misma, la de alzada ante el Dir. Ejecutivo de la OTP, ¡novedoso total! El contenido viene a establecer en este puerto una segunda lista que titula con la palabra "suplentes" para cuando se agote la de censados en la OTP, y que está constituida por los 19 fijos discontinuos que desde hace meses habían obtenido dicha calificación y que estaban afiliados a UGT, y por otros 18 de una lista de 41 que también se han pasado a UGT y que perdieron un recurso hace tiempo para ser fijos discontinuos.

La resolución establece entre otras cláusulas la prohibición de doblar, la de nombrar dos representantes de entre los 38 que puedan asistir a los nombramientos, la de establecer el cubrir las vacantes

que se produzcan en el censo, etc. La Coordinadora, a través del comité de este puerto, ya ha recurrido dicha resolución y sindicalmente el colectivo de este puerto se está oponiendo valiente y eficazmente. Mientras escribimos estas notas, han sido llamados por la autoridad laboral a petición del Gobernador Civil por las quejas de UGT. Esta es la forma contradictoria que tiene la Administración de practicar su política en los puertos, donde no se cansa de repetir que sobran portuarios.

■ **CASTELLON:** Los Portuarios, el equipo de fútbol de los estibadores de este puerto, se acaba de proclamar campeón de la Copa de Empresas en la temporada 84-85. Al mismo tiempo, en un partido amistoso celebrado en Junio ganaron a los estibadores portuarios de Barcelona, con un resultado que es mejor no comentar!

■ **TARRAGONA:** El Tribunal Supremo en sentencia del 10/12/84 Cont-adm. (sala 3ª), remarca que todo trabajo que se realice en el puerto, aunque sea de concesiones

administrativas, lo ha de realizar el estibador portuario y la empresa ha de estar censada en la OTP.

■ **BARCELONA:** Otra vez el pesar y la indignación entre los estibadores de Barcelona por el trágico hecho demasidado veces repetido (7 muertes desde 1980 y centenares de accidentes menores) del accidente mortal de un compañero. Antonio Pérez Martínez murió en accidente efectuando la estiba en el buque "Delfin del Adriático" de Gerencia Marítima Frutera, cuando una izada de perfiles de aluminio, en un vaiven, le golpeó el pecho aplastándolo contra el manguerote. Trasladado al hospital de Ntra. Sra. del Mar en coche particular debido a la tardanza de la ambulancia, murió durante la intervención quirúrgica.

■ **ESTIBA:** A partir de este número la ESTIBA pasará a ser mensual. De cara a su subvención podríamos mirar de conseguir suscripciones de apoyo entre las empresas de cada puerto.



Miting del 13 de junio en el puerto de Barcelona.

(de la página 1)

Conferencia alternativa de Hamburgo

Grupo 4: Problemas de trabajo en los puertos.

Se subrayó la importancia decisiva y el papel estratégico del trabajo portuario dentro del proceso capitalista. Se analizaron los cambios en la organización del trabajo y en la forma del transporte debidos a la nueva tecnología: cada vez más aislamiento en el trabajo con la consiguiente pérdida de solidaridad; una creciente división del trabajo entre los que trabajan con alta tecnología, que están mejor pagados con gran diferencia a los que trabajan en tareas tradicionales. Necesidad de luchar por la defensa del puesto de trabajo y por la humanización de las tareas, y por la polivalencia (evitando la especialización individual) y la rotatividad (favoreciendo la solidaridad).

Grupo 5: Relaciones con el tercer mundo.

La dificultad de información de las mercancías que se transportan hacia fuera y hacia dentro, al progresar el sistema de containerización, agrava el problema del análisis y crítica de las relaciones con el tercer mundo. Se proponen como acciones concretas fomentar el consumo de café de Nicaragua.

Grupo 6: El trabajo de marineros en barcos extranjeros.

Tema importante y no abordado por los sindicatos. Por ejemplo, los marineros extranjeros que trabajan en barcos alemanes, son tratados con inferioridad y en peores condiciones de trabajo. Se da el problema de las banderas de conveniencia y de este modo el empleo de personal extranjero en condiciones pésimas.

REFLEXION SOBRE LAS LINEAS "ALREDEDOR DEL MUNDO" Y SOBRE LA COMPETENCIA ENTRE PUERTOS

(A partir de los trabajos del colectivo "Ulises" de Marsella y de la misma conferencia de Hamburgo)

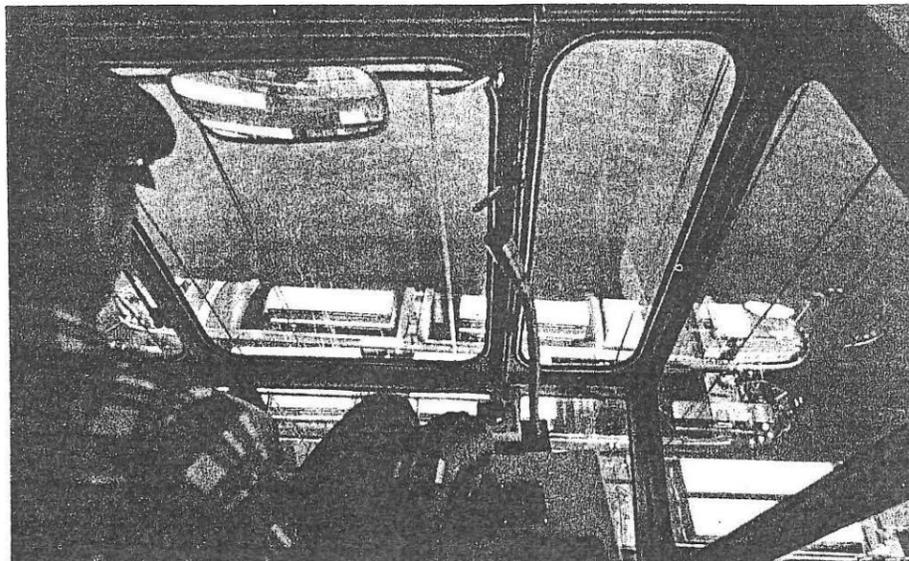
En el año 1984 se inician las 2 primeras líneas de servicio marítimo "alrededor del mundo" ("RWS"), la una del armador americano V.S. Lines y la otra del armador taiwanés EVERGREEN.

Se trata de una flota de grandes buques portacontainers con una capacidad de 4000 contenedores, que hacen la vuelta al mundo en unos pocos días, escalando en un mínimo de puertos. De

modo que estos puertos deben hacer la función de distribuir los contenedores puerto-tierra, puerto-mar. Es decir que antes de la llegada de un buque nodriza (oceánico), la mercancía debe estar agrupada en estos puertos traída por pequeños buques (Feeders) que pertenezcan a la misma compañía y que habrán captado en todo el país o todo el continente. Después de la partida del gran buque, el mismo sistema de distribución funcionará en sentido inverso.

Si este sistema de distribución está bien organizado permite a la línea tener un dominio comercial mundial desde el momento en que la compañía tiene suficientes buques oceánicos para llegar semanalmente a cada uno de los puertos de escala (base). Este es el objetivo que persiguen U.S. LINES, EVERGREEN y otras, para el próximo año. Con las líneas "alrededor del mundo" ofrecen el servicio total planetario: una salida regular de cada puerto principal hacia cualquier parte del mundo.

A la línea principal que toca una decena de puertos en todo el mundo no le significa nada extraordinario llevar la mercancía de Japón a USA o de EUROPA al Mar Rojo o a Singapur este es un servi-



cio ofrecido por numerosas compañías en condiciones muy próximas por un servicio, por contra el servicio "alrededor del mundo" permite ir de BANGKOK a CASABLANCA, via SINGAPUR y MARSELLA o VALENCIA o de VERCRUZ a KARACHI via SAVANAH y DSEDDAH.

Entonces no hay innovación técnica la innovación es comercial y organizativa: los servicios "alrededor del mundo" son servicios mundiales donde la gestión supone un recurso masivo a la informática, telemática, y a la comunicación de los datos por satélite y que integra el transporte marítimo y el terrestre, aunque este sea subcontratado a otras compañías incluso ferroviarias.

Desde el punto de vista económico, los servicios "Alrededor del mundo" son una nueva etapa en la concentración capitalista del transporte marítimo internacional:

1.— La compañía prescinde de "transitarios", ella va a buscar las mercancías directamente a las fábricas o donde se genere y se encarga del transporte de origen al fin. Prescinde de agentes marítimos (consignatarios), ella tendrá sus propios representantes en los puertos. Es una forma de reventar a los pequeños capitalistas prestatarios de servicios.

2.— La compañía de "alrededor del mundo" se sitúa al exterior de las conferencias marítimas de fletes, que desde hace más de un siglo aseguran la regulación del mercado por un sistema de ententes entre los armadores asegurando un servicio bajo en una alianza marítima dada.

Existe por ejemplo, una conferencia ATLANTICO NORTE, una EUROPA EXTREMO ORIENTE, una MEDITERRANEO AFRICA OCCIDENTAL. Las conferencias son entonces oligopolios muy oficiales permitiendo el reparto de un mercado geográfico particular. La línea "alrededor del mundo" está fuera de este juego, poniendo en acción rápidamente una gran capacidad de transporte en cada uno de estos mercados, tiene por objetivo hacer saltar estos oligopolios cuando ya no tengan capacidad ni tiempo para hacerles frente. Se estima que el inicio de los servicios "alrededor del mundo" va a tener por primera consecuencia crear sobre los grandes segmentos del comercio

marítimo internacional una oferta de transporte del orden del doble de la cantidad de mercancías a transportar. Es una guerra económica abierta, la "cut-throat competition" con todos los grandes armadores de la generación precedente.

3.— El sistema "alrededor del mundo" situándose fuera de las conferencias aniquila desde el origen el código de conducta de las conferencias en las que hay el acuerdo de repartir el tonelaje entre los armadores de países desarrollados y los de los países en vía de desarrollo y los armadores de países terceros según la regla 40/40/20. Por ejemplo, 40%, 40% y 20%. Esta forma de oligopolio debía permitir a los países en vía de desarrollo y construir sus flotas nacionales y limitar su dependencia exterior.

La línea "alrededor del mundo" va a romper esta organización que costó mucho conseguir. Por ejemplo, los transportes entre Japón y la costa occidental de África, en lugar de estar asegurados por un servicio directo pasando por África y respetando la regla 40-40-20. Lo harán creando un ramal secundario de la línea "alrededor del mundo", entonces la mercancía irá de Japón a Valencia en el buque oceánico y de allí al África Occidental los contenedores serán reembarcados en pequeños buques para acabar el viaje.

La lógica en la creación de las líneas "alrededor del mundo" es la lógica del capitalismo salvaje, una lógica de contravenir las estructuras capitalistas anteriores.

Para ejercer con éxito esta lógica, necesita otras condiciones organizativas, que supone una situación política muy particular:

a) La línea "alrededor del mundo" utiliza los canales de Panamá y Suez. Por lo que es imprescindible la "pax americana" en otras zonas.

b) La línea "alrededor del mundo" supone para todos los países y puertos tocados por sus contenedores entrar en la competencia capitalista salvaje, y el vasallaje de estos países y puertos así como de los sistemas nacionales de transporte.

Es por lo que "alrededor del mundo" es una revolución en el mundo occidental desarrollado bajo la hegemonía americana bajo la que se desarrollan ramales secundarios que trasladan este eje principal a

las zonas dominadas conjuntamente. El "Alrededor del mundo" es a la vez un cerco a los países socialistas, y para esto el ejército americano ha adjudicado el conjunto del transporte internacional a la U.S. LINES garantizando así el aprovisionamiento rápido y masivo de todas sus bases y sus flotas repartidas en todos los océanos.

La línea "alrededor del mundo" es potencialmente la línea imperial americana, el que una parte esté bajo pabellón de Taiwan no cambia nada, sino que al contrario, aporta al sistema una flexibilidad suplementaria que ataca a los capitalistas europeos y japoneses del transporte marítimo, secciona las relaciones comerciales directas de los subimperialismos en el tercer mundo y refuerza la cohesión occidental bajo pabellón americano.

Tal ambición engendrará necesariamente numerosos opositores, y contradicciones intercapitalistas, así como contradicciones entre naciones y clases.

Por otra parte esta ambición se basa en el dominio del dólar y por lo tanto, éste también puede ser un punto débil.

Todo esto tendrá profundas consecuencias en Europa. Si hoy, del total de mercancías transportadas en el mundo, del 35% al 45% pasan por el N.O. de Europa, para el año 1990 este tráfico circulará por el mediterráneo, además del propio ya de la zona y del que el "RWS" provoque, lo cual conllevará la creación de grandes puertos en el mediterráneo con perfecta comunicación autopistas/ferrocarril hacia el Norte y hacia el Este de Europa. Para el desarrollo de estos puertos se exigirá una reducción de los costos (precio, salarios,...), un fuerte avance tecnológico (informática, telemática,...), una legislación propicia para la contratación de la mano de obra (a la baja), y que las inversiones en infraestructura no las tengan que hacer ellos.

Así, todos los países mediterráneos están preparando una oferta que compazca a los dueños del "RWS". La actual política del gobierno español de reestructuración del trabajo de estiba es un claro ejemplo de ello. Por otra parte la situación de Canarias es ideal como centro puente para el tráfico SUR-SUR y NORTE-SUR.

Crónica de la negociación portuaria

En los primeros días de Enero, se reúnen por una parte la Administración (representada por el director general de puertos, el que lleva toda la capacidad jurídica, y el director general de puertos, el que lleva toda la capacidad jurídica, y el director general ejecutivo de la OTP, que parece estar de puro funcionario), y por otra las centrales sindicales (Coordinadora, UGT, CC. OO., INTGA, ELA, con cinco miembros cada una. Más tarde se añadirá CNT, y se formará para la negociación una comisión técnica con dos representantes por central). La Administración avanza su alternativa: la privatización. Se le pide su propuesta por escrito y se descuelga con 16 folios que vienen a sustituir la OTP por un consorcio empresarial por puertos (a imagen un poco de los Pools que funcionan en los puertos del norte de Europa, como por ej. Rotterdam. del que dimos cuenta en la pasada ESTIBA). En las sucesivas reunio-

nes cada parte mantiene su postura, siendo la de las centrales unitaria respecto al vínculo laboral que para ellas ha de asumir la Administración.

Ante la lucha que los estibadores llevan a cabo, la Administración empieza a decir que estaría dispuesta a formar parte, no mayoritariamente, claro, del consorcio empresarial, y a asegurar la unidad del colectivo portuario, la exclusividad y la rotatividad. Se empieza a hablar sobre esta base intentando implicar a la Administración como garante de los acuerdos entre estibadores y empresas, mientras se va configurando un listado de lo que parece que se podría llegar a acuerdo (disciplina, una organización a nivel estatal, salario mínimo garantizado) y de lo que a todas luces no habría acuerdo (control de rendimientos, plantillas, y manos mínimas, vinculación laboral con la Administración-vinculación de trabajo con las empresas).

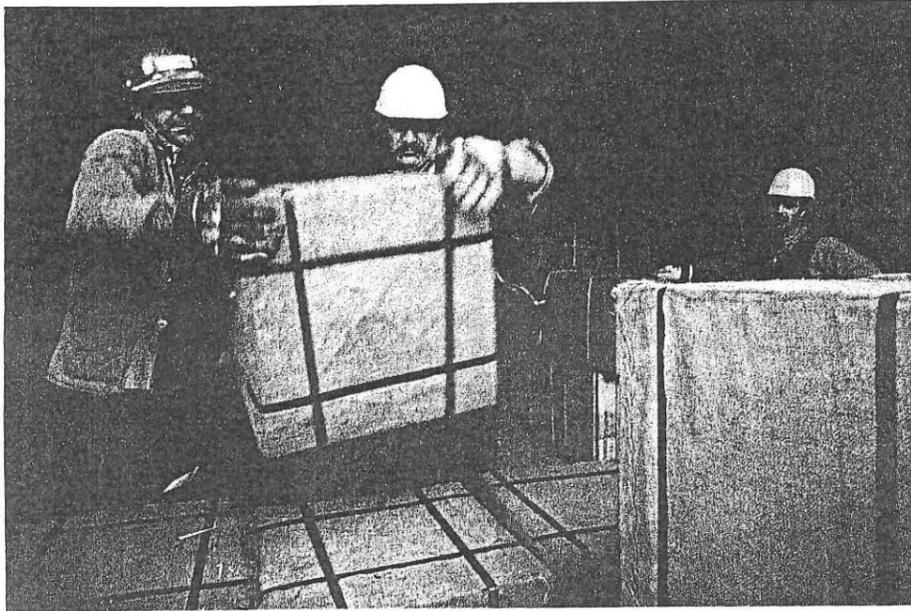
En esta situación de impase, se convoca huelga para

los días 28, 29, 30 de Junio y 1 de Julio, a la vez que se conoce la inminencia del decreto de relaciones especiales que el ministerio de trabajo va a sacar sin negociación alguna. Ante la importancia de este decreto que va a regular los derechos y los deberes del estibador portuario y por tanto influirá en toda la negociación con el MOPU, las centrales, descolgada ya UGT, aceptan la propuesta del Ministerio de Trabajo de levantar la huelga de los 4 días fijados y empezar a negociar con dicho ministerio el decreto.

La propuesta del Ministerio es incumplida por su parte alegando la actual remodelación del gobierno, cosa que conocían con anterioridad, y demostrando pues claramente que tal propuesta no era sino una maniobra más. Esta es la valoración que se está haciendo ya en muchas asambleas por los puertos de cara a un reforzamiento mayor de la lucha.

(de la página 1)

Situación de los puertos



rial sobre los trabajadores que nos hacen retroceder a los años de postguerra, de triste memoria.

Esta donación de los trabajadores portuarios a la empresa privada comete una ilegalidad manifiesta por cuanto pretende negar la existencia de la empresa a la que los portuarios de todo el país pertenecen desde hace 41 años. La Organización de Trabajos Portuarios, como organismo autónomo del Ministerio de Trabajo fue creada para forzar al trabajo en los puertos cuando este no era ni apetecible ni rentable. No es, como declara el Director General de Puertos, que queramos ser funcionarios. Ni lo somos ni nos apetece. El Sr. Palao Taboada tiene miles de trabajadores en su Ministerio de Obras Públicas que sin ser funcionarios siguen dependiendo de su Dirección General y que no puede despedir a su antojo.

Cómo se puede negar la cualidad empresarial de un organismo que cotiza a la Seguridad Social, paga salarios,

nos hizo pruebas de ingreso, tiene encomendada nuestra formación profesional, dá los elementos de seguridad e higiene, concede y paga vacaciones, permisos con sueldo, negocia convenios, tiene comités de empresa, etc., todas ellas funciones empresariales. No se olviden amigos "socialistas" que tienen unas 200 sentencias de las Magistraturas de Trabajo y del Tribunal Central que les condenan como empresa y definen a la OTP como tal.

El argumento de que la OTP es una realización del régimen anterior no es razón para nada, es simplemente la treta "socialista" para justificar lo impresentable. Hubo muchas más empresas que se crearon en esta época y no por eso malas o innecesarias. El capital genera los órganos que necesita para su desarrollo al margen del momento político por el que atraviese. No nos quieren hacer herederos de ningún fascismo por el hecho de darnos la vida como trabajadores portuarios. Si algo de

esto había en la OTP, todavía debe estar por los despachos en que vds. se mueven y que no han limpiado. Basta de acusaciones de verticalismo en la prensa, que si alguien padeció este mal hasta la náusea fuimos los trabajadores.

LOS COSTES PORTUARIOS SON COMPLEJOS

El director General de Puertos está muy preocupado por los costes portuarios y arremete contra lo que ganan los estibadores. De sobra conoce que nuestro salario está sujeto a las variaciones del volumen de mercancías a manipular en los puertos, por lo que continuamente oscila por puertos y por temporadas. En sus estadísticas sólo recoge los salarios de los mejores puertos, en los mejores meses y va multiplicando. Pero son muchas más las partidas que inciden en los costes de la manipulación portuaria. Algunas de ellas son funda-

mentales y como dependen de su departamento prefiere olvidarlas. Cuántas inútiles inversiones están haciendo en maquinaria que no se usa o no es la adecuada. Por poner un ejemplo, en el puerto de Barcelona instalaron 6 grúas hace 4 años que todavía no se han estrenado. La explotación también puede ser mejorada: mientras tienen las explanadas portuarias vacías, a los alrededores del puerto se multiplican los almacenes de contenedores por la tarifa que cobran. En política de personal, están aumentando las plantillas de policía portuaria hasta el punto de tener dos guardamuebles por puerta, están a 6 horas de jornada diarias, personal de su empresa que cobra dos sueldos, uno del Ministerio y otro de las empresas (evidentemente los dos son costes portuarios). Si se miran las estadísticas que sobre manipulación portuaria hacen, verán que una parte de nuestros salarios es debido al tiempo de paro, que en un 90% de los casos, provocan las averías de las grúas que la Junta de Obras no repara convenientemente. En los últimos años los convenios del Ministerio de Obras Públicas deben ser los únicos que no se han atendido a los acuerdos marcos estatales; llegando a veces a un 23% de aumento y es que como vds. se lo autonegocian y pueden tirar de presupuesto, ya se sabe. Todo esto sin meternos en las tarifas de las Juntas de Obras de Puertos, los "cazoes" o propinas, la facturación empresarial, etc. Lejos de eliminar las empresas "de la mesa y el teléfono", como la Administración las define, les han nacido otras nuevas, verdaderos depredadores en las relaciones comerciales de los puertos, "los transitorios", de inversión nula, de pingües beneficios y con una incidencia fundamental en "la cuenta de resultados del negocio portuario en su conjunto". Todo esto y mucho más que se podría mencionar está incidiendo sobre lo que vds. califican de "costes portuarios abusivos" y está dentro de las competencias del Ministerio de Obras Públicas.

PRODUCIR...

Pero los socialistas prefieren fijarse en pajas ajenas. Declarar que el sector portuario es de "una productividad muy baja", no sólo es una desvergüenza sino una contradicción con la propia reforma que se proponen. Es precisamente la alta productividad a la que se ha llegado en los puertos la que le permite al Gobierno reducir plantillas. Cómo explicar que los puertos mediterráneos españoles hayan acaparado la totalidad del tráfico de transbordos (mercancías en tránsito para otros países) de las grandes compañías navieras (SeaLand - Zim - Evergreen - Merzario - etc.) en competencia con los puertos franceses e italianos? A estas grandes multinacionales es difícil engañarlas en cuanto a costes y productividad. Las propias empresas y los directores de puertos declaran que nos podemos equiparar con cualquier puerto americano o europeo en productividad, los

LA MEMORIA JUDICIAL

SENTENCIA 22-4-81, MAGISTRATURA DE TRABAJO N° 15 DE BARCELONA:

...cabe deducir, en el ámbito no sólo de las relaciones de Seguridad Social sino especialmente en el estrictamente laboral, el carácter de empresa de la OTP, respecto a los trabajadores portuarios, por lo que debe afirmarse que las obligaciones y derechos, contenido normal de la posición de empresario... que en el ámbito estrictamente laboral tal carácter de empresa de las codemandadas, en especial de la OTP, cabe deducirlo, entre otras, de las sentencias del tribunal supremo 24-1-77, 12-5-77 y del tribunal central de trabajo 10-10-80... en el ámbito de relaciones de Seguridad Social, la jurisprudencia ha declarado reiteradamente el carácter de empresa de la OTP...

SENTENCIA 2-2-82, TRIBUNAL CENTRAL DE TRABAJO DE MADRID:

...declarar que la OTP comparte el carácter o cualidad empresarial con los patronos que ocupan a los trabajadores incluidos en el censo y plantillas de la Organización, pues ejerce facultades ordenadoras y directivas, en cuanto que, inicial y radicalmente, dispone dónde y cuándo se prestan los servicios al admitir o excluir de su censo y posteriormente al destinar a cada trabajador a una empresa concreta, interviene en el deber patronal de remunerar los servicios así como en los deberes complementarios del contrato de trabajo nacidos en la relación de Seguridad Social y también en la facultad disciplinaria, distribuida entre organización y empresa, quedando atribuida a la Entidad Estatal precisamente la más trascendental de tales funciones sancionadoras, incluso a los trabajadores "fijos de empresa", realidades que fundamentaron la expresada doctrina...

que nos superan es por la más sofisticada tecnología que utilizan. El hecho de trabajar a destajo y hacer pocos jornales a la semana está provocando en los portuarios unos ritmos de trabajo que están pagando con un aumento del índice de accidentalidad, que tradicionalmente es de los más altos del mundo laboral).

EL GOBIERNO DESPRESTIGIA Y DESAUTORIZA A SUS PROPIOS ORGANISMOS

Nadie, más que los trabajadores, ha impuesto disciplina en los puertos, a pesar de que no era competencia nuestra sino de la Administración y de las empresas, pero ambos tenían que hacernos cómplices a los trabajadores para que no se descubriesen las situaciones irregulares. La cotización a la Seguridad Social al 100% de los salarios la tuvimos que imponer con huelga y forzosos por el hambre de nuestros pensionistas, cuando hacía 10 años que la ley obligaba. Todavía si las empresas cotizan es por nuestra vigilancia y no por la que vds. ejercen. Es a base de huelgas y bajos rendimientos que estamos acabando con el intrusismo laboral y la contratación ilegal en los puertos, porque vds., la Administración, se niegan incluso a cumplir las sentencias de las Magistraturas al respecto. En Málaga ha sido el comité de empresa el que sancionando a sus compañeros ha acabado con situaciones de indisciplina que vds. encubrían. En Barcelona y en otros puertos, las sanciones a los trabajadores desde el año 81, en que negociamos un procedimiento sancionador operativo, las ha consensuado el comité de empresa porque su Ministerio no ha reunido en 4 años al órgano facultado para ejercer

la disciplina, el Consejo Local. Entendemos que en los puertos exista la disciplina pero para todos, la Administración incluida, porque en la auditoría que han practicado no ha sido a los portuarios a los que han pillado en falso sino a sus cargos directivos. En cambio cuando se deciden a ejercer la disciplina con 176 despidos y más de 1500 sanciones fueron tan arbitrarios e ilegales que las han perdido todas en las Magistraturas, más de 150 juicios. La OTP que no cumple las sentencias del poder judicial, tienen pendientes de pago 20 desde el año 81, cómo puede imponer disciplina. El propio Gobierno con los ataques públicos contra sus propios organismos desautoriza a sus funcionarios y los desarma. Ya ven que nos permitimos darle lecciones de algo en lo que no tenemos ningún interés, porque de represión ya tenemos bastante los obreros.

TECNOLOGIA E INVENTOS PARA TODOS

¿Cómo se puede afirmar desde un Gobierno, que pretende ser respetable, semejante insulto? No nos nieguen que nuestro trabajo ha contribuido a la creación de esa automatización y sobre todo a la acumulación de capital necesaria para implantarla. Ahora quieren, como en los demás sectores obreros, regalarle todo el beneficio al capital negándonos el derecho a la existencia a los trabajadores. En nuestro colectivo desde hace 10 años no ingresa ni un sólo trabajador y las plantillas han disminuido en más del 25%.

Cuando vd., Sr. Director General, era hijo de familia adinerada del régimen anterior en su pueblecito Orensano, ya contribuíamos los por-

Un hombre que hará historia

Director General de Puertos y Costas

42 años
Orensano
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



El 80 por ciento del tonelaje de las exportaciones españolas se realiza por mar, el 15,1 por ciento circula por carretera, el 3,8 utiliza el ferrocarril y el 0,8 la vía aérea. A pesar de ser el mar la infraestructura decisiva para exportar, las quejas de los exportadores son numerosas, siendo la principal el elevado coste de los traba-

jos portuarios. El tráfico de mercancías por puerto representa anualmente cien mil millones de pesetas, de los que el 60 por ciento corresponde a las labores de estiba y desestiba, el 30 por ciento se incluye en las tarifas portuarias que ingresa la Administración y el 10 por ciento restante se dirige a costes de practicaje, re-

molcado res y amarre.

«Efectivamente, utilizar los puertos resulta caro porque los costes de manipulación de las mercancías son excesivos. Este es el principal problema de la exportación marítima y se está estudiando una propuesta de reorganización de los trabajos de estiba para que se clarifiquen las relaciones laborales disciplinarias y se racionalice la estructura empresarial, las plantillas y el dimensionamiento de manos (conjunto de trabajadores portuarios que hay que contratar en bloque y que oscila entre cuatro y veinte trabajadores, según puerto y tipo de mercancía.»

En el 60% que el Sr. Palao define como "labores de estiba y desestiba" está incluido el coste de la mano de obra portuaria y de Administración, maquinaria, almacenamiento, carga de camión, etc. y EL BENEFICIO DE LAS EMPRESAS. Nos agradecería conocer la facturación real y desglosada. Podría aclarar muchas cuestiones.

tuarios con nuestro trabajo para su confortable sillón. No nos haga insultos de aire acondicionado a los que tenemos que recurrir por minutos a cobijarnos a la pata de una grúa. Podemos urgar en nuestras vidas privadas respectivas para ver cómo ganó cada uno todo aquello de lo que hoy disfruta.

Los portuarios no ganamos ni las 10.000 ptas. por jornada de 6 horas ni las 30.000 si es en nocturno que la Administración proclama; conste que nos gustaría. Las tarifas a nuestro trabajo las fijaron la patronal y la OTP y lógicamente las pusieron muy bajas. Pero por una parte, los pocos días que los estibadores tienen la posibilidad de trabajar hacen que vuelquen los barcos en el destajo, y por otra, los nuevos métodos que contribuyen a hacer una gran producción, han posibilitado que nuestros salarios se mantengan hoy en un nivel aceptable. Pero, sin duda, un salario ganado con la superproducción que más que a nadie enriquece a la empresa. Es fácil convenir que el beneficio de la empresa ha debido seguir una progresión al menos semejante porque todavía no hemos conocido ninguna bajada de las tarifas empresariales. Esto a los "so-

cialistas" parece no incomodarles sino que aspiran a reducir costes, lógicamente, para aumentar beneficios a costa siempre del trabajo, y de lo que sin duda no se va a favorecer al consumidor.

No tenemos que sentirnos culpables de ganar un buen salario con nuestra lucha y trabajo en esta sociedad. Otros nadan en la abundancia por las rentas del capital o sentenciando al paro y a la indigencia a grandes sectores de la clase trabajadora. Antes de que nos condenen a repartir la miseria de nuestros compañeros parados vamos a pelear, sin rubor, por mantener nuestras condiciones y para que todos los trabajadores del país accedan a ellas. Porque la posibilidad está y la riqueza necesaria también; pero se está desviando bajo criterios de racionalidad y de interés general a las manos poderosas de siempre.

ELIMINAR LA UNIDAD OBRERA: UN OBJETIVO

No queremos ningún privilegio sino seguir ganándonos el salario como portuarios, como cientos de años hemos hecho. La tecnología viene a liberarnos, en parte, de nues-

tro esfuerzo y a redimir la labor portuaria de la calidad de despreciable que siempre tuvo. No nos vamos a dejar evacuar con los argumentos grandilocuentes de la racionalidad que predican y que sólo favorece al capital. Hemos de empezar a cambiar en nuestro pueblo las razones mercantiles, de la producción, del comercio, de la competencia, que nos llevan a la desesperación y la muerte, por criterios de racionalidad colectiva y social donde el progreso no sea una amenaza y donde sean considerados los derechos de los productores.

En la pretensión del Gobierno de reestructuración de los trabajos portuarios existe otra inconfesable intención que no podemos pasar por alto. Liquidar la organización asamblearia y autónoma de los portuarios, la COORDINADORA. Aglutina a más del 90% de los 10.000 estibadores españoles y a 35 puertos. Para los socialistas esta es una organización demasiado radical, fuerte y fuera de control de los cauces sindicales oficiales. Romper la unidad del colectivo obrero en un sector de la importancia que los puertos tienen es un objetivo político importante. Hay que pensar que el Go-



En el planteamiento que la Administración ha hecho a los trabajadores de la estiba se ha llegado al límite de las concesiones. Este es un sector sobredimensionado, con unos altos costes unitarios, una productividad muy baja y unas relaciones disciplinarias inexistentes. No estamos reestructurando en el sentido de despedir, sino

de reconocer un empleo estable, con unos salarios garantizados que los convertirá en unos trabajadores privilegiados. Lo que sucede es que ellos, además, reclaman una vinculación laboral con la Administración, que, en estos momentos, no existe.

do se les dice que se les va a garantizar el trabajo y un salario mínimo, pretendan vincularse a la Administración.»

«Los trabajadores de este sector están integrados en la OTP, que es una organización con una estructura muy confusa de relaciones laborales, mal que arrastra desde su nacimiento y que cuenta con unas fuertes connotaciones de sindicato vertical. Al no tener unas relaciones disciplinarias es un colectivo absolutamente desproporcionado para el trabajo que desarrolla, con productividad y rendimientos muy bajos y salarios muy altos.»

«Pero quiero que se reconozca un dato y es que estos dos millones de pesetas anuales que reciben estos trabajadores en muchas ocasiones lo hacen por estar cómodamente sentados a la sombra de una grúa, ya que muchas de las funciones portuarias están automatizadas. Por eso me parece exagerado que, cuan-

EL DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS SUPO DESCOLGARSE CON LAS DECLARACIONES QUE ANESCO ESPERABA DE EL, SIN MIEDO A FALSEAR LA REALIDAD. ¿CUANDO NOS HABLARA DEL MISMO MODO DE LA GRAN EMPRESA?

bierno tiene una central y una política sindical concreta que en los puertos gana pocos adeptos.

Por esto se pretende desconectar los puertos entre sí, eliminando el Convenio Marco Estatal y la dependencia de los portuarios de un único organismo o empresa estatal. Dentro de cada puerto distribuirnos entre las empresas, fraccionando los colectivos para mejor explotar la competencia entre trabajadores en salarios y nº de obreros por "mano" o buque, que también vendría a reducir plantillas. Como régimen disciplinario qué mejor que el grupo de condenados a la miseria en la Corporación; aspirando siempre a relevar a los hijos de las empresas que puedan atreverse a plantear problemas. Desde el punto de vista empresarial el proyecto socialista es intachable, pero dudamos que lo avalen 10 millones de votos. Por ahora, todas las organizaciones sindicales del país apo-

yan y secundan nuestra lucha.

DIALOGO IMPOSIBLE

Los estibadores portuarios estamos dispuestos a dialogar con la Administración y la Patronal; pero para la Dirección General de Puertos su programa es innegociable. Se niega al diálogo a pesar del trauma que puede sobrevenir a los puertos y de tener a algunos sectores de empresas en contra. Aspiran a segarnos de raíz y para siempre.

La lucha que a los portuarios se nos avecina es de defensa del puesto de trabajo y de nuestra unidad como colectivo. No queremos mantener ningún privilegio porque trabajar no es vivir de rentas.

Nuestro combate se enmarca dentro del que toda la clase obrera está manteniendo en nuestro país por contener el ataque del capital contra las conquistas conseguidas

por los trabajadores, que se están viendo condenados al desempleo, al trabajo negro, la indigencia y la delincuencia.

El Gobierno socialista setá sirviendo al punto todos los instrumentos políticos necesarios para que esta nueva revolución tecnológica contra la sociedad se lleve a cabo. Si en nuestro caso no reflexionan nos tememos que este conflicto va a superar al del año 80 en duración y gravedad.

Necesariamente hemos de darnos las manos, desoyendo las campañas de intoxicación de los medios de comunicación, para combatir en solidaridad por la superación de las actuales relaciones sociales que el capital impone. Por un mundo donde el trabajo sea una actividad libre de hombres y mujeres libres.

COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS



Alternativas a la cuestión portuaria

PROPUESTA DEL GOBIERNO

- ★ Desaparición de la OTP (empresa estatal de los obreros portuarios).
- ★ Creación de una Corporación de empresas en cada puerto, que asumirían un grupo de obreros de reserva.
- ★ Aumentar el nº de obreros fijos de empresa, disminuyendo el trabajo para el censo de rotación.
- ★ Eliminación del salario de asistencia y suplirlo por una mensualidad mínima que pagarían las empresas.
- ★ Eliminar y rebajar las actuales tarifas de destajo.
- ★ La Administración fijaría cada año las plantillas por puerto (rebajándolas), las manos mínimas (rebajándolas), los horarios de trabajo y los rendimientos.
- ★ Eliminación de todos los convenios colectivos y Normativas actuales.
- ★ Nuevo régimen disciplinario.
- ★ El Estado pagará el coste de la reestructuración (despidos).

PROPUESTA OBRERA

- ★ Mantenimiento del carácter de servicio público de las labores portuarias y de los puertos con un único organismo oficial estatal.
- ★ Titularidad empresarial compartida entre OTP y empresas privadas.
- ★ Condiciones laborales regidas por los convenios colectivos del sector y de puerto, entre OTP, empresas y trabajadores.
- ★ Exclusividad del trabajo para los censos portuarios.
- ★ Mantenimiento del turno de rotación que posibilita la distribución del trabajo, limitando al mínimo preciso los fijos de empresa.
- ★ Comité de empresa único en cada puerto.
- ★ Organó de gestión de la empresa pública por puerto más descentralizado y operativo.
- ★ Salario de asistencia con cargo a los presupuestos del Estado y progresivamente con cargo a la propia labor portuaria.
- ★ Mantenimiento y fijación de las plantillas mínimas por puertos. Inexistencia de despidos forzosos.

PROPUESTA ANESCO-CEOE

- ★ Está de acuerdo básicamente con la propuesta de la Administración.
- ★ Inmediata reducción de plantillas, manos y salarios.
- ★ Que el gobierno concrete el pago de la reestructuración (despidos) y los efectúe antes de pasarle a los obreros a la Corporación.
- ★ Durante 8 años y hasta que la reestructuración se concluya, actuar conjuntamente OTP-Empresas.
- ★ Eliminar la exclusividad del trabajo por los portuarios (que puedan contratar a cualquiera y en cualquier parte).
- ★ Una nueva organización del trabajo (fuera convenios, etc., etc.)
- ★ Que los fijos de empresa no sean portuarios, ni contratados en el Censo.
- ★ Pagar sólo salario mínimo y nada de destajo o primas. Que pague la Corporación, desligando de responsabilidad a cada empresa.
- ★ La corporación estaría exenta de impuestos.
- ★ Las empresas fijarían plantillas, manos mínimas de trabajo, horarios, etc. y no la Administración.
- ★ Representación sindical por empresas y no unitaria de puerto.

DESDE SAN FRANCISCO, CALIFORNIA

Estibadores y empleados navieros construyen en España una nueva forma de sindicato

Tal es el título del artículo del que extractamos, a continuación, algunos párrafos, redactado por Stan Weir, un compañero estibador del puerto norteamericano de San Francisco, publicado en la revista **Random Lengths** después de su visita a dos puertos españoles. Lo que primero llama su atención es el nivel de participación de los estibadores y el escaso nivel de burocratización de las actividades de la organización.

"A finales de 1982, visité durante dos semanas dos grandes puertos de España, Barcelona y Sta. Cruz de Tenerife. La típica cantinela de lamentaciones sobre la falta de participación de los estibadores en las asambleas locales nunca la he oído. En España no tiene sentido. La especial estructura de la Coordinadora incorpora a la ver-

dadera base de los trabajadores. No consiste en una institución de asambleas para tratar los asuntos del mes cuya función principal sea la de tener a los currantes sentados escuchando los informes oficiales."

"La Coordinadora, que es así como se llama el sindicato, existe desde hace diez años. No tiene empleados con dedicación exclusiva ni paga salarios a ninguno de sus representantes".

A continuación cuenta un poco acerca de los orígenes de la Coordinadora y de su oposición a los sindicatos franquistas, primero y respecto a los sindicatos y el gobierno socialista, en la actualidad; hecho éste que le ha permitido a la Coordinadora salvaguardar su autonomía y estrechar vínculos de relación directa a nivel internacional con otros estibadores.

"Se corrieron en este periodo (últimos años del franquismo) grandes riesgos para restablecer la autoridad de la base. Por ejemplo, los estibadores y empleados del puerto de Barcelona ocuparon un edificio para constituir en él su sede local. Después de que Franco entrara en escena en el año 1939, todas las propiedades de los sindicatos fueron confiscadas. Es a partir de 1975 cuando algunos locales comenzaron a ser recuperados".

"El sindicato de estibadores no tiene una estrecha vinculación con el gobierno socialista español. El partido socialista controla la mayor federación de trabajadores; pero la Coordinadora ha rehusado firmemente afiliarse tanto al sindicato UGT, como al de CCOO. La Coordinadora piensa que los partidos políticos son necesarios, pero que

no deben controlar los sindicatos porque los sindicatos son para todos independientemente de su afiliación política.

La Coordinadora aplica sus criterios tanto a nivel internacional, como local. En 1977, fue una de las principales fuerzas que participaron en la constitución del Congreso Internacional de Trabajadores Portuarios. Hasta ahora se han realizado seis congresos. Su objetivo es crear unos canales de apoyo entre los portuarios de todos los países de Europa de forma directa".

Después de reproducir el llamamiento de la Coordinadora a la solidaridad con Nicaragua... "mientras continúen los sufrimientos del pueblo nicaragüense... la Coordinadora ha decidido que cualquier cargamento que vaya a o venga de Nicaragua será cargado o descar-



gado libre de impuestos", el texto acaba con una breve nota sobre la intervención de las mujeres canarias en las luchas de la Coordinadora. "...La Coordinadora es un caso excepcional en Canarias por el papel que han jugado las mujeres en construirla. Durante una de las huelgas del 70 hubo un momento en que los tíos no podían ocupar los muelles. Se había contratado a esquiroleros. Había policías y militares fuertemente armados. Unas cien mujeres se manifestaron por el puerto con palos de billar y garrotes

y lanzaron a los esquiroleros al agua.

Las mujeres están siempre presentes en las delegaciones de Canarias a los congresos internacionales. Desde 1982 no ha habido ningún otro congreso. Los canarios son los más activos por el reanudamiento de los contactos internacionales. Es la principal forma que tienen no sólo para diversión y relajamiento, sino para intercambiar información y propagar la esperanza que hace sobrevivir al sindicato".

MARATHON DE CATALUNYA

Iniciación al deporte de fondo

El 17 de Marzo de 1985, tres portuarios, participamos por primera vez en la Marathón de Cataluña: Francisco Espejo, Pedro Capdevila y A. Iglesias.

Solamente dos meses antes de la prueba, pensábamos que eso de correr 42,195 Km. era de locos y la verdad es que hemos estado un poco locos porque en dos meses que tomamos los entrenamientos en serio, no se adquiere la preparación necesaria para culminar con éxito una prueba tan dura como es la Marathón.

Hemos de decir que personalmente para nosotros, ha sido un verdadero éxito; los tiempos empleados en recorrer los 42,195 Km. fueron de 3,3 h., 3,50 h., y 4,10 h., y es un verdadero éxito si tenemos en cuenta que en la VIII Marathón de Cataluña participamos 2.700 personas, de éstas, 700 no llegaron a la meta, se quedaron en la cuneta y tal vez más de 1.500, entraron después que nosotros. Pero no pretendemos contaros aquí todas nuestras proezas, queremos que este escrito sirva, no sólo como noticia informativa de que tres portuarios hemos corrido la marathón sino para daros a conocer un poco cual es el mundo del corredor de fondo aunque sólo sea brevemente y de forma muy elemental; los motivos por los que se corre, los beneficios, la salud, etc. etc.

A los que no practicáis de-

porte habitualmente, queremos deciros que en el deportista se reaviva el espíritu de compañerismo, sacrificio, sentido de que cuando uno hace deporte es una indicación de cómo nos comportamos en la vida y, si se llega al hecho de que la victoria pasa a ser menos importante que la experiencia del esfuerzo, entonces es cuando verdaderamente disfrutaremos de la práctica del deporte.

En el corredor de fondo, modalidad que nosotros practicamos, se llega a un equilibrio y fortaleza moral que son sin duda totalmente necesarios para llevar al cuerpo y a la mente hasta el límite de sus fuerzas.

Se ha demostrado científicamente que la práctica regular de un deporte, preferentemente de fondo puede ayudar a prevenir gran número de enfermedades, principalmente cardiovasculares y a la vez permite luchar contra una serie de hábitos muy perniciosos como tabaquismo, alcoholismo, sedentarismo y la sobrealimentación, entre otros.

Tal vez el atletismo de fondo sea el deporte que reúne mayor número de ventajas: es un deporte muy barato ya que no hay necesidad de usar instalaciones deportivas ni tampoco se necesita un equipo costoso (sólo son imprescindibles un par de zapatillas adecuadas para esta modalidad); sólo tenemos que ponernos un chandal o un pan-

talón corto y echarnos a la calle. Algunos principiantes sienten vergüenza por salir a la calle en pantalón corto, os aseguramos que esa sensación sólo durará los primeros días. La climatología tampoco representa obstáculo alguno para correr. Cuando hace frío nos abrigamos, en tiempo de lluvia utilizamos ropa impermeable y cuando aprieta el calor podemos correr o bien de noche o a primeras horas de la mañana. Como podeis ver son todo facilidades.

Como hemos apuntado anteriormente, el esfuerzo de larga duración facilita el mantenimiento del cuerpo sano ya sea por la eliminación de los depósitos de grasas innecesarias por el mantenimiento de una actividad muscular regular, por la eliminación de vicios perjudiciales para la salud, etc.

¡Cuidado los principiantes!, en primer lugar olvidaros del Marathón, iniciados lentamente en este deporte, vuestro cuerpo se tiene que hacer sin prisas pero con constancia, golpe a golpe, zancada a zancada.

Empieza a correr muy lento, alternando con paseos y aumenta progresivamente. ¡Infórmate! Hay unas tablas para principiantes, y sobre todo ten en cuenta tus años y tu salud. Puedes correr ya tengas cuatro, veinte o setenta años pero a medida de tus facultades físicas. Si empiezas despacio llegarás lejos, si te precipitas no llegarás a ningún sitio, te cargarás de agujetas y de dolores en las articulaciones y no podrás disfrutar de este noble deporte que es la carrera de fondo.

MORALEJA:

Recomendamos a los que piensan que correr es de lo-

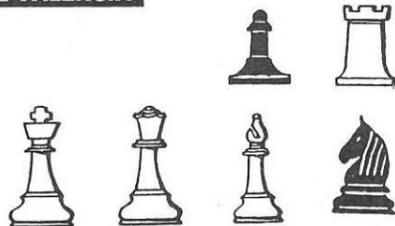
cos que no cometan la imprudencia de seguir nuestro ejemplo, que sigan almacenando colesterol en su cuerpo con grandes comilonas, que continúen nicotinizando sus pulmones y llenándolos de alquitrán o quemando su garganta con el humo hasta que llegue el cáncer de laringe o envenenando su sangre con alcohol.

Nos gustaría que el Puerto de Barcelona contase en las sucesivas marathones con una representación bastante nutrida de marathonianos. También queremos dejar constancia de que después de haber vivido el esfuerzo de correr 42,195 Km. nos ha hecho más prudentes y hemos entendido que el hecho de participar en una marathón, no nos hace marathonianos, creemos que ésta es una palabra a la que, los que corremos y sabemos del esfuerzo, se la ha de tener mucho respeto y solamente nos la podremos atribuir cuando verdaderamente sentimos la carrera de fondo como parte de nuestra vida. El ser marathoniano requiere un sacrificio demasiado grande y no podemos atribuirnos ese nombre sin haber luchado por él.

Después de vacaciones, sobre el mes de septiembre, es un buen momento para empezar a entrenarse; durante la semana entrena donde puedas y como puedas y los domingos si quieres puedes correr en grupo con nosotros.

Esperamos que la pereza no sea más fuerte que tú ¡Cálzate unas zapatillas y adelante! ¡Ánimo, te esperamos!

DESDE VALENCIA



Propuesta para un campeonato de ajedrez estatal

Estimados compañeros, como todos sabéis nuestra organización coordinadora, tiene una publicación llamada "La Estiba".

Queremos que contenga una parte dedicada al deporte y por este motivo os exponemos la idea sobre la sección de ajedrez, que sería la realización de un campeonato a nivel estatal, organizado por zonas; por ejemplo, la zona de Levante, compuesta por Cartagena, Gandía, Aguilas, Alicante y Valencia, competirán entre sí para tener dos representantes en la final nacional, en dicha final habrá dos representantes de cada zona. Competirán entre sí los representantes de todas las zonas y al final tendremos un campeón nacional individual y un campeón de zona.

En el 80 por ejemplo se desarrolló la final en Barcelona siendo Valencia el

campeón.

No habiendo tenido continuación dicho campeonato pensamos que la zona de Levante debe ser el próximo organizador de dicha final en la continuidad de dicho torneo.

Todas las zonas que deseen participar en dicho torneo, que realicen en sus respectivos puertos competición para designar a sus dos representantes, que defenderán a su puerto en el torneo de zona y después representarán a su zona en la final nacional.

Esperando que la idea os complazca a todos y tengamos la máxima participación a nivel estatal, para fomentar más si cabe el compañerismo y la amistad entre todos.

Los interesados en este campeonato dirigirse a

Lizardo

LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA
COORDINADORA
ESTATAL DE
LOS
ESTIBADORES
PORTUARIOS

Imprime Gratesa (Tarrasa) D. L.: TF-291/84 Diseño: Mestre/Viladomat



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Barcelona: una nueva víctima del destajismo

Es ya intolerable que tengamos que informar, igual que en la pasada Estiba de Julio/Agosto, de la muerte de otro compañero. José Enrique Alvarez Alvarez murió en accidente la mañana del 2 de Septiembre, trabajando en TERSACO cuando la tapa del barco container chocó contra el trastero en el que estaba trabajando. Es intolerable que para ahorrar tiempo y para aprovechar el terreno se trabaje bajo el radio de acción de la grúa. El destajismo, la búsqueda del máximo de productividad, la adopción de nueva tecnología sin las subsiguientes medidas de seguridad,... están al origen de tan alto índice de accidentabilidad.

ALTERNATIVAS SOCIALES

América Latina

ARGENTINA: La transición democrática y la memoria del horror

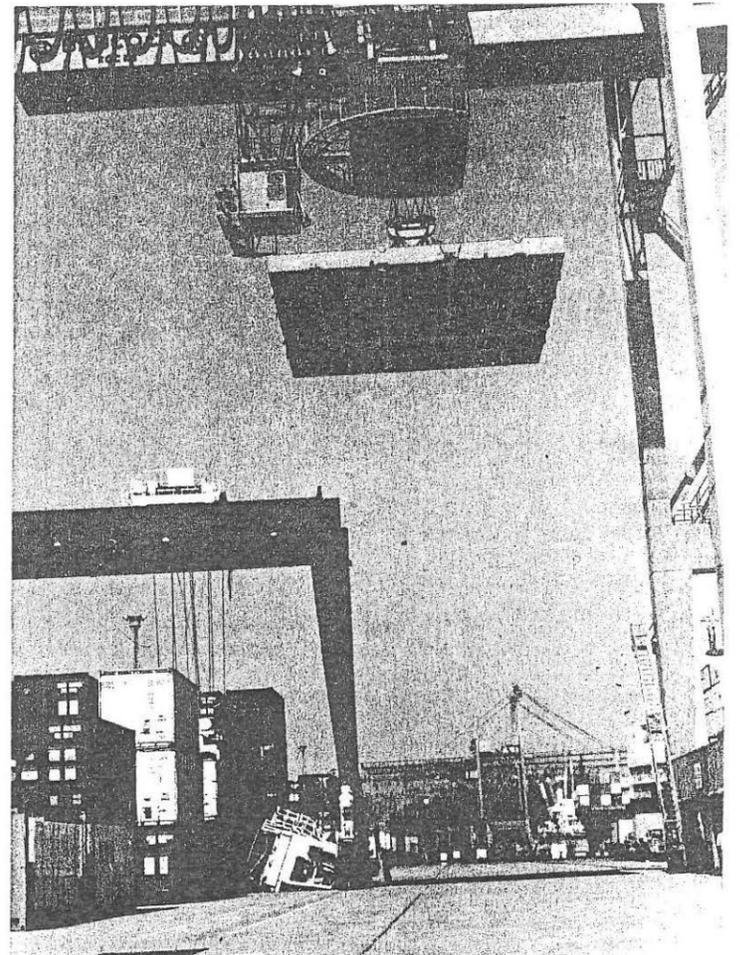
Después de las sucesivas juntas militares que dejaron al país en la bancarrota, endeudado hasta cifras astronómicas y llevaron a cabo un genocidio sistemático, aunque de menores dimensiones de igual crueldad que el practicado por los nazis, en Argentina se ha puesto en marcha "el modelo español de transición democrática". O sea, permitir el acceso al poder a una fuerza democrática y progresista que en Argentina es el Partido Radical de Raul Alfonsín ya que los peronistas oficiales se pringaron demasiado en el colaboracionismo con los militares. Con ello, se conseguiría aglutinar el mayor número de votos

detrás de los radicales lo que sería la garantía de una paz social y una estabilidad política suficientes para reconducir la desastrosa situación de la economía nacional. Como estamos acostumbrados a que ocurra en España, en Argentina, como en Bolivia, Uruguay, Brasil, etc., los llamamientos de la clase dominante a los trabajadores para cerrar filas en torno al "pacto social" y no se rebelen contra las medidas de austeridad que el gobierno les impone son constantes.

Al tratarse de países con una enorme deuda exterior y que están, por tanto, presionados por las entidades financieras internacionales con el FMI (Fondo Monetario Internacional) a la cabeza, se ven obligados a arbitrar unas medidas económicas con un fuerte ca-

rácter represivo para la clase obrera. El control salarial y la reducción del gasto público son la base común de todas estas directrices económicas que repercuten en forma de empeoramiento generalizado de las condiciones de vida del proletariado que pasa por debajo de los niveles de pobreza. Las burocracias dirigentes de los sindicatos ceden fácilmente a este tipo de chantajes que consiste en renunciar a la lucha de clases en favor de la "mejora de la economía nacional y de la estabilización democrática". Por ejemplo, en Uruguay, la CNT (Confederación Nacional del Trabajo, mayoritaria) desconvocó su llamamiento a la huelga general después de las recomendaciones, en este sentido, del gobierno.

(a la página 2)



DOCUMENTACIÓN/ANÁLISIS/DEBATES

España y el Mercado Común

Con la firma el pasado 12 de Junio del tratado de adhesión de España a la Comunidad Económica Europea a partir del 1 de enero de 1986 se culminó el largo proceso de conversaciones y negociaciones que se abrió con el "acuerdo prefe-

rencial" de 1970 mediante el cual se regulaban y concretaban los intercambios económicos entre España y la Comunidad económica. Pero la integración económica de España en Europa comunitaria ya había sido un objetivo político

y económico de la clase dominante española desde el año 1962 (el 9 de enero de ese año Fernando Maria Castiella solicitó en Bruselas la apertura de negociaciones en ese sentido).

(a la página 6)

SUMARIO

- Conflicto con los comerciantes de la sanidad, pág. 3
- Más muertos en las minas de Asturias, pág. 3
- El gobierno francés contra Greenpeace, pág. 3
- Coordinadora, pág. 4
- Crónica de la negociación portuaria, pág. 5
- Seguridad Social, pág. 5
- Correspondencia, pág. 8

(de la página 1)

América Latina

Sin embargo, la gravedad de la situación hace que los trabajadores emprendan acciones de lucha desoyendo los llamamientos a la cordura de los jefes sindicales. Así, a finales del mes de junio y durante dos semanas los trabajadores de la Ford en Buenos Aires ocuparon la factoría hasta que las fuerzas represivas enviadas por el gobierno de Alfonsín los desalojó en la burguesía sino también en la CGT (Confederación General del Trabajo) sindicato peronista cuya burocracia dirigente tiene más de mafiosa que de otra cosa. Su lenguaje de puro populista es populachero y su presencia al frente del proletariado sólo se explica por la debilidad de la clase obrera que ha sido incapaz de romper con la tradición peronista. El jueves 29 de agosto la CGT convocó una huelga general contra el gobierno, pero se saldó con un fracaso. Quizás la desobediencia a la consigna haya sido la forma de expresar el proletariado argentino su voluntad de ruptura con el peronismo y su intención de buscar una vía autónoma, de clase, en la consecución de sus intereses.

Por otro lado, se viene celebrando desde hace varios meses las sesiones del proceso contra los responsables del gobierno durante las juntas militares así, como contra otros oficiales de la policía y del ejército directamente implicados en la brutal represión de los últimos ocho años. Los escalofriantes testimonios de quienes después de sufrir las más despiadadas torturas y vejaciones, lograron salir con vida de las comisarias y de las dependencias militares han acabado por tener un curioso efecto sobre algunos sectores de la sociedad argentina. Los medios de comunicación han utilizado los testimonios de tal modo que la barbarie militar "ha dejado de ser noticia". Es como si el pasado fuese una horrible pesadilla que fuese preciso "olvidar". Es, en fin, la vieja receta del borrón y cuenta nueva, como ocurría en la Alemania de posguerra. (Sorprendentemente, en poblaciones limítrofes a campos de concentración donde se exterminaban judíos y subversivos a millares nadie había visto nada ni se había preguntado en torno a las idas y venidas de los misteriosos trenes nocturnos). Una vez superada la "pesadilla" la mala conciencia de quienes dejaron hacer y no quisieron "ver ni saber nada" se ponía de manifiesto en la necesidad de ocultar y olvidar el pasado. Algo similar está ocurriendo en la actualidad en Argentina. Los ocho años de la dictadura militar supusieron por obra y gracia del llamado "mago de las finanzas", el ministro de Hacienda de Hoz, el acceso a

un dinero fácil para la clase media y los profesionales libres de toda sospecha subversiva. El apoyo del capital bancario a la junta militar se materializaba en la concesión de préstamos que inundaron de dólares las arcas argentinas. Los responsables de la economía durante ese periodo comenzaron a bajar artificialmente el precio del dólar lo que facilitó a ciertos sectores de la sociedad argentina la adquisición de dólares a precio de saldo; o sea, algo así, como vender los duros a cuatro pesetas. Con ello la junta militar obtuvo el apoyo de algunos sectores de la clase media y de los profesionales. Obviamente, los privilegiados forrados de dólares "no veían ni oían nada". Es, ahora, cuando los testimonios de los torturados y la realidad estremecedora de los "desaparecidos" se cierne sobre la memoria colectiva, precisamente, el momento de "olvidarlo todo". Sin duda para la clase media será fácil olvidar, pero será diferente para quienes sufrieron en su cuerpo, amigos, familiares y compañeros el horror de la represión.

Porque no basta conmocionarse hasta los vómitos y abandonar la sala ante los testimonios expresados durante el proceso, como le ocurriera al anciano poeta Jorge Luis Borges (quien, por otra parte, en los tiempos duros de la represión se limitó a decir: "los caníbales se devoran entre sí") para sentirse absuelto de su silencio cómplice frente a la barbarie.

Aún no se han hecho públicas las condenas; sin embargo, quien sí ha sido condenado es uno de los líderes de la oposición armada a la junta militar (montoneros), Ricardo Obregón Cano, de 66 años de edad, a la pena de diez años de prisión. En cualquier caso, independientemente del escarmiento a los responsables militares de la represión, lo verdaderamente importante serán las conclusiones prácticas que el proletariado argentino saque de la durísima experiencia histórica por la que acaba de pasar.

PERÚ: El retorno del populismo.

Los resultados de las elecciones presidenciales de finales del mes de julio arrojaron como vencedor al candidato de la coalición nacionalista de izquierda Alan García Pérez. En el discurso de su toma de posesión (28 de julio) desenterró una vez más las viejas consignas del nacionalismo poniendo en entredicho la cuantía de la deuda del país y los plazos de su pago al tiempo que hacía fuertes críticas contra los acreedores. Este tipo de len-

guaje duro y cargado de contenidos nacionalistas es característico de las burguesías y las clases medias latinoamericanas que buscan la forma de realizar su revolución "nacional" puesto que sus intereses como posible clase dominante se ven en muchos aspectos perjudicados por el capital multinacional. En el caso peruano lo que pretende es obtener el respaldo popular necesario para aplicar una política económica de austeridad, como ocurre en el resto de los países del área sudamericana, y justificar los

terio. ¿Quién pagaría si no la deuda?

Ahora bien, el radicalismo de las palabras del nuevo presidente Alan García no pueden inducir a error. Son sólo palabras que contrastan con el hecho del fuerte control social impuesto con la excusa de combatir al terrorismo y la expresa prohibición de cualquier movilización del proletariado. A los pocos días de su discurso de toma de posesión era fuertemente reprimida en Lima una manifestación de huelguistas.



sacrificios exigidos a los trabajadores. En este sentido, la decisión presidencial de rescindir las licencias de explotación petrolera a compañías extranjeras y la exigencia de renegociar nuevos contratos en un plazo de 90 días es un buen ejemplo de lo que acabamos de decir en torno a la defensa de los intereses del capital nacional frente al extranjero. Hasta ahora los privilegios fiscales concedidos por el anterior gobierno a las multinacionales petroleras sólo sirvieron para intensificar la explotación de los yacimientos en explotación sin abrir otras perspectivas de desarrollo al país. Por eso, todo parece indicar que los términos del nuevo acuerdo irán encaminados en el sentido de buscar una reinvención de los beneficios que facilite el despegue de la actividad económica peruana; lo que es tanto como decir, para dar nuevas oportunidades a la burguesía nacional para que se afiance como clase. A fin de cuentas es necesario que exista una acumulación de capital a nivel nacional para poder hacer frente al pago de la deuda ex-

BOLIVIA: La democracia imposible.

El triunfo del MNR (movimiento Nacionalista Revolucionario) en las elecciones generales del pasado 14 de julio en Bolivia y que dieron la presidencia a Victor Paz Estenssoro vuelve a dejar las cosas como estaban. Un país que desde su independencia sale a una media de casi un golpe de estado por año y en el que las diferencias sociales son extremadamente acusadas, difícilmente puede alcanzar la forma política de las democracias burguesas. El llamamiento a la abstención por parte de la COB (Central Obrera boliviana) deja al actual proceso político sin el apoyo de la principal fuerza de los trabajadores, por lo que la inestabilidad se mantendrá. Por otra parte, las condiciones de explotación del proletariado boliviano que le someten a unos niveles de miseria le obligan a una permanente radicalización. Tal radicalización reivindicativa conduce a una constante confrontación con la política de austeridad que

los diferentes gobiernos intentan poner en marcha. Es por eso, que apenas existe espacio para negociar un pacto social al estilo europeo porque la burguesía boliviana no puede ofrecer contrapartidas a los trabajadores y estos no pueden ceder más de su ya profunda miseria. Además, la burguesía industrial tal como la entendemos en Europa es una clase inexistente. La explotación de los recursos bolivianos está en manos de empresas multinacionales y de una oligarquía nacional agrupada en torno a planteamientos ultraderechistas (representada por el ex dictador Hugo Bánzer que quedó en segundo lugar en las elecciones presidenciales) y apoyada por la casta militar. Para hacernos una idea general de la sociedad boliviana podemos aportar unos pocos datos: un 6% de hacendados posee el 92% de la tierra cultivable, en las ciudades existe una pequeña masa de funcionarios y comerciantes y el resto, el 70% de la población, son indios que sobreviven con su trabajo en las minas o en una situación de absoluta miseria. Es esta configuración de la sociedad boliviana la que explica la imposibilidad de estabilizar una democracia burguesa ya que la clase social que debería llevarla a cabo no tiene el suficiente peso social, aunque, por otro lado, el proletariado no es lo suficientemente fuerte como para enfrentarse a la oligarquía y al aparato militar con una garantía de conseguir una victoria duradera. De todos modos, sin la colaboración de la COB ningún gobierno puede durar en Bolivia y para ganarse a esta hay que ofrecer mejoras concretas para los trabajadores. Durante la presidencia de Siles Suazo (anterior al actual de Paz Estenssoro) la burocracia dirigente de la COB mantuvo una estrecha vinculación con el gobierno a través de un plan de cogestión en las minas que daba representación en los órganos de dirección a delegados sindicales. Pero eso sólo era una forma de gestión de la propia explotación de los mineros. Sin embargo, el empeoramiento en las condiciones de vida obliga a la burocracia sindical a ceder ante las presiones de la base... Tal es el caso actual; la inflación galopante deja prácticamente sin efecto cualquier incremento salarial al día siguiente de firmarlo y el malestar de la base ya ha obligado a la COB a comenzar su oposición a la política del presidente "progresista" Paz Estenssoro que ha reducido a doce pagas anuales las de 16 o 15 pagas anuales que recibían los asalariados a 12, ha dejado vía abierta al despido libre y eliminado la protección del estado sobre los productos básicos lo que significará un inmediato incremento de los mismos. En resumidas cuentas, los escasos logros sociales desaparecen y en previsión de las movilizaciones, el presidente boliviano ya ha anunciado el acuartelamiento del ejército.

Conflicto con los comerciantes de la sanidad

Médicos y farmacéuticos contra las medidas del gobierno

Durante el pasado mes de agosto, dos colectivos privilegiados de la sociedad española: los farmacéuticos y los médicos han comenzado a revolverse contra las medidas del gobierno que les conciernen directamente. Los farmacéuticos han vuelto a amenazar con una nueva huelga empresarial "a la japonesa" —o sea, tener abiertos sus negocios más tiempo del horario establecido— para manifestar su rechazo a la medida gubernamental que reduce en un 2% sus beneficios en la venta de fármacos. De todos modos, quizás sea el enfrentamiento con el Colegio de Médicos el más significativo de ambos conflictos. La cobardía con que el parti-

do socialista está llevando a cabo la adopción de medidas progresistas, además de no responder a las expectativas de los sectores sociales que podrían verse beneficiados con ellas, corren el peligro de volverse contra el propio gobierno. Un caso concreto lo tenemos con la puesta en práctica del derecho al aborto. En primer lugar se trata de una ley que concede el derecho al aborto de una forma muy restringida por lo que sólo podrán acogerse una parte insignificante de las mujeres que deseen abortar y, en consecuencia, el problema real no será solucionado y la posibilidad de abortar seguirá siendo un "derecho" para aquellas mujeres

que dispongan del dinero suficiente para pagarse el viaje al extranjero.

Sin embargo, las discusiones que procedieron a la aprobación de la ley del derecho al aborto se caracterizaron por las continuas concesiones por parte de los representantes del partido socialista en el gobierno ante las presiones de la chusma eclesiástica y del "partido defensor de la vida" que encabeza Fraga (lo que por otro lado, no le impide hacer campaña por la instauración de la pena de muerte).

Pero los verdaderos problemas comienzan a la hora de poner en práctica este restringido derecho por parte de las mujeres. Resulta que los médicos, corporación organizada como un importante grupo de presión en el seno de la sociedad española, encuentran una oportunidad inmejorable para instrumentalizar políticamente esta ley y llevar a cabo un plan de oposición al gobierno en función de sus intereses particulares. El descontento de los médicos tiene, desde luego, una explicación. La propia evolución de la sociedad capitalista hace que, de un lado, los médicos sufran un proceso de proletarización al adquirir una función cada vez más subordinada a la mera reproduc-

ción y reparación de la fuerza laboral. Eso significa que la profesión médica pasa a ser cada vez más dependiente del proceso general de la producción industrial con la consiguiente desaparición de los privilegios propios de las "castas" profesionales que hasta ahora vienen gozando de total autonomía en el desempeño de sus funciones. En este sentido la reacción del Colegio de Médicos contra toda una serie de circunstancias que entienden perjudiciales para su profesión y de las que responsabilizan al gobierno, consiste en crearle problemas por intermedio de terceros. Es decir, mediante el boicot a la ley del aborto pretenden retar indirectamente al gobierno. Por eso, han sacado a la luz unas oportunas "cláusulas de conciencia" según las cuales a nivel particular cualquier médico puede negarse a realizar un aborto legal en una clínica de la Seguridad Social porque sus convicciones le prohíben "atentar contra el feto". Sin embargo, con la manipulación política por parte del estamento médico del derecho de la mujer a optar por el aborto no se acaba todo. Las "cláusulas de conciencia" pueden impedir al médico la realización del aborto en la clínica de la Segu-

ridad Social, pero como esas cosas de la conciencia tienen mucho que ver con la conveniencia puede muy bien darse el caso que ese mismo profesional "éticamente" impedido para realizar el aborto por cuenta de la S.S. venza sus escrúpulos de conciencia cuando se le presente la misma señora en su clínica privada dispuesta a pagar el precio del aborto.

Entretanto, el gobierno deja hacer y cede a las presiones médicas. La violenta resolución de la reestructuración industrial por parte del PSOE, se convierte en "diálogo civilizado" de respeto y claudicación a los intereses de otros colectivos.

Así, el derecho al aborto, a pesar de estar fuertemente recortado, se ve aún más limitado y dificultado debido al boicot del corporativismo médico a la vez que se ha convertido en una especie de piedra de escándalo gracias a la utilización sensacionalista de la polémica desatada en los medios de difusión. Todo lo cual supone un claro atentado, una vez más, a los derechos de las mujeres que ven así zanjada su intimidad en diarios y revistas.

El gobierno francés recurre al terrorismo contra Greenpeace

Después de hundir el barco Rainbow Warrior de la organización ecologista Greenpeace, atracado en aguas neozelandesas, los servicios secretos franceses se han encargado a sí mismos un "informe sobre los hechos" en el cual, como es fácil suponer, llegan a la conclusión de que no tienen ninguna responsabilidad en el asunto.

La organización ecologista Greenpeace había desplazado hasta Nueva Zelanda a su bar-

co Rainbow Warrior con el fin de obstaculizar y denunciar las pruebas nucleares francesas en los archipiélagos del océano Pacífico dependientes de la administración de París. Por su parte, el gobierno francés había infiltrado a una agente de sus servicios secretos dentro de Greenpeace desde hacía algo más de un año. El objetivo de la misión enviada por el gobierno francés era la colocación de una bomba que hundió el barco y mató a un fotógrafo

integrante de la tripulación.

Pero lo más curioso de todo es la reacción que la chapucera intervención de los servicios secretos contra los ecologistas ha tenido en los medios políticos franceses. Lo que podía ser una ocasión de oro para los partidos de la derecha para arremeter contra el partido socialista en el poder se ha dejado pasar procurando echar tierra sobre el asunto. Lo que pone en evidencia una vez más que cuando se trata de los intereses de estado derecha e izquierda hacen causa común. En este caso, los intereses militares de Francia ligados a la política nuclear están "por encima" de las diferencias partidistas. Pero también obedece a la necesidad de crear un frente común para afrontar los previsibles problemas sociales que se derivarán de la reestructuración de la industria del automóvil (en la Renault se pretenden reducir 30.000 empleos). O sea, izquierda y derecha van estableciendo las bases de un consenso político en función de los "intereses nacionales de Francia" contra cualquier eventual reacción del movimiento obrero.

A pesar del hundimiento del Rainbow Warrior, con la muerte de Fernando Pereira, la organización pacifista fundada en 1970 que hoy cuenta con más de 1 millón de adherentes en 15 países y tiene en su haber más de 150 acciones espectaculares por la defensa del medio ambiente, marcha ahora con su barco Greenpeace hacia Mururoa (Polinesia Francesa) para impedir unas pruebas atómicas francesas.

Más muertos en las minas de Asturias

Dos nuevos accidentes en las minas de Asturias y seis muertos más a añadir a la ya larga lista de accidentes laborales en España. La cifra de accidentes mortales en lo que va de año en las minas españolas se eleva a 29 muertos. Por otro lado, en el Puerto de Barcelona, el primer día de trabajo a la vuelta de vacaciones, se produjo otro accidente mortal, esta vez en la persona de un estibador.

La muerte de cualquier torero desencadena un despliegue informativo donde se da cumplida información hasta de los detalles más supérfluos. De igual modo, los atentados terroristas por su propia espectacularidad y su hábil manipulación por parte de los medios de comunicación son noticias a las que no se les escatiman medios; sobre todo porque con ello se intenta favorecer el consenso social en torno al orden establecido. Pero es otro terror sordo y cotidiano en el que se desenvuelve la vida de los asalariados y que administrado por el estado se traduce en beneficios para los empresarios, aunque signifique la muerte violenta de personas, no es una noticia que merezca demasiada atención. Y no lo es, precisamente, porque existe una especie de conjura de silencio para evitar profundizar en las causas. Por eso, las palabras de condolencia y las la-

mentaciones no sirven de nada.

Estas muertes recientes han de ser, además de un motivo de indignación, una invitación a la reflexión que refuerce la posición de los trabajadores frente al capital. Porque aquí es donde radica el meollo de la cuestión. La mayor o menor seguridad en el desarrollo de la actividad laboral dependerá de la organización del trabajo y de las inversiones directamente orientadas en la reducción del margen de riesgo en el puesto de trabajo. Pero tales inversiones no son productivas en el sentido capitalista del término. Por eso los empresarios tienden a ahorrar en seguridad para invertirlo en medios de producción que incrementen la rentabilidad. Si, además, tenemos en cuenta que el ritmo de trabajo se incrementa cada vez más no es difícil imaginar que todo ello contribuya a elevar el riesgo de accidentes laborales.

El incremento de accidentes laborales no es, por tanto, fruto de la casualidad, sino que encuentra su explicación en las relaciones entre capital y trabajo. La cuestión, pues, se plantea en torno a la confrontación de los intereses del capital y los de los trabajadores que adquieren en este caso tintes verdaderamente trágicos.



(de la página 1)

Coordinadora

BARCELONA:

— En solidaridad con ETIOPIA, los trabajadores portuarios del puerto de Barcelona cargaron gratuitamente alimentos con destino a dicho país, una vez a finales de Julio y otra a principios de Agosto.

— Otro nuevo intento de trabajar en el puerto pirata de VILANOVA. El 29/7 enterados de que el v/Agate de la compañía Bartolaza Toro y que estaba trabajando en Carmesa, iba a cargar 600 Tm al puerto de Vilanova, se advierte a armador y consignatario de las consecuencias de trabajar en puertos sin trabajadores controlados, ante lo cual renuncian del intento.

— El INSS ha otorgado la invalidez absoluta a un estibador portuario de Barcelona por haber contraído, después de manipular rutinariamente y quizás por no más de diez veces, el amianto, la enfermedad profesional de Abesiosis. Destacamos esta noticia debido al desconocimiento y gravedad de esta enfermedad y de la escasa información sobre la peligrosidad del amianto, a lo cual próximamente dedicaremos un dossier.

— A finales de Julio vino al puerto uno de los mineros ingleses que nos visitaron en febrero recavando solidaridad con su huelga. En una asamblea en Contratación agradeció nuestra solidaridad y también trajo distintos materiales gráficos y escritos sobre el año de huelga. Todo este material está a disposición de todos.

GIJÓN:

Es ya un hecho la constitución de la O.E.P.A. (Organización de Estibadores Portuarios de Asturias) que comprende a los 202 estibadores del puerto de Gijón.

VALENCIA:

— Destacamos la solidaridad (ayudando económicamente y estando en contacto directo con ellos) de los estibadores del puerto de Valencia con los 14 marineros de distintos países del barco griego de bandera panameña v/DEPPY anclado en el puerto desde el 21 de agosto, en huelga por no recibir sus salarios desde hace varios meses. Posteriormente UGT-ITF embargó la mercancía pero el juez ha desestimado tal embargo, y los marineros continúan en huelga en una situación cada vez más precaria. Suponemos que los que están trabajando en Aduanas y Empresas Estibadoras y Consignatarias (y afiliados a UGT) no procederán al despacho de documentos para iniciar la descarga del buque ocupado.

— Destacamos también que por parte de la OTP en Valencia se están percibiendo desde el mes de junio con nómina individual y en forma de cobro quincenal, todos los emolumentos (antigüedad, asistencia, protección fami-

liar, jornales, pagas extras, vacaciones,...).

— Informamos también desde Valencia que la próxima semana empezamos ya las eliminatorias del campeonato de Ajedrez.

ALGECIRAS:

— La situación de la firma del convenio está aún paralizada por culpa de las empresas. Estas querían firmar el convenio siempre que en éste no se reconociera a los estibadores portuarios como aptos para los trabajos más técnicos (gruas, bancarrias,...) reconocidos, por otra parte, en la Ordenanza. Ante lo cual se rompieron las negociaciones. En asamblea los estibadores decidieron, aunque perdieran dinero, no firmar tal convenio que hipotecaría su futuro y empezar a luchar por su convenio.

— Otro conflicto continua en el puerto sobre la pesca. Por sentencia de la Audiencia Nacional, no se reconoce a los estibadores el derecho de descarga (entre subasta y camión), que los Exportadores quieren hacer con trabajadores fijos discontinuos. De todas formas en reunión con gobernador civil, autoridades portuarias, armadores, pescadores, marineros, exportadores y estibadores portuarios, éstos consiguieron apoyo y no aplicación de la sentencia, por otra parte ya recurrida al Supremo.

— Hoy, 16 de septiembre, al cerrar la edición, nos informan que por los conflictos antes referidos se han provocado en el puerto enfrentamientos con la guardia civil, en los que se han producido cuatro heridos que han tenido que ser atendidos en el hospital.

— **OTP:** Como informaba MARITIMAS 29/7, a la vista de las graves anomalías (1.600 millones de pesetas sin comprobantes) e irregularidades en la gestión y situación contable de la OTP de acuerdo con el informe del Tribu-

nal de Cuentas, la Comisión Mixta del Congreso de los Diputados requiere acciones en depuración de las responsabilidades.

Evidentemente también nosotros denunciaremos y estamos de acuerdo en tal depuración de las responsabilidades, pero no estamos dispuestos a pagar nosotros (como es el caso por ejemplo de los actuales recortes de presupuestos en lo que se refiere a desperfectos de instalaciones, o el impago de horas sindicales, etc.) las consecuencias de una mala gestión de los secretarios y altos cargos de la OTP.

CENTRO DE ESTUDIOS:

Las tareas que se están realizando de manera prioritaria son las de correspondencia, fijación de las fuentes de documentación y clasificación, y archivo, aparte de la confección de la ESTIBA. Por lo que se refiere al archivo, nos han contestado ya la encuesta que mandamos a todos los puertos y enviado la documentación, los puertos de Gandía, Las Palmas, Algeciras, Mahon, Castellón y Valencia. Os urgimos al resto de Puertos a enviarnoslo cuanto antes.

— **COORDINADORA:** Sigue estancada la situación de la petición de Conflicto Colectivo presentada en julio a Delegación de Trabajo, por el impago, desde enero del 1985, por parte de la OTP, de las horas sindicales de los delegados. IMAC se ha comprometido ahora a citar a todas las empresas estibadoras y consignatarias. A tal petición de Conflicto Colectivo por parte de Coordinadora se ha añadido ahora CCOO.

— **ZONA ANDALUZA:** Se informa de que Melilla se ha incorporado a Coordinadora con 29 afiliados. Está preparando elecciones para finales de agosto y ya ha remitido a Valencia las cuotas de junio, julio y agosto. Ya se le envía

el acta.

— Se celebró la última reunión de zona en Motril para aclarar el último conflicto con este puerto, que en la penúltima huelga no la secundó, alegando no haber dado entrada al preaviso en fecha y en la última llevada a cabo de tres días no se enteró de que se levantó y la llevó a cabo hasta el último día.

— De huelva se comenta con preocupación el nivel de desvinculación que sigue arrastrando de antiguo.

ZONA CANARIA:

El convenio de Tenerife sigue sin firmarse aunque parece que las posturas ya están más próximas y se ha conseguido subir la mano de rolos de cinco a ocho.

— Sigue el contencioso por trabajar la EIR de plataformas en El Hierro.

— Se sigue luchando en La Palma y La Gomera por trabajar los graneles líquidos a camión.

— En Las Palmas se ha impugnado el convenio por tres portuarios de la lista de capacidades que no quieren repartirse la paga extra.

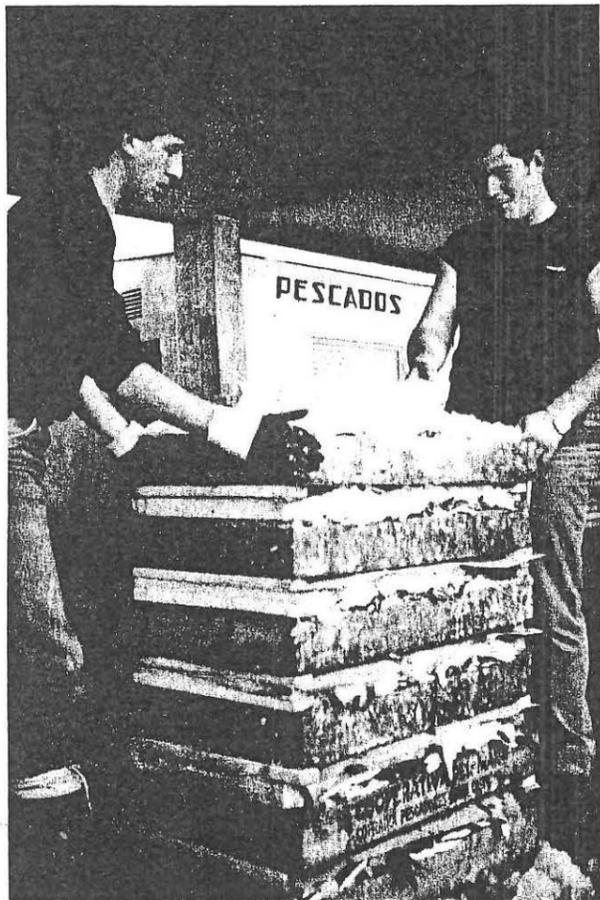
También están recogiendo datos en los varaderos de ASTICAN, donde por sentencia han dejado de ir a trabajar en la descarga de granalla.

— Fuerteventura está con gran retraso negociando la revisión salarial.

— **ZONA NORTE:** Bilbao sigue con el contencioso de los veinte trabajadores que las Autoridades quieren meter y que los portuarios contraponen que sean cien los que se precisan o ninguno.

También están empezando una política con los fijos de empresa ante la información que de las negociaciones se va obteniendo, consistente en no mandar más fijos a las empresas y darle facilidades al retorno, con lo que han sido muchos los que en poco tiempo han regresado.

— Gijón sigue muy desco-



nectado y no sirven ni los encargos telefónicos que se les deja. Siguen sin enviar el convenio colectivo.

— Con Pasajes se tuvo el último contacto con el desplazamiento de Bilbao al juicio que se decidió suspender. Quedaron en empezar a girar las cuotas a Valencia.

— **ZONA LEVANTE:** Cartagena llamó para informar de que el MOPU no les montaba una terminal si no firmaban ahora una mano de cinco o seis portuarios, cuando el puerto vecino de Alicante trabaja con el doble de esa propuesta. Lógicamente el comité informó que no pensaba caer en la trampa.

— Alicante preparaba junto con Valencia un recibimiento al Director General de Puertos y que no se llevó a término debido a que aplazó el viaje.

— En Valencia el trabajo ha seguido disminuyendo con la reducción del trasbordo que la EVER-GRREN venía realizando y que parece indicar

que el no salir "la vuelta al mundo" lo hacen en Rotterdam.

— En Gandía, sigue el poco trabajo y aumentan las jubilaciones debido a la media de edad tan elevada.

— **ZONA CATALANA:** Esta zona informa que aunque no se ha realizado la asamblea de zona prevista, se ha conectado por teléfono para que informaran de algún posible incidente, no teniendo ningún puerto nada llamativo que narrar.

Por último y antes de que termine la reunión de Bilbao quiere que conste en acta la protesta de este puerto porque se acepta la representación paritaria en las reuniones con la Administración y que imposibilita el que no puedan ir más representantes de Coordinadora.

Esto da lugar a que se comente que por razones económicas no es viable convocar a las zonas cada vez que se reúnan con la Administración, pero que si un puerto lo ve necesario y lo puede financiar puede desplazarse al lugar de reunión. Por otro lado se acepta la paridad de representación debido a que no son reuniones donde se voten acuerdos.

INTERNACIONAL

— **International Oil Working Group:** El objetivo de esta organización es animar el boicot del petróleo destinado a África del Sur (ver informe de la reunión en Hamburgo). Se adjunta a la comunicación una lista de nombres de barcos de los que se tiene información: (SLP Tankers DURBAN, "Buffalo", "Cielo di Salerno", "Igloo Norse", "Mobil Refiner", "Stolt Falcon", "Bergebonde", "Christian", "Golden Condor", SLP Tankers S. AFRICA, "Diala", "Neptune Orion", "Torvanger".)

La comunicación termina



agradeciendo de antemano cualquier información, periódicos, revistas, relacionadas con el tráfico de crudos a África del Sur, y acciones en las que pueda participar los portuarios en contra del APARTHEID de África del Sur.

Industrial Workers of the World: IWW es una organización de sindicatos y movimientos autónomos independientes y de base, extendida por los Estados Unidos, cuyas líneas maestras, al menos lo que se advierte en sus escritos, es cercana a la nuestra. Se recibe una comunicación invitándonos a una conferencia internacional organizada en Chicago el próximo año de 1986, proponiéndonos temas de debate que consideramos interesantes, por lo que adjuntamos traducción de la comunicación.

Como quiera que el plazo para añadir temas termina en el mes de agosto, enviamos contestación añadiendo un punto en los siguientes términos:

(9) Estrategia del poder hoy día y alternativa popular. Especial consideración del transporte y movimiento portuario.

La decisión de asistir, en su caso, deberá ser comunicada antes de finales de diciembre.

Institute of Social Studies. La Haya: Se recibe un comentario de Peter Waterman sobre la reunión tenida en Hamburgo, en la que se contienen párrafos elogiosos de la comunicación presentada por la delegación española, y que literalmente traduce:

"Circula un documento fascinante en alemán. Parece que viene de un grupo espa-

ñol, y más tarde consigo una copia en español (Coordinadora 1985). Me tomo interés en leerlo puesto que se trata de "información y construcción del socialismo". Es más concreto de lo que el título pudiera sugerir puesto que trata de un modo específico con el sector del transporte, la comunicación obrera y la lucha contra el capitalismo. La línea argumental parece ser la siguiente: la revolución en materia de información está en marcha, el control capitalista sobre la sociedad aumenta enormemente, más que una simple protesta o lamentación acerca de esto, debemos trabajar por la socialización de la información. Ello significaría hacer que los datos computarizados sean

propiedad pública, y que la información personal sea accesible a aquellos acerca de los cuales trata la misma. Se hacen propuestas concretas de acciones a llevar a cabo en esta área en el plano político por parte de los partidos, sindical y movimiento "alternativo y movimiento portuario".

Sobre este punto (continúa el comentario que transcribo) me llama la atención la consideración de que una estrategia efectiva contra la actual contrarrevolución tecnológica requiere la integración de estos tres elementos:

1. La inevitable estrategia defensiva que los sindicatos habitualmente llevan adelante en el seno del centro de trabajo (donde los trabajado-

res están corrientemente más a la defensiva en contra del desempleo, desprofesionalización y fatiga).

2. Estrategias positivas y agresivas en el seno de la esfera de la política, dirigida a los gobiernos y exigiendo una sociedad alternativa en la que la nueva tecnología pueda servir a las auténticas necesidades humanas.

3. Alternativas de experiencias de comunicación desde ahora en el seno y entre los nuevos movimientos sociales orientados desde la base (medio ambiente, movimiento vecinal y de trabajadores, mujeres, etc.).

Al propio tiempo pide autorización para publicar la comunicación, a lo cual contesto que no hay inconveniente.

Seguridad Social

El pasado 1-8-85 el BOE publicó la LEY 26/1985 de 31-7-85 sobre medidas urgentes para la racionalización de la estructura y de la acción protectora de la Seguridad Social.

Damos un pequeño esquema de esta ley que podría ampliar en próximo boletín.

★ Quedan como antes los siguientes puntos:

- lo referente a accidentes laborales.
- lo referente a viudedad.
- tampoco hay cambios en lo referente al coeficiente reductor.

★ Se introducen algunos cambios en lo relacionado a los accidentes no laborales

- la base reguladora se calcula según la nueva ley

si se está de alta no se necesita carencia pero si no lo estás son 15 años el período mínimo de cotización.

★ Cambios en lo relacionado a las pensiones de jubilación e invalideces permanentes derivadas de enfermedad.

• el período mínimo de carencia para jubilación será de 15 años (pasará de manera progresiva de 10 a 15 en un período de 10 años. Es decir cada año aumentará medio año el período de carencia respecto a la anterior ley hasta llegar a los 15 años).

• el cálculo de la base reguladora pasa de los 2 últimos años a los 8 últimos (24 últimos meses con su valor nominal y el resto incrementados con el IPC)

• desaparición del requisito

de alta. Pero si no lo estás no se podrá jubilar antes de los 65 años.

★ Se suprime la ayuda por esposa.

★ Se actualizan las pensiones según el índice de precios al consumo (IPC)

★ Podrá optar continuar con la antigua ley todo aquel que hubiera podido jubilarse antes del 31-7-85 y cobrará lo que hubiera sobrado el 31-7-85. Es decir, si uno decide jubilarse el 31-7-86 por la antigua ley percibirá una pensión igual que si se hubiera jubilado un año antes.

★ Preveemos que el recorte que pueden sufrir las pensiones con la nueva ley asciende entre un 15 o un 20 por ciento.

Crónica de la negociación portuaria

Terminábamos esta crónica explicando, en la pasada ESTIBA de julio/agosto, el levantamiento de la huelga prevista para los días 28, 29, 30 de junio y 1 de julio, para empezar a negociar con el Ministerio de Trabajo el Decreto de Relaciones Especiales. Inmediatamente y ya con posterioridad la paralización del proceso de deterioro de la O.T.P.

El primer encuentro se tuvo el 12-7 estando presente de una parte Coordinadora, CCOO, Int. Gallega, CNT y UGT, y por otro el Director General de Empleo, Director General de la O.T.P. y el mismísimo Secretario de Estado para las Relaciones Laborales. Este último empieza indicando que a partir de ahora llevaría él mismo estas reuniones que ya no serían a nivel tecnológico, como las llevadas hasta ese momento por el MOPU, sino a nivel político, teniendo él el poder delegado del Gobierno para este tema, sobre el que, dijo, no hay decisiones tomadas. A continuación pidió el punto de vista de cada central Sindical resumiendo cada una de

ellas su posicionamiento ya conocido por todos —Ugeté recordó de nuevo a todos los presentes su "durísima" postura por la empresa pública y la "huelga indefinida"—, la administración reiteró su proyecto no socialista de no nacionalizar los puertos, sino más bien lo contrario. Durante la conversación se pronunció, el Secretario de Estado, favorable a que los fijos de empresa pasen a integrarse a las plantillas de las empresas estibadoras.

El 29-7 se tuvo una segunda reunión, más bien de trámite, donde el Secretario de Estado, ante lo problemático del caso portuario, y el problema de la unificación de la Autoridad Portuaria, vio la necesidad del nombramiento de una comisión Inter-Ministerial, que en el plazo de dos meses elaborase un informe al respecto. A partir del informe, el Secretario nos convocaría de nuevo, y añadió que a partir de ese momento todas las posibles soluciones ya no pasarían por el Decreto-Ley, sino que se tomaría mediante Ley.

En espera pues de la reu-

nión prometida por el Secretario de Estado para mediados de septiembre, hoy por hoy esta es toda la información sobre esta larga negociación, con prácticamente las mismas posiciones divergentes del inicio de las negociaciones. Quizás lo que se puede adivinar con el cambio de táctica es un deseo por parte de la Administración de dejar pasar tiempo y no enfrentarse, antes de las elecciones, a un conflicto en los puertos que deterioraría su imagen ya casi impresentable (reconversiones, política anti-obrera, paro, OTAN, Barrio-nuevo, Azor, etc.), y esperar el comienzo de la nueva legislatura para emprender su viejo propósito de la privatización de los puertos, un paso que aún les queda por dar de cara a servir mejor los intereses del capital internacional.

Por todo ello es interesante para nosotros llegar a una solución ahora. Será pues en la próxima Asamblea General de Octubre donde, a la vista de todos los datos, que tendremos que tomar las decisiones definitivas.

Paralelamente a esta negociación con la Administración, la COORDINADORA, en base al documento aprobado en la última Asamblea General en marzo en Barcelona "Proyecto de normativa para la actividad de carga y descarga, estiba y desestiba en los puertos españoles", empieza negociaciones con la Asociación de Empresas de Barcelona. Fruto de ello y después de discutir algunos puntos, se llega a una redacción definitiva que es firmada conjuntamente por Coordinadora y la Asociación de Empresas de Barcelona, a finales de julio. Una copia de este acuerdo es enviada a la Administración, a la vez que es llevado a discusión con las Asociaciones de Empresas de otros puertos. Por el momento la Asociación de Empresas del puerto de Castellón ha firmado también el acuerdo. ANESCO por su parte, rechaza totalmente que se firme tal acuerdo, negando incluso capacidad jurídica a las Asociaciones de Empresas de los puertos respectivos para tal firma.

Presencia de estibadores españoles en el mundo internacional

Extracto de la Entrevista realizada a J.A. Madrid, y publicada por el diario "El Manifiesto" en fecha 20 de Julio del presente año

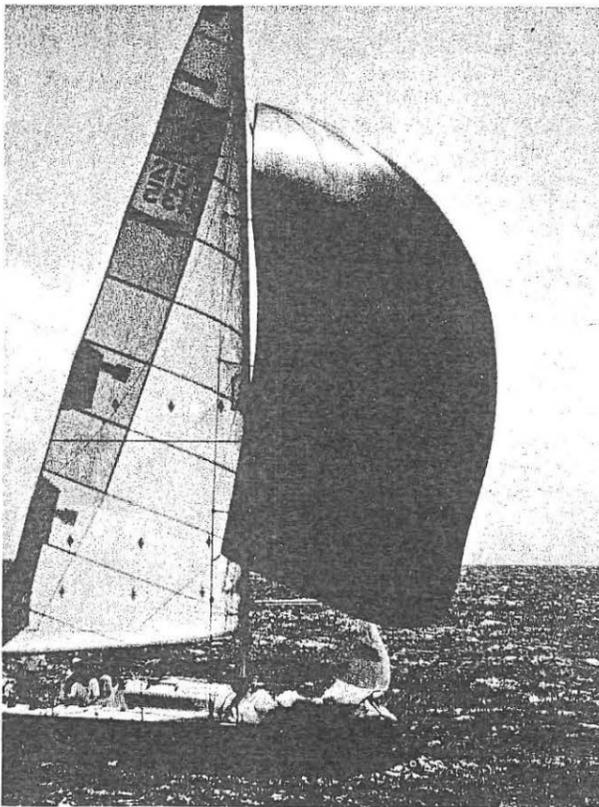
Con la reducción de personal y de costos el gobierno pienso ofertar al tráfico internacional Este-Oeste los puertos españoles más competitivos, mientras en el plano del tráfico internacional Norte-Sur piensa poder ofertar las Canarias, que por su posición en medio del océano son una plataforma ideal de distribución. ¿Qué pasaría si este plan se lleva a efecto?

A lo largo de la entrevista, nuestro compañero, tras explicar nuestra forma de organización y la situación actual del transporte en los puertos en España, contesta a esta pregunta:

El Manifiesto: En esta fase tan delicada interviene el efecto producido por la instauración del servicio "vuelta al mundo", que afecta, por su posición geográfica a los puertos españoles, Algeciras y Valencia especialmente. ¿Qué crees tú que sucederá?

J.A. Madrid: Pensamos que esta posición actual del Gobierno socialista tomará las directrices de la Conferencia de Cooperación Europea de Madrid, donde se dice que España deberá ocupar una posición estratégica en el transporte internacional. En Barcelona se instituirá un centro de estudios sobre el transporte Mediterráneo.

franceses y españoles, las respectivas organizaciones sindicales han hecho que el costo de la operativa portuaria fuera más o menos equivalente. Por consiguiente los márgenes de competencia entre los puertos son todavía reducidos. Si se rompiera este equilibrio por España, por la derrota de nuestra organización de estibadores, sería de un efecto inmediato sobre los puertos franceses e italianos. Estaría bien que sus organizaciones sindicales pensasen sobre todo ello con tiempo y reflexionasen si es el momento de no relacionarnos, o por el contrario, no sería mejor hacer un frente común ante esta situación.



Estibadores, campeones del mar

Como la mayoría de vosotros sabéis, la embarcación del Club Deportivo de los Estibadores de Barcelona participa habitualmente en competiciones. Se trata del POT BARCELONA II, velero de la clase IV, de 10 metros de eslora, tripulado por siete personas, prácticamente portuarios en su totalidad.

Como referencia sus últimos Palmares: 4 de Agosto. 1º en su clase en la copa del Rey celebrada en Palma de Mallorca.

El 16, 22 y 23 de Junio. 1º en las tres pruebas puntuables para el Campeonato de España, dentro de la Semana Catalana de Vela celebrada en la Bahía de Rosas.

(de la página 1)

España y el Mercado Común

Los impedimentos políticos que suponían las instituciones de la dictadura franquista para la integración de pleno derecho en la Europa comunitaria (una de las exigencias de los países miembros de la CEE era la adopción del régimen democrático parlamentario) quedaron solventados con la instauración de las libertades formales a partir de 1977. Pero las peliagudas cuestiones económicas vinculadas a la agricultura, pesca, industria, etc., fueron los temas que centraron la atención de los representantes de ambas partes (España y la CEE) a lo largo de estos últimos años. No obstante el interés por la integración es mutuo, ya que al capital europeo se le ofrece la posibilidad de ampliar el mercado en 38 millones de consumidores sin los impedimentos arancelarios que ahora pesan sobre las importaciones, entre otras cosas.

Es mucho lo que se ha escrito sobre este tema y la prensa diaria ha venido dando cumplida cuenta de los tiras y aflojas de la negociación en su última fase. Al final, con la firma del tratado de adhesión todo fueron parabienes. Gobierno y oposición estaban de acuerdo, una vez más, en la necesidad de la integración de España en la CEE. Esto era algo indiscutible para ellos. Incluso, el partido socialista, presentará el tratado de adhesión como un logro positivo de su gestión al frente del gobierno español. Pero como las cuestiones más simples a veces resultan ser las más problemáticas cabe preguntarse el porqué de esa unanimidad que hace estar de acuerdo en su empeño por "hacernos" europeos a los representantes políticos de la clase dominante durante la dictadura franquista y a sus dignísimos sucesores centristas y socialistas (en esto, como en otros muchos aspectos, apoyados por la leal oposición de Fraga). Es, entonces, al intentar responder a ese interrogante cuando podemos aproximarnos al verdadero significado de la integración española al mercado común y darnos cuenta del hecho fundamental de que independientemente de la forma política que adopte la dominación de clase en España (dictadura, transición democrática o administración socialista) son, en todo momento los intereses concretos de la fracción más dinámica y hegemónica del capitalismo español quienes marcan la lógica de la negociación y el objetivo de la integración. Porque no hay que olvidar que la CEE es la Europa de los "mercaderes" (el mercado común), una entidad internacional de organización económica acorde con la naturaleza internacional del capitalismo desde finales de la segunda guerra mundial. En

este sentido, la CEE no es sino la forma jurídica, política y económica de una fase histórica del capitalismo que ha roto las fronteras nacionales (o sea, el modelo de acumulación y desarrollo a escala nacional). Puesto que el proceso de producción capitalista se articula a escala internacional, la necesidad de echar abajo las limitaciones de los mercados nacionales (proteccionismo) y la consiguiente configuración de un espacio común (internacional) de intercambio se hace primordial. De modo que cada país de la CEE deja abiertas sus fronteras a la penetración de productos de los demás países integrantes y la "libre" competencia entre las empresas y sectores productivos arrojaría, como resultado, un

nuevo modelo de integración (supranacional) del proceso de acumulación de capital.

Ahora bien, las condiciones de crisis económica que padece Europa desde comienzos de los años setenta y que afecta de forma desigual a los diversos países de la CEE hace que cada estado busque la manera de salvaguardar sus intereses nacionales (o sea, el mantenimiento de su aparato productivo que evite el desempleo masivo y las consecuencias de desestabilización social que una profundización de las condiciones de crisis podría acarrear).

Por eso, las contradicciones entre los diez países actualmente miembros de la CEE son cada vez más agudas llegando incluso a amenazar con el peli-

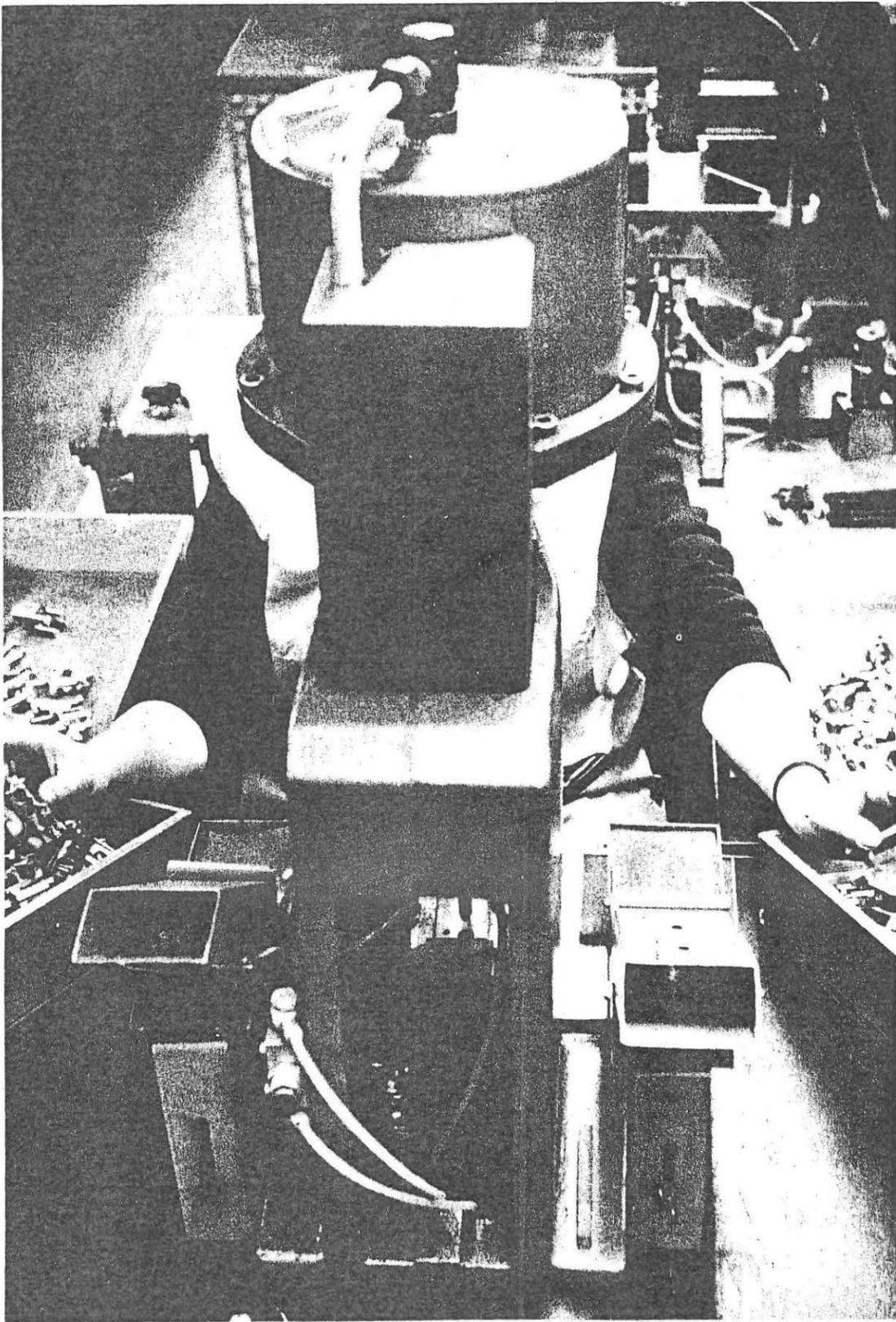
gro de su desintegración (Gran Bretaña, por ejemplo, mantiene una actitud muy reticente y tensa desde el día de su integración).

Aunque es prematuro hablar en toda su dimensión de las consecuencias que la integración en la CEE pueden tener para España si es posible avanzar una idea general de lo que puede significar para el conjunto de la economía española. Puesto que el impacto de la integración española supondría un perjuicio para algunos sectores económicos de los países comunitarios (por ejemplo, para la agricultura francesa) cada país buscó la forma de preservar sus intereses frente a los nuevos integrantes (España y Portugal) y todo ello se reflejó en el proceso y los resultados

de la negociación. Así, se fue negociando la integración de cada sector productivo y de cada producto concreto (aceite, frutas, hortalizas, acero, etc.) de acuerdo a un calendario que establece unos plazos de adaptación para cada producto hasta su total integración. Es decir, la integración en la CEE será gradual y de acuerdo a las condiciones impuestas por los países miembros que restringen las exportaciones españolas de algunos productos (frutas y hortalizas) para evitar los efectos negativos que una libre exportación acarrearía sobre ese sector de algunos de los países miembros. Este periodo "transitorio" de adaptación tiene por objetivo equiparar los "precios de garantía" de la CEE con los precios de los productos españoles de forma que en el mercado común no haya grandes desequilibrios entre los precios de oferta de los mismos productos de un país a otro. Todo ello, complementado con una fijación de los volúmenes de producción para cada país daría como resultado la deseada regulación del mercado capitalista en Europa.

A pesar de todo, el impacto de la integración para los intereses económicos de los empresarios españoles tendrá efectos negativos o positivos según de qué sectores se trate y de la estructura y dinamismo de cada empresa. Hasta ahora el estado español venía manteniendo a través de diversos mecanismos una política proteccionista sobre la producción nacional (desgravaciones fiscales a las empresas exportadoras y tasas arancelarias sobre productos importados). Tales medidas han de desaparecer y lo que eso significará es que los empresarios españoles tendrán que competir de igual a igual con los productos provenientes de los países comunitarios sin la protección estatal actual. Aquí es donde, por ejemplo, los empresarios industriales españoles que desde la dictadura franquista se habían acostumbrado a la corrupción y al chanchullo con la complicidad de las diversas formas de subvención estatal para encubrir la incompetencia de su gestión verán puesta a prueba su capacidad para resistir los envites de sus colegas europeos.

Aunque la férrea reestructuración industrial comenzada durante la transición democrática, y que el gobierno socialista asumió con tanto celo, ha venido a preparar el terreno y a remitir los efectos negativos de la integración en ese sector no cabe duda que la pequeña y mediana industria (que es la que emplea la mayor parte de la mano de obra industrial) aún tendrá que sufrir las consecuencias negativas derivadas



El gobierno ha anunciado la adopción de una serie de medidas tendentes a facilitar las inversiones extranjeras en España. Concretamente, por lo que se refiere al transporte marítimo, hasta ahora era necesaria una autorización especial del gobierno y en ningún caso se permitía a los inversores extranjeros sobrepasar el 4% del capital de cada empresa. Tal medida proteccionista se verá abolida y deja vía libre a las multinacionales del sector para su penetración en España.

de la competencia de los capitalistas europeos, mejor equipados técnicamente y con mayor eficiencia de gestión y capacidad organizativa del trabajo que los españoles. Desaparecerán numerosas empresas y aparecerán otras nuevas; el panorama empresarial será movido. No obstante, las contrapartidas financieras que la integración ofrece a los empresarios españoles son importantes. Aquellos tendrán acceso a los préstamos que el Banco Europeo de Inversiones pone a

también se dejarán sentir los efectos de uno y otro signo de la incorporación a la CEE. Una vez más el atraso y los desequilibrios dentro del propio sector entre unas áreas geográficas y otras, con acusadas diferencias de productividad, supondrán una convulsión en el campo español. Obviamente, no es lo mismo la huerta murciana y valenciana, el valle del Guadalquivir, con explotaciones tecnificadas y con un grado de concentración de capital suficiente como para re-

los agricultores mejorará (el acceso al mercado europeo supondrá para algunos productos un importante incremento de los precios de venta) la competencia será mucho mayor. Todo dependerá, pues, del instinto empresarial de los agricultores para traducir esas mejoras en su renta en inversiones productivas que incrementen la calidad y productividad. Por todo ello, hay que pensar que muchas de las explotaciones agrarias familiares desaparecerán, incapaces de superar este reto, con lo que se incrementará el proceso de proletarización del excedente de mano de obra agrario.

Desde luego, las implicaciones de la integración a la CEE sobrepasan de largo las que este artículo puede abordar, siquiera superficialmente. Repercusiones en el orden jurídico harán necesaria la adaptación de las normativas legales españolas al derecho comunitario; así mismo, desaparecerán los monopolios de comercialización, como CAMSA o Tabacalera. Pero la integración

de constituir "un espacio jurídico y policial europeo" con la excusa de reprimir el terrorismo acabará por tejer una red del aparato represivo a nivel internacional que será utilizado para el desarrollo del control sobre la sociedad y para la represión de todo tipo de movimiento de contestación a la legalidad vigente. La pertenencia a la OTAN es otra consecuencia lógica de la incorporación a la esfera europea del capitalismo occidental. La importancia del aparato industrial militar en las economías capitalistas vincula cada vez más estrechamente los temas militares con los económicos y políticos.

EL IVA Y LOS TRABAJADORES

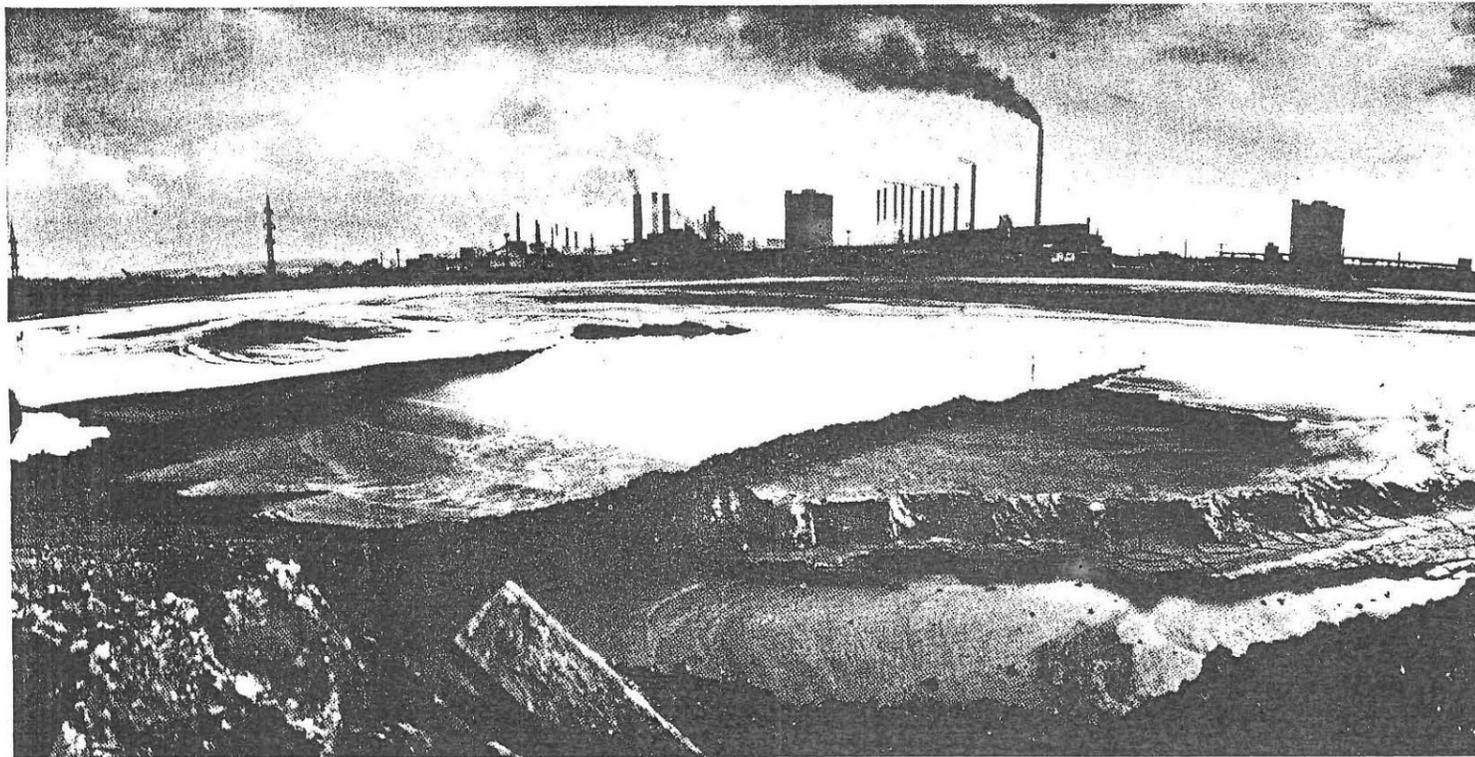
Para quienes no tenemos otra cosa que aportar al mercado "común" que nuestra fuerza de trabajo, la adhesión de España a la comunidad europea no puede sino traer como consecuencia una modificación en las condiciones de

que la clase obrera tendrá que padecer en el centro de trabajo, en su jubilación o en su desempleo, se introducirá un nuevo impuesto directo, el IVA (Impuesto sobre el Valor Añadido) que viene a gravar la circulación de productos a todos los niveles y servicios y que se materializará en el recargo de un porcentaje que se aplicará directamente sobre el costo de cada operación de compraventa. Es decir, dicho breve y llanamente: que subirán los precios. Cuál será el impacto del IVA en la aceleración de la inflación dependerá del margen de maniobra del gobierno para aplicar una política monetaria que en último término descansará sobre su capacidad para controlar al movimiento obrero y hacerle aceptar unas condiciones de austeridad.

En fin, las ventajas de la integración en la CEE para los trabajadores son inexistentes o, más bien, al contrario obligará a reconducir la estrategia de la lucha puesto que el enfrentamiento será con corporaciones empresariales mucho más potentes que pondrán en práctica técnicas de explotación del trabajo asalariado mucho más duras y sofisticadas.

Entre las supuestas ventajas se menciona la posibilidad de optar, para cualquier español, a un empleo en todos los países comunitarios. Ahora bien, esto es casi como esperar las peras del olmo. La opción de emigrar se verá fuertemente limitada, por una parte, debido a la escasa cualificación de la mano de obra proveniente de las áreas geográficas más deprimidas de la Península y, por otra, por la realidad de una crisis estructural que se extiende por toda Europa y que la hace padecer tasas de desempleo suficientemente altas, como para acoger a los trabajadores españoles.

Podríamos decir, para concluir, que, a grandes rasgos, la incorporación de España a la Europa Comunitaria comportará tres consecuencias generales: 1ª, una dinamización e impulso para los sectores productivos con mejores condiciones para introducir nueva tecnología y nueva organización del trabajo; 2ª, un proceso de proletarización de clases medias y de pequeños y medianos propietarios industriales agrícolas y comerciales que o pasarán a ser dependientes de las grandes corporaciones transnacionales o desaparecerán, viéndose reducidos a la condición de trabajadores y 3ª, un agravamiento de las condiciones de explotación del proletariado español, como consecuencia del incremento de la productividad del trabajo asalariado, por un lado, y del incremento de los precios, por otro. Que tales previsiones negativas se cumplan o no dependerá, en todo caso, de la resistencia que ofrezca el propio proletariado a lo que no es sino un paso más en la reestructuración del capitalismo español dentro de la reestructuración general del capitalismo en Europa.



disposición de las iniciativas empresariales y cuyo fondo asciende para el año 1986 a 700.000 millones de pesetas; igualmente, el gobierno español podrá negociar la adquisición de una parte sustancial del presupuesto conjunto de la CEE y que para el año 86 asciende a 3,5 billones de pesetas o, en última instancia, existirán mayores oportunidades para la asociación con empresas extranjeras. En este sentido, las medidas anunciadas el pasado mes de agosto por el gobierno español por las que elimina las cortapisas a la participación del capital extranjero en algunos sectores industriales (lo que no dejaba de ser una forma de proteccionismo) se encuadran dentro de esa tendencia de atracción de capital extranjero orientado hacia la inversión productiva en España.

En la agricultura (tema donde radican las mayores dificultades de la negociación)

portar una alta productividad, que el minifundismo tradicional de las explotaciones agropecuarias de Galicia y la cordillera cantábrica.

El tipo de producción, la estructura productiva, la productividad, tan distintas de un lugar a otro harán que los efectos sean diferentes en cada caso. Aunque algunos productos agrícolas (frutas, hortalizas, aceite de oliva, sobre todo) tienen unas excelentes perspectivas, la agricultura española en su conjunto requiere una profunda transformación que mejore su productividad. Así, el 18% de la población activa ocupada en la agricultura y pesca (lo que representa unos dos millones de personas) contribuye solamente con un 6,81% al Producto Interior Bruto. Por contra la media europea es de un 8% de población activa empleada y una contribución de un 4% al PIB. Aunque las previsiones afirman que el nivel de renta de

significa mucho más que la mera incursión en el mercado capitalista europeo. O, más bien, precisamente en razón de esa integración económica es de donde se deriva la integración complementaria en todas las instituciones supranacionales que requieren la actual forma de producción y comercialización a nivel europeo.

El ideal de una Europa unida que desde 1951, con la firma del tratado por el que se constituía la CECA (Comunidad Europea del Carbón y el Acero), se ha venido fraguando como una necesidad encuentra su satisfacción en toda una serie de instituciones comunitarias (Parlamento Europeo, Consejo de Europa, etc.). Pero cometeríamos un grave error si todo nuestro análisis se centrara en los aspectos institucionales y estadísticos. La nueva configuración de la Europa comunitaria comporta nuevas necesidades de la dominación de clase a nivel europeo. Así, la inten-

nuestro sometimiento al capital. Si hemos venido diciendo que la prueba de fuego para el empresario español era la de obtener unas mejoras importantes en la productividad tanto industrial, como agrícola, tales mejoras no tienen otro punto de referencia que el de una mayor eficacia en la explotación de la fuerza de trabajo, con la adopción de nuevos sistemas tecnológicos a los que a partir de ahora los empresarios tendrán más fácil acceso. Habrá, pues, que incrementar los ritmos de trabajo, reducir sin más, los salarios, flexibilizar la contratación dando mayores facilidades para el despido libre abaratándolo mediante la reducción de las indemnizaciones, etc. Todo ello, claro está, en aras de mejorar la productividad de la industria "española" y no salir perdiendo —los empresarios españoles, naturalmente— con la integración. Pero además de las consecuencias negativas directas

DESDE BARCELONA

Carta urgente sobre la negociación

Durante seis meses se han mantenido encuentros y negociaciones con la Administración (Obras Públicas y Ministerio de Trabajo) utilizando como base el documento que ellos elaboraron para la reestructuración de puertos. La negociación parece haber terminado y la Administración se mantiene en sus trece: desmantelamiento de la OTP y pase del colectivo portuario a las empresas, una parte como fijos y otra a la Corporación.

Este es el punto básico de la reforma por cuanto significaría el desmantelamiento del colectivo portuario tanto a nivel de puertos como a nivel nacional. De aquí se desprenderían todas las secuelas de despidos, reducciones de manos, reducciones salariales, etc.

Por esto, el proyecto del Gobierno se hacía innegociable. A pesar de todo se entró en conversaciones dando de lado a este punto que para mí es básico y tratando las demás cuestiones, que sin carecer de importancia, dependen totalmente del destino que se dé a la OTP y al colectivo de trabajadores.

¿De qué servían pues unas conversaciones que ya de principio estaban sentenciadas por la imposibilidad de admitir su primer y fundamental punto?

Sin duda constatábamos en ellas hasta qué punto la Administración estaba decidida a llevar a cabo sus propósitos. Pero también sin duda, dejábamos ver hasta qué punto estamos dispuestos a ceder en otras cuestiones e incluso qué fuerza podemos jugar por defender al colectivo, siendo que las posiciones eran desde un principio irreconciliables.

La situación de trabajo y plantillas y los sistemas y organización de los puertos no es la misma en todos. Un proyecto como el que se pretende, aunque a largo plazo sería la hecatombe total, de entrada afectaría de modo diferente a los distintos puertos. No podemos comparar los puertos del Norte con el Mediterráneo y Canarias. Sería catastrófico que alguna zona, con una transitoria ceguera, pensara que el problema es de los demás, que para ellas no es tan grave. La patronal y el gobierno saben muy bien vestir la piel de cordero en las conversaciones y siempre hay quien no apetece ver detrás al lobo. Esto daría al traste con una lucha que hoy más que nunca tiene que ser general y unida.

No olvidemos que por el enemigo se utilizan a veces unas tácticas de desgaste del contrario que suelen dar buenos resultados. Las pequeñas acciones cada vez que el enemigo levanta una zarpa, agotan las posibilidades de respuesta del colectivo para la hora del ataque final, que sabemos sin duda que se pro-

ducirá. Por esto a veces cuando se ve la amenaza vale más provocar hasta el fondo para sorprender al contrario sin preparar suficientemente y sus palos de ciego le llevan a las mismas. Todo este proceso está dando a los socialistas demasiadas posibilidades de afinar el golpe. Sin menospreciar al enemigo pienso que frente al tema portuario tenían bastante que aprender, y lo están haciendo.

Los socialistas tienen aliados que aunque faltos de legitimidad, les serán de gran utilidad: no olvidemos a UGT y ANESCO. En el momento clave, cuando interese dejar a la Coordinadora como extremistas que no negocian ni razonan, mafia que defiende privilegios, etc., se echará mano de ellas como las fuerzas sociales responsables que vienen a salvar a los inconscientes trabajadores del atolladero donde se habían metido. La opinión pública es muy manipulable y quienes disfrutan de medios suficientes para hacerlo son ellos. Por esto que no nos hemos de torturar en demasía por nuestro talante negociador; se cuidarán igualmente y a su tiempo de distorsionar la realidad.

Nuestra organización, la Coordinadora, se define principalmente por su carácter asambleario. Aquí está la clave de nuestro éxito. La información constante y transparente construye la decisión colectiva de la que nadie se puede evadir. Esto provoca nuestra unidad y fuerza. En un proceso de la trascendencia del que ahora atravesamos, hay que reforzar nuestros colectivos más que nunca con la discusión y decisión asamblearia. Ningún paso o informe puede tener la suficiente importancia como para no poder ser compartido. De no ser así, los delegados, los asesores y cada uno de nosotros quedaremos convertidos en simples intérpretes del sentir colectivo, con un amplio margen de error, y nos distanciaremos, aunque sin mala voluntad, de nuestra auténtica función de transmisores y ejecutores de la decisión de la Asamblea. No podemos argumentar inmadurez o inconsciencia en los colectivos ya que madurez y consciencia se manifiestan y se incrementan cuando se está en la encrucijada.

La respuesta de los puertos nadie la puede prever, ni manipular fácilmente. Sí, en cambio, se puede trabajar para que sea más o menos fuerte y decidida. Hemos de evitar al máximo que la posición de los representantes condicione la decisión del colectivo. Los líderes tienen su importancia y han de saber, más que hacer prevalecer su criterio, poner toda su valla allá donde la discusión colectiva lo reclame.

Valdría la pena una refle-



xión y discusión sería sobre estos y otros aspectos en nuestra próxima asamblea general de Coordinadora. Analizar a fondo el proceso recorrido en estos meses, la actual coyuntura, los problemas que se hayan dado, etc., para poner remedio a tiempo e iniciar este nuevo momento con el máximo de acierto. Quizás estemos en un impase que valga la pena aprovechar.

El proyecto socialista sigue estando donde estaba. Ni mucho menos puede ser una propuesta viable en los puertos por mucha arrogancia que la Administración le ponga al pretender imponerlo. Están fuera de toda ley y esto todavía hay que hacerlo valer. Es en el terreno de la legalidad, en el que ellos se mueven, que pretenden hacer tabla rasa con la legitimidad de la OTP, las sentencias de los jueces, los convenios colectivos, acuerdos, etc... que existen y hacen funcionar los puertos. De todas formas este es el terreno que ellos dominan fácilmente; son el poder. Podemos encontrar actuaciones que por interesadas sean torcidas y les den la razón.

El verdadero escollo para el proyecto socialista seguirá siendo la fuerza de los estibadores portuarios de todo el estado. Es aquí donde se librará la batalla y donde hay que consumir todas las energías. Si se empeñan en cuestionar nuestro derecho a la vida tendrán pelea; hay que pelear. Es exagerado lo que de nuevo pretenden; no podemos permitirnos demasiados despistes.

Con estas líneas sólo he querido pretender reflexionar un poco sobre la situación en la que hoy estamos a la vez que impulsar una discusión y un debate a continuación en nuestra ESTIBA y sobre todo a realizar durante la próxima asamblea general de Octubre.

Fraternalmente, Paco

UN ANTIGUO BEBEDOR, DESDE BILBAO

Testimonio

Somos comprendidos en nuestro lugar de trabajo. Los antiguos bebedores que hoy como ayer seguimos trabajando en el puerto de Bilbao, yo digo con un rotundo sí, que somos comprendidos y aceptados con inmenso cariño y comprensión, todos los alcohólicos que, a través de los años, dejamos atrás y superamos sin traumas la terrible enfermedad que es el alcohol.

En los demás sitios no sé si el alcohólico tiene que esconder su enfermedad, no lo sé, lo dudo, pero aquí, en este colectivo laboral que es el Puerto de Bilbao, todos y cada uno de nosotros, ya que somos bastantes, y cómo no, nos conocen todos los compañeros, no tenemos por qué esconder nada, simplemente decimos que somos enfermos alcohólicos y es suficiente para comprender nuestra valentía y hombría, pues ahora es cuando somos hombres de verdad, y además, de provecho, y hemos de dar ejemplo a los demás, que buena falta les hace a muchos seguir nuestro camino y hacer frente a la vida con valentía y hombría, y por lo tanto, esta es la terapia que seguimos y practicamos aquí en el Puerto de Bilbao.

Sicoterapia sí, pero de forma colectiva, sin tapujos y

sin grupitos donde nosotros mismos nos marginamos del resto de nuestros compañeros y de la sociedad en general que pensarían que escondemos algo y es al revés, tenemos que demostrar lo contrario y es lo siguiente, que hombres como yo y mis compañeros de trabajo demostramos y lo hacemos día a día lo que teníamos que haber hecho siempre, vivir sin alcohol y demostrar a nuestro mundo que los hombres pueden vivir sin alcohol, pero sin esconderse y dando la cara, como cuando nos emborrachábamos y estábamos tirados en mitad de la calle, sin nadie que nos echara una mano, pues éramos la escoria de la sociedad.

Hoy todo esto cambió y lo

decimos con alegría, en voz alta, a todo aquel que quiera oírnos y hoy son muchos, por no decir todos aquí en el Puerto de Bilbao, lo que nos quieren y admiran por haber tenido la suficiente fuerza de voluntad para que estos compañeros y yo no volviéramos a probar el primer trago, que nos llevaría otra vez a la perdición y a la ruina, de nosotros, de nuestro trabajo, y otra vez perderíamos esto, la familia, pues volveríamos a ser lo que fuimos antes, unos marginados sociales que ya no tendríamos un sitio donde esconder nuestras pobres vidas, que ya no serían vida, sino muerte, y esta vez para siempre, si volviéramos al primer trago, pues con uno hay bastante y con un millón de tragos no llegan.

Espero que este testimonio valga para algo, por ser el de un obrero portuario que se recuperó de este terrible enfermedad llamada alcoholismo.

José Gómez
junio 1981

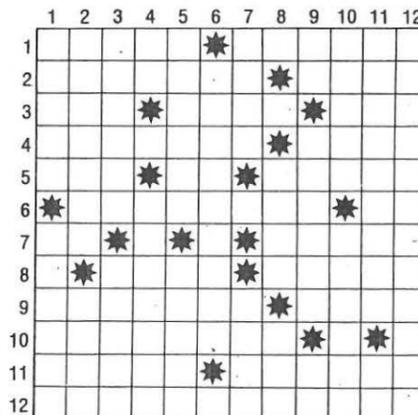
DESDE VALENCIA

Marathón portuario

En relación al artículo, muy interesante, aparecido en la ESTIBA de julio/agosto, sobre iniciación al deporte de fondo, sugerimos que esto no se quede en un artículo y que por parte de los autores e inclusive con nuestra ayuda aparezcan más artículos y

que se llegue a organizar una carrera de fondo bien sea de marathón o similar entre los portuarios de todo el Estado, que bien podría organizarse en cualquier puerto o si queréis en Valencia teniendo como recorrido el recinto portuario.

Crucigrama



Horizontales: 1. Embarrancar una embarcación. Medir el perímetro de una isla. / 2. La línea que une los puntos que tienen la misma presión atmosférica. Más que diez. 3. Lápiz blanco que usan los calafates. Planta originaria de América, de la que se extrae una fibra textil. Al revés, patriarca bíblico. / 4. Femenino: relativo a una relación o coloquio amoroso. Consonante. / 5. Astilla impregnada, al revés. Pronombre posesivo. Al revés, instrumento de música. / 6. Momento en que el viento actúa violentamente en el mar. Medio cazo. / 7. Repetido, gesto que se hace para divertir. La quinta. Consonante. Al revés, un determinado vino tinto. / 8. Vocal. Ciudad al norte de Libia. Al revés, pensar. / 9. Mujer

que toca determinado instrumento musical de viento. Parte delantera de los buques. / 10. Comunicó, dió. Esta y la otra, consonante repetida. 11. Prefijo que significa daño, perjuicio. La ungió. / 12. Pertencientes a una forma de gobierno en que el poder está en manos de unos pocos de la misma clase social.

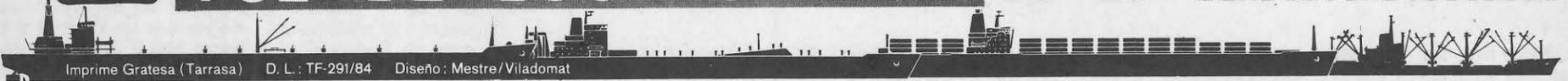
Verticales: 1. Escollo que en el mar sobresale algo sobre su superficie. Voz del toro y de la vaca. / 2. Sirga o cabo utilizado para arrastrar una embarcación desde la orilla. Al revés, fango suelto y pegajoso, que en algunos parajes del mar forma la primera capa del fondo. / 3. Diminutivo de nombre de mujer. Al revés, que no tiene piedad. / 4. Al revés y repetido, saliva espesa y abundante que a veces se da en humanos y mamíferos. Décima consonante. Famoso conjunto musical que en la década de los 60 hacía la versión en castellano de las canciones de los Beatles. / 5. En los barcos, peana donde se encastraban los pies de los maniquetes que componían una escotera. Una persona formal, es una persona "-----". / 6. Al revés, dejar pasar la luz. Letra 21 del abecedario. / 7. Ropa que se usa en casa para estar cómodo. La primera. Al revés, interjección que denota incredulidad. / 8. Vocal cuarta. Otra vocal. Embarcación con nombre de ave, de triste recuerdo en la dictadura, y ahora también. Número. / 9. Interjección. Al revés, palo mediano. Forma de pronombre personal. / 10. Al revés, nombre de mujer. A revés, marchar bien un buque. / 11. Buque de guerra blindado. Artículo neutro. / 12. Negociarás de nuevo un asunto.



SOLUCIÓN: Hor.: 1. Varar. Bojear. 2. Isobara. Once. 3. Gis. Pita. Con. 4. Idioma. Erre. 5. aet. Su etiaG. 6. sa. Seta. 6. ricuisart. R. 7. Bata. A. aIU. 8. O. A. Azor. onU. 9. Jo. etiaP. 10. enet. reroC. 11. Ramelzo. zo. 7. Mo. U. S. ofra. 8. U. Assa. raedl. 9. Gatera. Proa. 10. Impario. R. R. 11. Dami. Unioia. 12. Ollgarquicos. / Vert.: 1. Vigia. MugiDo. 2. Aside- Acorazado. Lo. 12. Renegociarás.

LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS



Imprime Gratesa (Tarrasa) D. L.: TF-291/84 Diseño: Mestre/Viladomat



ALTERNATIVAS SOCIALES

El gobierno PSOE expulsa a los representantes del Polisario y afirma su política pro-OTAN

El ametrallamiento por error —como reconocía en el comunicado el propio Frente Polisario— de un pesquero y de una patrullera militar española (que custodiaba a los pesqueros que faenan en el banco sahariano) por parte del Frente Polisario y que arrojó como resultado la muerte de un soldado y un pescador, ha servido una vez más, para poner en evidencia al gobierno de Madrid en su rastrea política exterior.

Pero para poder explicar este hecho hay que hacer un poco de historia. Por el tratado de Madrid de 1975, firmado entre Marruecos y el gobierno español, España entregó el Sáhara entregándose a Marruecos en un acto de total desprecio hacia los intereses del pueblo saharaui. Desde entonces la resistencia de los saharauis contra la anexión a Marruecos, por medio de la lucha armada emprendida por el Frente Polisario contra el ejército invasor, hizo posible la constitución de la República Árabe Saharaui Democrática (RASD) aunque en un estado de guerra permanente. Sin embargo, el gobierno

español obtiene licencias para pescar en el banco sahariano, oficialmente en aguas marroquíes; de ahí que sea obligatorio para los barcos españoles que faenan en aquellas aguas hacerlo bajo bandera marroquí. ¿A quien puede extrañar, pues, que en una zona de guerra las fuerzas armadas del país agredido ataquen dentro de las doce millas de sus aguas jurisdiccionales a barcos con bandera del país agresor? Es comprensible el ataque del Frente Polisario —y se disculpó por ello—; pero lo que no tiene ninguna justificación es la presencia de una fragata de la armada española en esa zona conflictiva. Eso es una provocación.

De todos modos, lo más significativo es la histórica reacción del gobierno español. Solo hubiera faltado una "manifestación de afirmación nacional" a las que era tan aficionado el caudillísimo. Cuando las patrulleras francesas o irlandesas ametrallan a los pesqueros vascos (y ha habido varios muertos) la reacción es sólo de palabra y de cara a la galería; pero la realidad es que se aceptan

las explicaciones del país agresor, explicaciones que ni siquiera son de disculpa. En este caso se evidencia una actitud muy diferente. La RASD mantenía una mínima representación en Madrid —no reconocida con rango diplomático, por supuesto— que era lo que quedaba de la "vieja" amistad del PSOE con el pueblo saharaui cuando aquel partido estaba en la oposición (¿pero estuvo, verdaderamente, alguna vez en la oposición el PSOE?); pues bien, a raíz de este altercado, esa representación saharaui fue expulsada de España.

En realidad, el gobierno encontró una oportunidad de oro para deshacerse de estos incómodos "amigos". La razón por la que el gobierno español respeta el Tratado de Madrid de 1975 (al que se opuso en su tiempo el PSOE) encuentra su explicación en la política proatlantista del partido en el gobierno. La pertenencia del Sahara a Marruecos lo exige la estrategia militar entre los bloques. De todos es sabido el carácter proatlantista del gobierno marroquí, fiel aliado de los Estados Unidos en el norte

de Africa. Por su parte, la RASD mantiene estrechas relaciones con sus vecinos argelinos (integrante de la conferencia de los países no alineados); por eso dejar al Sáhara independiente significaría perder un espacio militar estratégico. Pero, sobretodo, sería la presencia de un país independiente —la RASD— que no estaría integrado en la esfera de influencia de la OTAN en las proximidades de las Islas Canarias, a las que está destinado cumplir un papel importante como plataforma de control militar de las fuerzas de la OTAN sobre Africa occidental, sería lo que inquietaría a los mandos militares de occidente.

Enfin, una vez más se ha puesto de relieve la vocación gubernamental en su política exterior de someterse a los dictados de los poderosos de occidente (OTAN) y el abandono de la defensa de los derechos de los débiles "tercermundistas". Sobre todo, ahora que nos van a dar el carnet de europeos y que estamos tan contentos por dejar de ser "tercermundistas".

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

¡El decreto es nulo!

La OTP ya no es Oficina Especial de Empleo

El 24 de octubre de 1980 el gobierno, entonces de UCD, dictó el tristemente famoso decreto que transformaba la OTP en oficina especial de empleo. Un año después, el 16 de junio, se dictó la orden interministerial que establecía en su artículo primero que no existe relación laboral alguna entre la OTP y los estibadores profesionales censados.

Hoy día, el decreto, la orden que desarrolla, sentencias posteriores, resoluciones, circulares, órganos constituidos en ejecución de aquel (consejos locales, etc.), todo esto es papel mojado.

El tribunal supremo en sentencia de este mismo mes de octubre ha estimado el recurso en su día interpuesto por la Coordinadora contra aquellos preceptos, estimando, como así lo alegamos en nuestras demandas, que no se cumplieron las debidas formalidades que garantizan la legalidad de las disposiciones recurridas.

En la próxima asamblea general de Coordinadora, que tendrá lugar en Cádiz el día 29 de este mes de octubre, se hará una amplia valoración de la nueva situación creada por la sentencia y que no es otra que la vuelta al marco legal existente anterior al decreto.

De momento, bástenos señalar que impugnamos el recurso por haber sido una arbitrariedad acordada precipitadamente al dictado de ANESCO, al margen y en contra de los intereses y criterios de las personas que están todos los días en los puertos: trabajadores, empresarios y funcionarios de la OTP.

El gobierno del PSOE no se atrevió a derogar el decreto de la gran patronal.

Esperemos que la administración haya aprendido la lección, y sepa valorar el esfuerzo realizado por las auténticas empresas y trabajadores que elaboran una alternativa consensuada.

SUMARIO

Suráfrica: guerra social y racismo, 2

El acuerdo económico-social, 3

Felipe González en la ONU, 3

Presupuestos para 1986, 3

Coordinadora, 4

La exclusividad en el puesto de trabajo requiere profesionalidad, 5

¿Hacia dónde va el tráfico marítimo?, 6

Correspondencia, 8

Suráfrica: guerra social y racismo

Desde hace algunos meses se han recrudecido los enfrentamientos de los trabajadores sudafricanos contra el ejército y la policía; pero la tensión y los estallidos circunstanciales de violencia de clase contra la represión del estado es algo constante; sobre todo, desde el momento que las propias necesidades de la explotación de la fuerza de trabajo de los hombres y mujeres negros por parte de la burguesía blanca hizo necesaria la concentración de los trabajadores en los suburbios (ghettos) de las ciudades ligadas a la actividad minera e industrial.

La población de Sudáfrica se distribuye, fundamentalmente, entre una mayoría negra de 24 millones de personas y una minoría blanca, de origen holandés y británico, de 4,5 millones; minoría propietaria de todas las riquezas naturales, industria y comercio sudafricanos. Además, existen otras minorías de indios y mestizos, principalmente dedicados al comercio, aunque privados del derecho de ciudadanía, como la mayoría negra; pero estas minorías no sufren las consecuencias de la explotación de la burguesía blanca en la misma proporción que los trabajadores negros.

El control sobre la población trabajadora negra se lleva a cabo mediante la planificación de ciudades-dormitorio o ghettos (Soweto, Duduza, Nyanga, etc.) separados de los lugares de residencia de los blancos. Sobre la calidad de las viviendas y las condiciones de vida, en general, en estos campos de concentración no hace falta demasiada imaginación para hacerse una idea de cómo serán. La población negra sólo puede salir de estas ciudades dormitorio para ir a trabajar a la zona residencial e industrial de los blancos; pero a partir de una cierta hora (cuando acaba la jornada laboral) todos los trabajadores negros están obligados a regresar al ghetto (para ellos rige una especie de toque de queda). Además, estos ghettos están diseñados de tal modo que faciliten el acceso de los tanques del ejército y de los coches blindados de la policía cuando la población se rebela. Es lo que se dice un buen ejemplo de urbanismo al servicio de la represión.

En cualquier caso, lo primero que hay que desmitificar de este asunto es que no se trata de un simple problema de discriminación racial (apartheid); este es un aspecto circunstancial. El trasfondo real del conflicto sudafricano es el de la lucha del proletariado superexplotado (de raza negra) contra una burguesía (blanca) que se sirve para la explotación de los trabajadores sudafricanos no sólo de las técnicas propias del sistema capitalista en el resto del mundo, sino de medios propios del esclavismo.

En este sentido, cabe decir que el proletariado sudafricano sufre unas condiciones de explotación que están a caballo entre la esclavitud medieval y el asalariado moderno (privación de los derechos políticos de libertad de expresión, manifestación, voto, residencia, etc.).

El enfrentamiento entre clases

El tipo de sociedad en África del sur, y en general en toda el África, debido a que el desarrollo del sistema capitalista no ha alcanzado el nivel de otras zonas, como Europa, hace que aún sean muy importantes los vínculos tribales entre los individuos y que estos antepongan su pertenencia a una tribu ante cualquier otra consideración, como la de ser explotados, proletarios. Es este un aspecto que el gobierno de Sudáfrica está aprovechando con el fin de introducir la división entre la mayoría negra, manipulando estos sentimientos tribales, enfrentando a las diversas tribus entre sí y utilizando, como es el caso, a los bantúes para reprimir a los trabajadores, también negros, pero pertenecientes a otras tribus.

De todos modos, en torno a las grandes ciudades se ha alcanzado un cierto grado de desarrollo que da una homogeneidad a los pobladores de los ghettos en su condición de obreros sometidos a la burguesía blanca más allá de las diferencias tribales. Por eso, la resistencia de los ghettos contra la dictadura de Botha puede caracterizarse, como una expresión propia de la lucha de clases. Son los trabajadores los protagonistas y quienes consiguieron en 1980 un derecho restringido de sindicación concedido por el gobierno después de un proceso de luchas con el fin de tener unos interlocutores representativos (los dirigentes sindicales) con los que poder pactar la contención de la escalada de conflictos.

Desde entonces, a pesar de todo, los conflictos y la represión se ha venido repitiendo hasta que, a partir de setiembre de 1984 la rebelión generalizada de los obreros ha puesto en evidencia al gobierno que preside Botha, como un régimen fascista.

En setiembre de 1984, se anuncia una subida de alquileres de viviendas en los ghettos y esto provoca una violenta reacción de toda la población explotada; estudiantes, mujeres y trabajadores del cinturón industrial de Johannesburgo se lanzan a la calle y consiguen detener el intento de subida de los alquileres. A partir de entonces se producen movimientos encadenados de rebelión en todos los barrios industriales. Los trabajadores unen a sus reivindicaciones salariales otras de tipo político (libertad de los detenidos, readmisión

de los despedidos, etc.). En lo que a derechos políticos se refiere, la situación actual de los trabajadores sudafricanos es similar a la del proletariado europeo en el siglo XIX y a esta privación de derechos se añaden unos salarios de miseria, lo que explica por ejemplo, lo barato que resulta el carbón sudafricano en los mercados europeos.

La oposición política

Como siempre ocurre en los procesos de "liberación nacional", entre la acción autónoma de los trabajadores y la clase dominante aparecen grupos políticos de oposición que representan los intereses nacionales; son los típicos nacionalistas en lucha contra el colonialismo. Tal es el caso del ANC (Congreso Nacional Africano), cuyo líder Nelson

radicalización del conflicto se va extendiendo entre las potencias occidentales. En el ANC, las organizaciones más activas reciben el apoyo de la URSS y esta es una oportunidad de oro que la OTAN no puede perder; pues la posición estratégica de Suráfrica es fundamental para el control de los países del África austral (sobre todo teniendo en cuenta que sus vecinos Mozambique y Angola se encuentran bajo la esfera de influencia de la URSS). Si se produjera un triunfo por la fuerza de las armas del ANC, como ocurrió en Zimbawe (Rodesia), Suráfrica pasaría a formar parte de los países aliñados en la política exterior rusa. De ahí que ya existan una parte de la burguesía blanca —y sobre todo las empresas multinacionales— dispuesta a llegar a un acuer-



Mandela está condenado a cadena perpetua. El ANC es una asociación de organizaciones antirracistas que llevan a cabo una oposición político-militar y que pretenden dotar a Suráfrica de una constitución que reconozca los derechos de todos los sudafricanos (negros y blancos) para establecer un régimen democrático capitalista al estilo de los que tenemos en Europa.

Como ocurre siempre que estas situaciones se prolongan, la radicalización de los trabajadores y la posición de fuerza del gobierno pueden acarrear importantes perjuicios a las empresas, sobre todo multinacionales, que tienen intereses concretos en este país. Por eso, el viernes 13 de setiembre de 1985 representantes del ANC y de las más importantes empresas afincadas en suráfrica, mantuvieron unas conversaciones, a espaldas del gobierno, encaminadas a buscar una solución de transición a un régimen democrático.

Por otro lado, el miedo a la

do con los representantes moderados del ANC antes de que sea demasiado tarde. Además, existe un problema a tener en cuenta, debido a las propias características geográficas de Suráfrica, para llevar a cabo una oposición armada eficaz del tipo de la que llevaron los habitantes de Vietnam, Mozambique, Zimbawe, Angola, contra los colonialistas. En Suráfrica no existe una jungla para dar cobertura a la guerrilla. Por ahora, la capacidad para crear una oposición armada de práctica de guerrilla urbana es muy limitada por lo que decíamos antes sobre el tipo de control de la población trabajadora, aislada en los ghettos, donde queda indefensa ante el ejército mejor preparado de África.

La solidaridad internacional de la clase obrera

Una vez que la realidad de la brutal explotación de la clase obrera sudafricana y su reacción (que produjo 700

muerdos en el último año) ha saltado a las páginas de los diarios de todo el mundo, los gobiernos "democráticos" de los países capitalistas se vieron desmascarados en su colaboración con el régimen fascista sudafricano. Había, pues, que salvar la imagen democrática y empezar a "denunciar" al gobierno encabezado por Botha —el mismo F. González en su discurso ante la ONU hizo referencia a ello. Pero las palabras de los políticos europeos y norteamericanos era la cortina de humo para distraer la atención de la opinión pública de la realidad de su apoyo a Botha. La hipocresía y el cinismo son las principales virtudes de los representantes políticos del capitalismo. Por eso, las palabras no se correspondieron con los hechos; con un boicot total (económico, diplomático, etc.) al régimen sudafricano. Los intereses económicos de las empresas multinacionales que desarrollan alguna actividad en Suráfrica y de los países que mantienen relaciones comerciales con ese país, se ven muy favorecidos por el actual régimen. Para hacernos una idea: el salario medio

bón y de los productos sudafricanos en los mercados internacionales. Por eso, toda la oposición del capitalismo democrático al capitalismo fascista de Botha se queda en puro teatro para quedar bien ante el electorado y tranquilizar las conciencias. Mientras la correlación de fuerzas sea favorable al gobierno actual, los beneficios estarán asegurados; la negociación con las fuerzas de oposición ya se irá haciendo, sin prisas, hasta que no quede otro remedio. Entretanto, tomar contacto con la oposición sí, para prevenir lo que pudiera pasar, pero dejando ir las cosas. Tal es la política seguida por los gobiernos occidentales.

Desgraciadamente, por las dificultades que antes mencionábamos, no parece inminente una victoria por la fuerza de las armas de la oposición. Así que para negociar y derrocar al régimen de Botha ya habrá tiempo...

Una vez más se comprueba, más allá de las palabras, que la solidaridad internacional del capitalismo está por encima de los matices secundarios que pueden diferenciar el régimen político en Inglaterra, Alemania, Francia o Suráfrica.

La estrecha dependencia existente entre los diversos países; eso que tan acertadamente se llama la cadena imperialista, es verdaderamente una cadena que hace completamente inviable cualquier proceso actual de "liberación nacional". Si el ANC consiguiera acceder al poder —y tarde o temprano lo hará— será con unas condiciones que, en ningún caso supongan un desequilibrio en los intereses imperialistas de ambos bloques (URSS, USA). Ello significaría la instauración de un régimen más o menos democrático en el sentido burgués de la palabra y, quizás, una mejora en las condiciones de vida de los trabajadores.

En resumidas cuentas, independientemente de la solidaridad internacional del capitalismo y de los trapicheos políticos que se traigan entre manos ambos bloques, la solidaridad de clase, la solidaridad de los trabajadores a nivel internacional será la clave que pueda fortalecer la posición de los trabajadores sudafricanos ante cualquier eventualidad que se produzca en el futuro. En este sentido, la determinación adoptada por los estibadores de Barcelona —que esperamos que sea asumida por la COORDINADORA y por el resto de estibadores del mundo— de no cargar ni descargar ningún barco proveniente o con destino a Suráfrica, es algo más que un mero gesto simbólico. Es una acción que muestra el camino de la solidaridad real de la clase obrera más allá de las estupideces del nacionalismo o del color de la piel y que se orienta en el sentido preciso de sabotear los intereses económicos de la clase dominante en Suráfrica. Y ese es el talón de Aquiles, punto débil del gobierno Botha: que el poder económico sobre el que se basa la dominación blanca se vea perjudicado por la solidaridad activa y el boicot de los trabajadores del mundo.

El acuerdo económico-social

El AES (Acuerdo Económico-Social) pacto firmado por sindicatos (CCOO y UGT) patronal (CEOE) y supervisado por el gobierno con el fin de controlar los incrementos salariales, regular la política de inversiones privadas y públicas y el empleo, etc., está siendo denunciado por sindicatos y patronal acusando al gobierno y acusándose entre sí por la falta de cumplimiento en los compromisos adquiridos. Pero aclaremos un poco las cosas. Los sindicatos firmantes sí cumplen, porque su misión es aceptar en los convenios colectivos los incrementos salariales y las condiciones de trabajo recomendadas por el ministerio de Economía y plasmadas en el AES y, sobre todo, frenar cualquier intento de movlización de la clase obrera que ponga en peligro los acuerdos. Es en este sentido en el que los sindicatos están cumpliendo ejemplarmente. De todas formas, aunque la desmovilización y control del movimiento obrero sea un factor fundamental en este tipo de acuerdos, existen otras cláusulas complementarias cuya puesta en práctica es, igualmente, importante para los empresarios. Concretamente, la flexibilización de plantillas y la tasa de cotización a la Seguridad Social son los dos aspectos que ahora centran las discrepancias entre los firmantes del AES.

Por un lado, los sindicatos van ganando un desprestigio creciente entre los trabajadores aceptando unos acuerdos que año tras año reducen los

salarios y no dan ningún resultado positivo en la creación de empleo. Por eso tienen que guardar las apariencias diciendo que son los demás quienes no cumplen.

Por su parte la política del gobierno es clara; ellos mismos lo dicen sin reparos: hay que iniciar la recuperación de la economía española dando facilidades a los empresarios para invertir y para que las empresas, en general, sean más rentables (o sea, para que obtengan más beneficios). Ahora bien, estamos a punto de entrar en el año de las elecciones generales y la política favorecedora de los intereses empresariales ha de tener unas limitaciones para que no influya negativamente en el conjunto de aspectos que conforman la economía general hasta el punto de desbaratar los planes del gobierno de cara a revalidar por otros cuatro años la gestión del PSOE al frente de la burocracia del estado central.

Pero los empresarios quieren más. Aunque reconocen que el gobierno hace una política favorable a sus intereses, exigen que lo haga con más decisión y que vaya más lejos. Los empresarios son insaciables, además de unos inútiles. Están acostumbrados a operar con carta blanca bajo las condiciones creadas por el franquismo y la adaptación a una gestión de la explotación del trabajo en condiciones capitalistas modernas se les vuelve una tarea difícil... Desde 1978 la política de contención salarial ha hecho posible un cierto nivel de acumulación de capital en

manos de los empresarios privados, que no se ha reflejado ni en una disminución del desempleo ni en una mejora apreciable de las condiciones técnicas del aparato productivo. ¿A dónde han ido a parar tales beneficios? Cabe pensar que a la especulación financiera que produce dinero fácil y seguro (por ejemplo, invirtiendo en bonos del estado) a corto plazo, a los sectores de la llamada economía subterránea o, simplemente, se ha malgastado por incapacidad de los propios empresarios para llevar a cabo una gestión moderna acorde con los actuales requerimientos de la explotación capitalista.

Bien, pues los empresarios que ya han conseguido "el despido libre" con las cláusulas de los anteriores acuerdos firmados (AMI, ANE) referidos a la flexibilización de plantillas ahora se empeñan en conseguir que el despido sea, además, gratis. Quieren evitar tener que pagar las indemnizaciones a los trabajadores despedidos así, como reducir al mínimo su cotización a la Seguridad Social.

En cualquier caso, de todas estas desavenencias en la familia pactista una cosa podría resultar interesante. El propio presidente de la patronal, J.M. Cuevas, sugería en unas declaraciones a un diario de Madrid, el día 10 de setiembre, que posiblemente volverían a discutirse los convenios a nivel sectorial o de empresa sin la ayuda de los acuerdos-marco entre las cúpulas sindicales y la patronal. Si así fuera, podría darse el

caso de que la actividad militante de colectivos autónomos de trabajadores dentro de las empresas consiguiera relanzar las movilizaciones tras reivindicaciones que pudieran desbordar las previsiones gubernamentales, por ejemplo, en lo que a subidas salariales se refiere con lo que de un lado, dificultaría la proyección de una política rígida en materia laboral desde el gobierno y, de otro, ofrecería la posibilidad para que los sectores más combativos del movimiento obrero obtuviesen unas mejoras que siempre serían el objetivo de los sectores más atrasados. Desde luego, la idea del presidente de la patronal, no va en ese sentido; sino en el de

dividir al conjunto del movimiento obrero y adaptar el nivel de los acuerdos en función de las condiciones de cada empresa o sector. Ahora bien, es simplista pensar que ese cambio táctico de la patronal, en caso de llevarse adelante, supondría una fragmentación de la clase obrera. Hasta ahora, la unidad del movimiento obrero no ha sido real, sino tan sólo la unidad burocrática "por arriba" de las direcciones sindicales (CCOO y UGT) que se autodefinen como representantes del conjunto de los trabajadores y firman acuerdos-marco, a pesar de no alcanzar entre ambas ni el 20% de afiliación de todos los trabajadores.

El sentido de nuestra argumentación, al contrario, apunta hacia la posibilidad de que el surgimiento de movimientos de negociación a nivel de empresa, en primer lugar, significaría un fortalecimiento de la actividad del movimiento de base autónomo —se entraría en una nueva fase de actividad asamblearia— y, en segundo lugar, la convergencia de empresas y sectores en lucha por similares objetivos representaría la posibilidad de configurar la unidad real del movimiento obrero "desde abajo"; como ocurría durante el ciclo de luchas autónomas de los últimos años del franquismo.

Felipe González en la ONU: en favor del frente común de los estados por la represión

Aunque no llenó la plaza —habló durante la hora del almuerzo de los representantes de los países en la ONU y sólo la mitad de los asientos estaban ocupados— y su discurso estuvo plagado de las típicas palabras vacías de las grandes ocasiones, hubo un aspecto del discurso de Felipe

González que merece ser resaltado.

Desde todos los estados se viene llevando a cabo, últimamente, una manipulación del lenguaje en el sentido de calificar toda oposición radical bajo la acusación de terrorismo en grado de simpatizante, encubridor, etc. Es lo que se llama el proceso de criminalización (o sea, consideración como criminal) de toda actividad de izquierda que no acepte los principios de la democracia burguesa. En Alemania, por ejemplo, la inculpação criminal afecta a todos los grupos políticos "extraparlamentarios", en Italia a quienes se mueven en el área de la autonomía obrera, aunque jamás hayan tenido relación con actividad armada alguna, en España, a todos aquellos que se salen de las directrices del pacto social, que denuncian torturas y malos tratos, etc. Pues bien, el presidente González ha sabido estar a la altura de las circunstancias en su discurso ante la ONU en lo que se refiere a las manipulaciones del lenguaje, asociando la lucha contra el terrorismo con la defensa de los derechos humanos. Desde la izquierda, normalmente, denunciamos los "excesos" policiales en la lucha contra el terrorismo así, como la supresión de las garantías constitucionales con la excusa de la aplicación de las leyes antiterroristas (véase, por ejemplo, el "peinado" del barrio del Pilar en Madrid). En este sentido, España aparece en el informe anual de Amnistía Internacional como un país donde no se respetan los derechos de los detenidos bajo la acusación de terrorismo

(los casos de torturas y malos tratos demostrados en las comisarías españolas figuran en ese informe). El señor González ha querido demostrar su condición de hombre de estado y sin ningún reparo identificó la lucha contra el terrorismo con la lucha contra los regímenes fascistas en favor de los derechos humanos. Así se explica la política del "vale todo" en la lucha antiterrorista; vale la manipulación de los medios de comunicación, valen los GAL, etc.; vale todo porque como él mismo decía, lo que pretenden los terroristas "es acabar con la convivencia y la libertad", puntos centrales de los derechos humanos.

De todos modos no queremos dejar pasar la ocasión de recordar algunas cosas. En la República Federal Alemana, siendo presidente de gobierno el padre espiritual de Felipe González, el socialista Willy Brandt, se puso en práctica el "decreto contra los radicales", según el cual cualquier sospechoso de pertenecer a un grupo, o de tener ideología comunista o, simplemente izquierdista, ecologista, etc., no podrá tener acceso a la condición de funcionario (maestro, cartero, etc.). Otro ejemplo más, en la misma RFA, igualmente, con la complicidad del partido socialdemócrata alemán que tanto ha ayudado e inspirado al PSOE: ¿fue acaso la defensa de los derechos humanos lo que hizo que fueran asesinados en la cárcel de Stanheim, Andreas Baader y Ulrike Meinhoff? O, si se prefiere, quedémonos en casa, ¿dónde estaban los derechos humanos de Agustín Rueda, Joseba Arregui...? ■

Presupuestos para el año 1986: continúa la política restrictiva del gobierno contra los trabajadores

A finales de setiembre pasado el ministro de Economía y Hacienda hacía públicos los presupuestos generales del estado para el año 1986. El propio ministro los calificaba como de "enorme austeridad y enormemente solidarios". Aunque el sentido de la solidaridad del señor ministro suele reducirse al hecho de la resignación de los trabajadores a los planes de austeridad para ayudar a obtener mayores beneficios a las empresas, lo que sí han suscitado es, al menos, una cierta unanimidad. Tanto sindicatos, como patronal han reaccionado con opiniones desfavorables a los presupuestos presentados.

Lo que se desprende de una primera lectura, aunque sea superficial, de la distribución de los gastos, es el mantenimiento de una política económica orientada claramente en el sentido de mejorar las condiciones del capital privado, a pesar de las críticas de la pa-

tronal. Así, los presupuestos se enmarcan en el plan general "de estímulo a la inversión privada y al consumo" que publicaba el Boletín Oficial del Estado el 18 de setiembre. En este sentido el razonamiento del gobierno es muy simple: hay que facilitar a los empresarios la obtención de beneficios y el acceso a créditos con bajo interés para que ese capital acumulado se invierta y cree así, puestos de trabajo. Además, es necesario estimular el consumo interior (reduciendo las retenciones fiscales, pero no los impuestos) de modo que se incremente la demanda de bienes y servicios por parte de la población que dispondría, teóricamente, del dinero que no le será retenido en la nómina para gastar. A tal fin el gobierno se compromete a reducir el déficit público (es decir, gastará menos y así se verá obligado a pedir menos dinero al Banco de España y

a los bancos privados por lo que quedará una mayor cantidad de dinero disponible para los créditos a las empresas privadas) y a acentuar sus esfuerzos en ultimar la reconversión industrial. Claro está que una cosa es la teoría económica expuesta en los manuales de estudio y otra muy distinta la realidad. Porque lo que no está claro es cómo con unos presupuestos de "enorme austeridad" como el propio Solchaga reconoce se va a estimular el consumo o de qué modo las inversiones van a favorecer la creación de puestos de trabajo si lo que están exigiendo los empresarios es, precisamente, mayores facilidades para el despido de los trabajadores y un abaratamiento del mismo (no pagar indemnizaciones) para que tales inversiones sean rentables. Además, basta observar la tendencia general de la producción capitalista para darse cuenta que

las inversiones se orientan más bien en el sentido de sustituir el trabajo vivo realizado por los trabajadores por el trabajo muerto (por las máquinas) que es una de las razones del alto desempleo que se padece en el mundo capitalista occidental.

De todos modos no podemos dejar pasar desapercibidos algunos hechos significativos, como por ejemplo, que el presupuesto del Ministerio del Interior sea de un 3,8% del total y el del Ministerio de Defensa sea del 8,9% en contraste con el presupuesto del M. de Agricultura, Pesca y Alimentación (2,4%), Sanidad (0,3%) y Obras Públicas y Urbanismo (3,4%).

Creemos que esto puede dar una idea del tipo de prioridades de un gobierno que se dice socialista ante un país con tres millones de parados y en donde la degradación de las condiciones de vida son cada día más ostensibles. ■

Coordinadora

■ **BARCELONA.** En la última reunión de Coordinadora se pidió a Barcelona que informara sobre las tareas y manos en su terminal de contenedores. Está en marcha un trabajo sobre las terminales de los puertos de Algeciras, Valencia, Tarragona, Tenerife, Las Palmas, Bilbao, Cadiz, Alicante y Barcelona. Realizado tal trabajo lo iremos publicando en la ESTIBA. Por el momento anotamos cómo se realiza el trabajo en la terminal de Barcelona:

Recepción: *Apuntador*, que verifica el número del contenedor, precinto, destino y buque. *Sobordista*, que distribuye la carga y ordena la situación al *Manipulante* ya sea vancarrista, torero o transtainer.

Carga: *Encargado de buque*, que es el que coordina el trabajo a bordo, revisa las trincas y da las órdenes a los capataces. *Capataces*, que comprueban la correcta situación en bodega de los contenedores y dan las órdenes oportunas de la carga a los estibadores y al amantero. *Sobordista*, que siguiendo la secuencia de carga según el plano de la estiba ordena a los *Manipulantes*, normalmente por radio, los contenedores que hay que estibar y su situación en el stok. *Confronta*, que comprueba los números de los contenedores y precintos y se ocupa de que la secuencia de carga sea la correcta. *Estibadores*, que trincan o destrincan los contenedores, colocan o sacan las platinas de ajuste de los contenedores.

■ **ALGECIRAS.** El 18 de septiembre, todos los puertos del estado pararon una hora en solidaridad con Algeciras por los enfrentamientos del día 16 con la Guardia Civil, y en apoyo a las reivindicaciones de los estibadores portuarios por lo que respecta a la pesca. Después se ha llegado a un acuerdo con los empresarios del sector para negociar un convenio.

Por lo que respecta al trabajo de estiba, la situación se ha complicado. Los estibadores se niegan a firmar con las empresas un convenio que incluya los usos y costumbres del puerto y que comporta negar la exclusividad en las tareas de grúa, sobordista, confronta, y manipulación de medios mecánicos. A pesar de todo, en la terminal de contenedores, Naviera del Odiel, SA, utiliza personal no censado ya sea de su propia empresa, ya sea de Sealand Iberica, SA. Ante tal situación, la Coordinadora ha mandado el preaviso de huelga indefinida para empezarla el día 13 de octubre y que afectará a todas las empresas estibadoras del estado español que carguen o descarguen, estiben o desestiben mercancías de los barcos: Sean Land-Pacer, Sea



Land-Pionerr, Sea Land-Leader, Sea Land-Adventurer, World-Lynx, Navicon, Navipor, Suecia, Ocean Commander, Ocean Legend, Ptº Santofia, Merzario Britannia, Merzario Italian, Maerks Bravo, Clifford Maerxs, Anna Maedxs y Arthur Marks.

■ **CENTRO DE ESTUDIOS.** Recordamos a todos los puertos que tienen pendiente aun la contestación a las encuestas sobre contenedores, sobre la realidad de cada puerto, y sobre las tablas de edad que, en anteriores circulares, se ha ido pidiendo, que nos la hagan llegar aprovechando el encuentro de Cadiz, durante la Asamblea general de delegados del 29, 30 y 31 de octubre. Es importante también, de cara a la ESTIBA, nos hagais llegar fotos de la vida diaria de vuestro puerto.

■ **ENCUENTROS SINDICALES.** Tal como se había acordado en el último encuentro de mayo en Getafe, en el que asistía la Coordinadora y del que dábamos cuenta en la ESTIBA de julio/agosto, tuvo lugar en Madrid, el sábado 28/9, la reunión prevista con la asistencia de prácticamente los mismos colectivos (CSUT, SU, SLMM, CANC, Coordinadora, Colectivos de Condiesel, Roca, etc...). Quizás la prisa, por parte de unos, por unificar en unas siglas, cara a las elecciones sindicales próximas, el vasto conglomerado de unos colectivos próximos pero con realidades y trayectorias distintas; y el recelo, por parte de otros, de no caer en montajes más allá de la incidencia real, como podría ser el paso de una coordinación (que creen absolutamente necesaria) a una coordinadora y de aquí a una organización..., hizo todo ello que se avanzara lentamente en la discusión y sólo se llegara a acuerdo en los cuatro primeros puntos de las CON-

CLUSIONES a debate y que a continuación transcribimos:

Las organizaciones que suscriben este documento después de varias reuniones hemos llegado a los siguientes acuerdos:

1º.— Coincidimos en la necesidad de impulsar un sindicalismo que desarrolle la lucha de clases, anticapitalista, asambleario, con un proyecto de transformación radical de la sociedad.

2º.— Defendemos la necesidad de potenciar los distintos niveles de lucha relacionándolos entre sí, en la empresa, sector o ramo, los pueblos y barrios, la OTAN, la ecología, las nacionalidades, movimientos de mujeres, etc.

3º.— Nuestra experiencia en los distintos procesos anteriores nos demuestran la inoperancia que para la lucha de clases tienen la creación de organizaciones burocráticas, y potenciamos un tipo de organización ajustada a las distintas realidades, que no suplante las decisiones de la mayoría de trabajadores afectados.

4º.— Consideramos necesario el desarrollo de las relaciones entre las distintas organizaciones que coincidan en una misma nacionalidad o zona, cuya cercanía y problemática común posibilita una mayor capacidad de aglutinación en base a la discusión y el trasvase de experiencias.

■ **INTERNACIONAL.** Se recibe una carta del Secretario General de la WORKERS SOLIDARITY ALLIANCE, en la que manifiesta que, ha tenido conocimiento de la existencia de la Coordinadora y propone intercambio de documentaciones e informaciones. La W.S.A., es una organización en la línea anarquista clásica de Estados Unidos (a menos en el lenguaje que emplean), hermanada, según manifiesta, a la CNT-AIT de España. Acompañan la carta algunos panfletos

O. E. P. B.
c/. del Mor, 97
Tel. 310 58 23
BARCELONA - 3

Barcelona 2-10-85

Sr. Capitan del V/ Langenberg :

La asamblea de delegados de la Organización de los Estibadores Portuarios de Barcelona, reunidos en asamblea ordinaria el pasado lunes acordó por unanimidad que se considerara la presencia del V/Langenberg de Sudafrica, fondeado en nuestro puerto, como visita non grata para nuestra Organización y nuestro Pueblo

El motivo de este rechazo viene dado por la política de apartheid que han practicado y están practicando los gobiernos de Sudafrica y de una manera especial el presidido por el Sr. BOTHA, integrados por una minoría blanca racista que oprime brutalmente a la población negra que pierde vidas humanas en defensa de sus derechos reconocidos en la Declaración Universal de los derechos Humanos de 1948 y en los demás pactos internacionales.

Nos solidarizamos en la lucha de este pueblo por su liberación y condenamos enérgicamente la nefasta y cruel política de apartheid que ejerce el gobierno de Sudafrica.

Ante estos hechos nuestra Organización considera que la visita del V/Langenberg no nos es grata y exigimos se tomen las medidas pertinentes para zarparlo antes posible evitando de esta manera imprevisibles incidentes.

Atentamente



Por la Asamblea de Delegados de la
Organización de los Estibadores Portuarios Barcelona

Considerada «non grata» la presencia del buque surafricano S.A. Langenberg



Los estibadores portuarios de Barcelona consideran «non grata» la presencia del buque «S.A. Langeberg» de banda sudafricana, por la política de apartheid que practica el gobierno de Sudáfrica, y urgen su rápida salida.

y publicaciones que estan a la disposición de todos, y de los cuales Enrique nos ha enviado un resumen por si algun compañero está interesado en una mayor información.

Nos llega un nuevo comunicado de IWW (Industrial Workers of the World), en el que

se concreta ya un orden del día para la Conferencia Internacional de Comités de mayo próximo, de la que informábamos en la última ESTIBA, y en el que se incluye una lista de los colectivos invitados entre los que está Coordinadora.

La exclusividad en el puesto de trabajo requiere profesionalidad

Hablar de profesionalidad en los puertos, como en cualquier otro sector de la producción, se hace hoy muy difícil. El nivel de mecanización y automatización existente nos ha convertido a todos en simples especialistas. No se hace necesario el conocimiento profesional en casi ninguno de nuestros puestos de trabajo. En nuestro caso podemos decir que, excepto los maquinistas, estamos condenados a repetir unos movimientos monótonos, a vigilar el trabajo de las máquinas y a evitar perder la vida a manos de estas.

Al hablar de profesionalidad hemos de evitar caer en el reaccionarismo que este concepto comporta. No hay que olvidar que esta palabra está siendo corrientemente utilizada por el capital que es quien, al fin y al cabo, saca provecho de ella, para conseguir una mayor y mejor producción. También los sindicatos, sobre todo en estos momentos de readaptación económica, la usan en exceso como punto de transacción en la negociación y como reproche a los trabajadores cuando estos se alzan en la protesta sobrepasando los límites de la organización sindical. Esto suele ocurrir bastante en los momentos de reflujo de la lucha, como el que ahora nosotros atravesamos. Casi todos los males del colectivo obrero se justifican en la falta de profesionalidad de sus miembros.

Otra peligrosa secuela del excesivo hincapié en la profesionalidad es el uso que se hace de ella para entablar la competencia entre colectivos obreros; en nuestro caso, entre puertos. El patrón juega hábilmente con nuestra profesionalidad para

entablar relaciones de competencia entre nosotros, de las que al final sólo él saca provecho. En los puertos, desgraciadamente, tenemos experiencias de esto, pensemos en la figura del fijo de empresa.

Hablará de profesionalidad en positivo pero cargado de miedos, ya que comporta un difícil equilibrio. Habrá incluso momentos en que como método de lucha tengamos que contradecir toda la teoría que aquí se desarrolle para recurrir a la indisciplina, el trabajo lento, mal realizado, etc. para lograr nuestro objetivo colapsando la producción.

En los momentos actuales de crisis, desempleo, reestructuración, nuestro puesto de trabajo se ve cuestionado no sólo por la introducción de nuevas tecnologías sino por las propuestas de la patronal y el gobierno, que ven la posibilidad de racionalizar los puertos eliminando mano de obra y abaratando su costo.

Para argumentar la racionalidad de sus propuestas echan mano de argumentos como que "el portuario es caro", "las manos están sobredimensionadas", "los portuarios mandan en los puertos", "no hay responsabilidad y seriedad en el trabajo", "la maquinaria y mercancía no la pueden dejar en nuestras manos", etc.

Se hace necesario negar en la práctica estos argumentos para contribuir a mitigar en lo posible la inestabilidad que nos amenaza. Al menos no empeorar las cosas por el momento con actitudes personales o de grupos que no contribuyen a mantener un mínimo prestigio profesional de los colectivos.

El trabajo de apuntadores o confrontas está siendo muchas

veces reemplazado por oficinistas y personal de la empresa por la poca seriedad con que este se realiza. Los encargados y capataces están siendo suplantados por marine-managers, que a pesar de su rimbombante denominación, su principal función es poner en crisis la capacidad portuaria para dirigir las operativas. En muchos puertos los maquinistas de nuevas máquinas son personal ajeno al censo portuario, por la dejación que hacemos de nuestra capacitación profesional. En faenas de bordo y tierra cada vez aparecen más que caen fuera de nuestro alcance, trincajes, camiones, roll-ones, concesiones, etc. Todas estas prácticas contribuyen a que nuestro trabajo carezca de justificación real y nuestra función portuaria se haga cada vez más cuestionable. En el intrusismo portuario hay mucho de incapacidad profesional de nuestros colectivos.

Sería largo mencionar prácticas todavía más dudosas y que todos conocemos: ausencias del puesto de trabajo, embriaguez, exigencia de dinero, negativa a realizar funciones u horarios, maltrato de mercancías o máquinas, broncas e indisciplina irracional, etc. Hemos de entender que el puerto y nuestro trabajo no puede estar expuesto a la voluntad puntual de cada individuo y a sus intereses personales del tipo que sean en cada momento.

Estamos asistiendo a un ataque duro contra el colectivo portuario y contra todo lo que asegura nuestra estabilidad y exclusividad en el puesto de trabajo. La OTP por su parte está haciendo una ostentación de desinterés y dejación de sus deberes respecto al colectivo portuario, que todavía nos coloca más en la cuerda floja. Si a esto respondemos nosotros con la desidia, la despreocupación, la falta de seriedad en la organización y realización del trabajo podemos decir que en las actuales circunstancias estamos cavando nuestra propia fosa.

Si reclamamos la exclusividad en las faenas portuarias es porque pensamos que estas requieren un nivel profesional en las personas que las tienen encomendadas y no pueden estar expuestas a advenedizos. Hay que tener en cuenta que en nuestro trabajo no todo es producción y altos tonelajes.

Por esto creemos que hoy se hace imprescindible para luchar con coherencia por nuestra estabilidad en el empleo, por la exclusividad de las fae-



nas portuarias, por la unidad de nuestros colectivos en un solo organismo u empresa, por mantener nuestro nivel de empleo y salarial... una toma de conciencia por parte de cada individuo en cuanto a la seriedad profesional en su trabajo, exigencia de todas las faenas y puestos de trabajo que tenemos encomendados y de los nuevos que surgen alrededor de nuestra profesión, capacitación para todas las nuevas tecnologías y especialidades que en los puertos se desarrollan; sin olvidar que la realización seria y atenta de nuestra función contribuye también a la seguridad en el trabajo, que todavía brilla por su ausencia en los puertos.

Hay una razón por la que la falta de dedicación y profesionalidad en el trabajo resulta reprochable. La mayoría de las veces la irresponsabilidad de unos en la faena la han de suplir los compañeros con exceso de trabajo, sobre tensión, stres y por supuesto trabajando con mal humor y tensión. Y este es un derecho que nadie se puede apropiarse, el de recargar las espaldas de los compañeros.

La patronal suele aprovechar en la negociación las faltas y desidias de "aquel día", de "un individuo" etc. para negar

lo que se reivindica. Esto hace más difícil la labor de los delegados en la negociación por la existencia de actos a todas luces reprobables.

No quiero omitir una última consideración en el sentido de que el mayor o menor celo profesional de algunos sectores de nuestros colectivos no nos exime de la responsabilidad de la lucha portuaria en la medida en que somos trabajadores. Lo hemos dicho al principio que no es sólo, ni principalmente, la actitud personal de cada individuo lo que nos desprofesionaliza. La desprofesionalización es un fruto de lo que al principio señalábamos y por tanto no se puede buscar en ella la causa de nuestros males.

No nos excedamos en la exaltación de la profesionalidad hasta el punto de olvidar que nuestra desidia y despreocupación hacia el trabajo es un rechazo natural hacia el trabajo asalariado, actividad enajenada repetitiva, inútil la mayoría de las veces, embrutecedor casi siempre, como simples eslabones de una maquinaria social absurda a la que ya hemos descubierto las intenciones.

Barcelona, Octubre 84



¿Hacia dónde va el tráfico marítimo?

(En la ESTIBA de julio/agosto dábamos información sobre la actual estrategia en el transporte marítimo, a partir del material que nos llegaba de la Conferencia Alternativa de Hamburgo de mayo/85. Ahora, insistiendo en ello, traducimos un largo artículo de S. Bologna aparecido en el periódico italiano "Il Manifesto" el 17 y 18 de julio.)

300 billones de liras es el presupuesto previsto por el Plan nacional para el transporte (en Italia) y que afecta al tráfico de mercancías por carretera, mar y ferrocarril lo que supone una revisión total de la red nacional de transporte. Comencemos por el sector marítimo: el 71% de nuestras importaciones se hace por mar. Pero el estado de la flota nacional es desastroso. Los puertos o están sobrecargados o inutilizados. Entretanto, se ha desencadenado la más despiadada competencia en torno a los fletes de los últimos decenios. Desde hoy comenzamos en estas páginas un recorrido sobre la influencia de la informática en las naves y las nuevas rutas así, como con entrevistas e intervenciones de dirigentes y sindicalistas de los puertos de Hamburgo, Rotterdam, Bremen; Barcelona, Marsella y Trieste.

La Conferencia nacional del Transporte ha marcado las directrices de la fase final del Plan nacional del Transporte. Es la primera vez que en Italia se lleva a cabo un estudio en profundidad sobre el sistema general de transporte y se formula un proyecto tan ambicioso de modernización. Grandes corporaciones públicas y privadas, Ansaldo, Italmimpianti, Fiat, han participado directamente, o a través de sus grupos asesores, junto con el ministerio de transportes y el de Marina mercante en la elaboración del Plan que ahora será revisado por el CIPE y después será sometido a la aprobación del parlamento. Se ha consultado, también con notables expertos extranjeros, como Leontief; las cosas se han hecho a lo grande porque lo que está en juego es de suma importancia en la estrategia futura del desarrollo económico del país.

300 billones de liras de inversión en diez años representa uno de los mayores compromisos que jamás haya adquirido un estado hacia un sector industrial (Marx define el transporte como una industria). Conviene, por tanto, proveerse de un mínimo de información para poder afrontar una discusión sobre decisiones tan importantes y que afectan no sólo a los adscritos al sector sino, en cierto modo, a todos los habitantes del país. Y conviene hacerlo bajo un punto de vista que no sea ni el de Italmimpianti, ni de Ansaldo, ni el de la Fiat; un punto de vista que no haga referencia a ninguna de las fuerzas en juego (muchas de ellas, como por ejemplo los sindicatos, es como si no tuvieran nada que ver) pero que refleje por un lado la discusión a nivel inter-

nacional sobre estos temas y, por otro establezca problemáticas que conciernen al trabajo asalariado. Esta primera serie de materiales que sometemos a discusión se refieren al sector marítimo y está compuesta por algunas observaciones nuestras recogidas tomando como referencia los materiales disponibles de la XIVª Conferencia Internacional de Muelles y Puertos, celebrada en Hamburgo a principios de mayo (1985) y complementada con extractos del Plan marítimo presentado por Italmimpianti al ministerio de transportes. Pero sobre todo está compuesta por las intervenciones y entrevistas con dirigentes y sindicalistas de puertos como Hamburgo, Rotterdam, Bremen, Barcelona, Marsella y Trieste.

Una nueva fase en la guerra por los fletes

El comentarista de una de las más prestigiosas revistas de transporte marítimo ha escrito recientemente que "un comediógrafo no hubiera podido representar mejor el dramático enfrentamiento que se está dando actualmente sobre las principales rutas oceánicas entre los más potentes armadores del mundo."

Desde hace más de un siglo las principales líneas de navegación (Atlántico Norte, Europa-Extremo Oriente, Norteamérica-Extremo Oriente) han estado controladas por sociedades de armadores reunidas en cartells¹, denominados "conferencias", que establecen los precios de los fletes y, en cierto modo, el reparto del tráfico. Pero en los últimos años compañías navieras de reciente formación han conseguido imponerse en las mismas rutas de navegación, aunque estaban fuera de los cartells, poniendo en práctica precios más bajos (de un 10% a un 30% más bajos). Por eso han sido calificadas como outsiders². Algunas continuaron esta práctica en algunas rutas y participaban en los cartells en otras.

El año pasado dos de ellas, la U.S. Lines, que goza de grandes subvenciones del gobierno norteamericano y la compañía de Taiwan Evergreen, en la que la participación de capital estadounidense es muy alta, han instituido servicios de transporte alrededor del mundo de naves portacontenedores capaces de transportar 4000 unidades. Aparentemente, no hay nada de extraño en ello, pero como se ha puesto de manifiesto en muchas intervenciones, esta iniciativa entraña el peligro de: a) a nivel capitalista, romper el equilibrio secular y

los difíciles acuerdos logrados sobre la distribución del tráfico marítimo con los nuevos países que intervienen con su flota mercante en el mismo; b) en el plano geográfico, por lo que respecta a Europa, poner en crisis los puertos del norte y ofrecer, en cambio, nuevas oportunidades históricas a los puertos del mediterráneo; c) en el plano de la organización del transporte, establecer una jerarquización entre los puertos manteniendo unos pocos de primera importancia y otros muchos con una importancia secundaria, convirtiendo en periféricas zonas que antes eran de central importancia; d) por lo que se refiere a la organización del trabajo, ampliar el desempleo entre los trabajadores marítimos y los portuarios a la vez que incrementar los ritmos de trabajo; e) a nivel general, enfin, crear una nueva filosofía del transporte internacional.

Los efectos de la revolución informática

Que una nueva filosofía comienza a afirmarse en el mundo del transporte, en general, con el ropaje de una nueva concepción organizativa más que con el de los nuevos hallazgos tecnológicos, es cada vez más evidente, sobre todo, desde el momento en el que la revolución informática ha cambiado, por una parte, la concepción industrial de la gestión de los convoyes marítimos y, por otra, ha permitido una gestión conjunta de todo el sistema. En todo el mundo el sector del transporte se encuentra cada vez más integrado en el sector logístico de la empresa, absorbiendo inversiones cada vez mayores, e impulsando la concentración del capital y unas reestructuraciones cada vez más rápidas.

Otro efecto que indirectamente está ligado a la revolución informática es el que se refiere al desplazamiento de las directrices del tráfico como consecuencia de la nueva localización de los centros de producción mundial. La crisis de los sectores productivos tradicionalmente situados en las franjas costeras del viejo continente ha arrastrado consigo a los grandes puertos que tenían una función estratégica en el sector del transporte de algunos países y en el conjunto de su economía.

Reconducir esta situación significa replantearse las infraestructuras de enormes áreas, buscar industrias sustitutivas (Rotterdam). En resumidas cuentas, los requisitos de rentabilidad de las inversiones en este sector —que por su naturaleza es

un sector internacional— son cada vez más complejos. Con esto se pretende decir que si el gobierno italiano se ha decidido a realizar actualmente un esfuerzo tan considerable, en otros lugares —donde no hay un retraso como el que hay aquí— los esfuerzos son aún mayores y más concentrados.

Un plan marítimo para Italia

El 71% de las importaciones italianas llega por mar, el 57% de las exportaciones también se hace por mar, pero sólo el 24% de este tráfico internacional está realizado por naves de bandera italiana: todo esto comporta considerables efectos acerca de la elección de los puertos.

Se ha calculado que cerca de dos millones y medio de toneladas de mercancías provenientes de Italia, o con este destino, pasan por los puertos del norte de Europa. Si la institución del servicio alrededor del mundo —como algunos mantienen— llevara al Mediterráneo flujos de transporte hasta ahora estabilizados en el norte de Europa, el transporte marítimo italiano no sólo deberá introducir mejoras en los puertos para el feeder³ costero (distribución de la carga a lo largo de más puntos de la costa a partir del puerto principal por donde pasa la línea de tráfico alrededor del mundo, o bien concentración de la carga sobre varios puntos en confluencia hacia el puerto principal). Pero, en cualquier caso, deberá reconstruir su flota, actualmente obsoleta, envejecida, en propiedad de pequeñas empresas (57% con una sola nave, 32% con dos naves) y con escaso nivel de especialización. En este sentido, algunos países recurren a políticas proteccionistas.

En comparación con las condiciones de que dispone la flota internacional, sobre todo en la actual coyuntura de "guerra por los fletes", las condiciones de la flota italiana parece irremediable, a pesar de las grandes inversiones. Es interesante, no obstante, en el proyecto presentado por la Italmimpianti, la propuesta de desarrollar la navegación de cabotaje costero para el tráfico nacional que el transporte de semiremolques mediante naves "oro" o "multitransportadores" puede ser conveniente respecto al transporte por carretera o al transporte combinado terrestre-marítimo entre la Italia del sur y la del norte.

El enfrentamiento con los estibadores

El sistema de organización



del trabajo portuario en el mediterráneo por lo que respecta a los principales puertos como el de Barcelona, Marsella o Génova, descansa aún sobre el principio de la "exclusividad"; o sea, que el acceso al trabajo en el puerto está reservado a un cierto número de trabajadores preestablecido, siendo controlado ya sea por una cooperativa de tipo especial como la Compagnia única para el transporte de mercancías diversas de Génova, ya por un organismo público como la OTP en Barcelona o por el sindicato mayoritario como en Marsella. En estos puertos existe un sistema rotatorio de trabajo que significa una composición de las manos cada día y a cada turno. Así mismo, hay un sistema de pago del salario garantizado para los estibadores a quienes no haya correspondido un puesto en la composición de las manos de cada turno.

En los puertos del norte, donde los enfrentamientos con la organización obrera y sindical se retrotrae a hace quince o veinte años, aunque el estibador está legitimado por un contrato personal de trabajo depende, como fijo, de una empresa y tiene un horario de trabajo rigidamente regulado.

Las necesidades de personal en momentos cruciales está garantizado por un pool de trabajadores eventuales gestionado por la administración portuaria. O bien existe, como en algunos puertos italianos, la situación de privatización pura y simple, donde la empresa o armador, que son propietarios o alquilan el muelle, dan trabajo a quienes quieren. Adecuar la organización del trabajo en los puertos mediterráneos a la de los puertos norte-europeos es actualmente un objetivo declarado de los gobiernos y empresarios. Sobre este último enfrentamiento en el mundo marítimo-portuario es particularmente significativa la entrevista realizada a un representante de los portuarios españoles.

Estos son brevemente algunos de los problemas en torno a los cuales deberán versar los temas de discusión referidos al Plan nacional del transporte. Pero salvo "Il Sole-24 Ore" la prensa diaria ita-

liana parece ignorar este tema. ¿Acaso resulta poco interesante?

Brumas en el Mar del Norte Hamburgo, Rotterdam, Amberes, puertos en competencia con el Mediterráneo

La franja costera que va de Dunquerque a Hamburgo comprende el más antiguo y potente sistema portuario del mundo, si se considera como era portuario actual, la que desde hace más e un siglo aglutina los flujos del tráfico de la época colonial con los creados como consecuencia de las sucesivas revoluciones industriales. ¿Cuál es la reacción actual de los puertos del Norte de Europa ante la temida transferencia de tráfico hacia el área mediterránea?

Zeebrugge, Amberes, Rotterdam, Amsterdam, Emden, Wilhelmshaven, Bremen, Bremerhaven, Hamburgo se han convertido después de la II Guerra Mundial en grandes áreas industriales que alimentan con porcentajes que alcanzan cotas el 50 al 60% el movimiento de estos puertos. Las industrias que se han instalado allí pertenecen a la misma familia que las que han devastado las costas meridionales e insulares de Italia —siderúrgicas, petroquímicas y químicas—, y que han sufrido en los últimos años el mismo tipo de crisis que en otros lugares. Un ejemplo entre todos: la refinería de Wilhelmshaven, la mayor de Alemania Occidental que ha cerrado sus puertas 10 años después de su inauguración. Este ha sido el primer factor de la crisis de la franja costera de los puertos del Norte de Europa, más grave en los puertos alemanes y menos en los belgas.

El segundo factor de crisis se ha derivado de la fuerte caída producida en el consumo de productos petrolíferos que ha afectado particularmente a Rotterdam y Hamburgo grandes centros de distribución de derivados del petróleo. El tercer factor es de tipo general, vinculado a la recesión de la economía mundial entre los años 1979-1983.

Se comprende la aprehensión y, en algunos casos, la

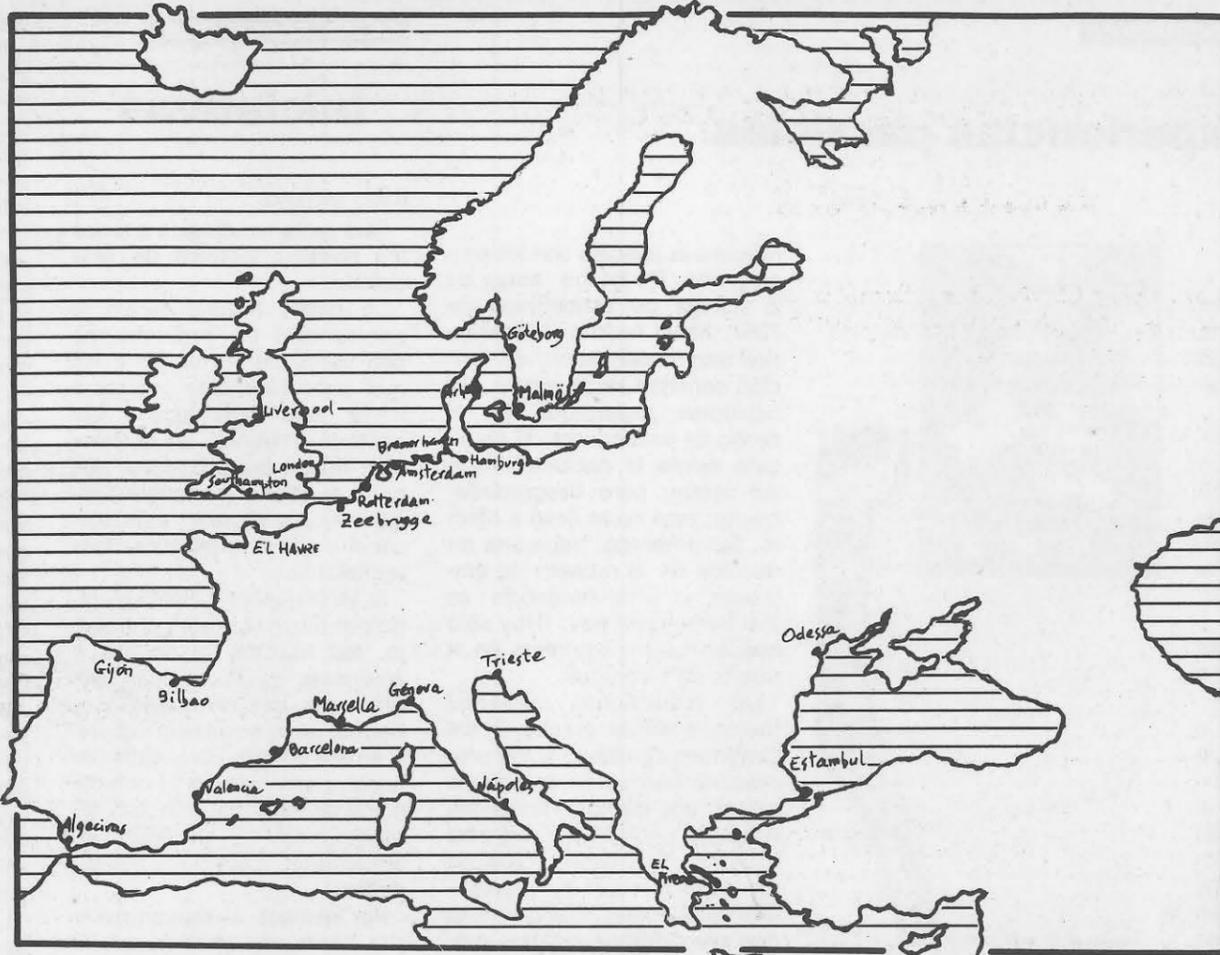
angustia con la que se ha visto enfocado el presunto cambio en las líneas de tráfico marítimo hacia el Mediterráneo; si esto ocurre —se dice— todas las inversiones hechas durante estos últimos años para hacer frente a los factores de crisis serían inútiles.

Tomemos, por ejemplo, los puertos alemanes: Bremerhaven ha acabado en el año 1984 la construcción de uno de los terminales para contenedores mejor dotados del mundo y ha visto, en efecto, subir en los últimos años el impulso reciente del movimiento de contenedores, sobre todo en dirección a Norteamérica, superando las 800.000 unidades anuales. Las líneas de tráfico marítimo de circunvalación mundial, sin embargo, han excluido a Bremen de sus itinerarios. ¿El terminal de contenedores recientemente terminado está destinado a quedar inactivo o ampliamente infrautilizado? Bremen se encuentra entre las regiones alemanas más afectadas por la desindustrialización reciente, con el más alto déficit público y el más alto número de parados. Industrias alimentarias tradicionales, que tuvieron su origen durante el tráfico colonial, se han cerrado o se han trasladado, e industrias de alta tecnología como la aeronáutica están en vías de trasladarse.

Hemos entrevistado, con este propósito, a dos sindicalistas miembros influyentes de los consejos de empresa de la gran compañía Hapag Lloyd y de la mayor empresa del puerto de Hamburgo, la empresa pública HHLA (Hamburguer Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft). Jürgen Sonksen (Hapag Lloyd) dice que "frente a la iniciativa de los armadores estadounidenses Hapag Lloyd no hace nada, no sigue una política adecuada para la renovación de la flota, adaptada a las nuevas exigencias planteadas por las líneas de navegación alrededor del mundo a pesar de ser la primera compañía que puso en servicio el sistema de "full-containers". Todo lo cual hace presagiar un incremento del desempleo en mayor proporción del experimentado en los años pasados como consecuencia de la reestructuración y de la reducción de la tripulación de los barcos tecnológicamente más avanzados".

Jorge Wessels (HHLA) llega a la misma conclusión desde otro punto de vista: "Hemos intentado sacar algunas conclusiones claras de todo este asunto de las líneas de navegación alrededor del mundo. Veíamos que en Hamburgo, Evergreen, descargaba 600 contenedores vacíos antes de zarpar y comprendimos que eso no podía durar mucho tiempo. Ahora, con la línea alrededor del mundo intentan poner remedio a esa situación poco rentable para ellos. Pero haciendo esto desmantelan todo el sistema de fletes fijados en las "conferencias" (en las cuales Hapag Lloyd es uno de los miembros más influyentes).

Esta política agresiva hecha a base de grandes inversiones acabará por arrastrar a otros armadores, activos en las rutas del atlántico norte y



ve histórico de los puertos septentrionales.

de Europa-Extremo Oriente, provocando una guerra de fletes y un hundimiento de los mismos que no dejará de tener repercusiones sobre las condiciones de trabajo de marinos y estibadores. Si un armador como Evergreen decide concentrar su actividad en un solo puerto del norte de Europa y otro del sur, reduciendo los demás al rango de puertos de cabotaje, supondrá una caída en la actividad de las empresas portuarias y de los puertos en general, con repercusiones en el nivel de empleo y en las condiciones de trabajo.

Hoy por hoy no es previsible si esta política puede llevarse a cabo o no; la experiencia de los últimos quince años nos demuestra que no es tan fácil planificar la containerización. Por ejemplo, después de constituirse las líneas alrededor del mundo podemos observar que el número de contenedores vacíos no ha disminuido. Muchos armadores están expectantes antes de meterse en este nuevo asunto. Pero en definitiva no hay nada de positivo para los trabajadores, cuando se producen cambios tan radicales en el mundo del transporte marítimo. Se incrementarán las presiones sobre las condiciones laborales de marineros y estibadores."

También el senado de Hamburgo para defender los intereses portuarios toma medidas favorables a la reindustrialización del área mediante reducciones fiscales y el ofrecimiento de mejores condiciones legales para la instalación de empresas, así como al establecimiento de servicios dotados con alta tecnología (es inminente la apertura de una nueva universidad) y una mayor integración de los sistemas de transporte entre sí mediante el perfeccionamiento de la red telemática. En el puerto, en particular, el senado de Hamburgo quiere dar mayor espacio a la

iniciativa privada, cediendo parte de la HHLA. Pero la mayor presión se ejerce siempre sobre la fuerza de trabajo. Aún no han entrado en vigor los nuevos acuerdos sobre la reducción de la jornada de trabajo que el sindicato del puerto, en un informe publicado en marzo de este año, denunciaba ya que sólo durante el mes de enero de 1985 habían sido realizados 7900 turnos de horas extras por los obreros y 1158 por los empleados de oficinas.

Ahora bien, de mucho mayor alcance son las iniciativas tomadas en los dos grandes puertos que compiten con los alemanes: Amberes y Rotterdam. Situados en una posición geográfica más favorable en la ruta de navegación alrededor del mundo, los puertos belgas y holandeses (a Amberes se añade Zeebrugge y a Rotterdam, Amsterdam) han respondido de una forma muy agresiva a la crisis de los últimos años.

También ellos, como los puertos alemanes, están rodeados de grandes áreas industriales: petroquímica, sobre todo, en Rotterdam y automovilística en Amberes. Tienen gran dependencia del tráfico intercontinental y cifran su posición clave en la afluencia de mercancías de y hacia las cuencas del Ruhr y del Lorena.

Rotterdam ha sufrido en mucha mayor medida los efectos de la crisis industrial y del tráfico marítimo (se ha reducido en un 25% en el período 1979-83) que Amberes, pero ha reaccionado con rapidez consiguiendo atraer hacia sí mercancías cuya manipulación ha supuesto un valor añadido muy superior al perdido en el tráfico; o sea, el tráfico de mercancías en fardos que en un 60-70% se hace en contenedores. También se han producido notables ventajas merced a las nuevas normas de navegación fluvial por el Rhin, el Schelda y sobre el canal que

los une: los trenes de plataformas tienen una capacidad ocho veces superior a un tren de vagones. Pero lo que constituyó el punto de arranque del relanzamiento de estos puertos fue el cambio en la concepción que considera el puerto moderno, una vez acabada su misión de punto de convergencia de las mercancías y siendo insuficiente su misión de centro de redistribución debe convertirse en la dirección logística de un vasto y articulado sistema productivo y económico en el cual el "transporte físico" es una de ellas.

Es obvio, pues, que los mayores esfuerzos se concentran actualmente en el perfeccionamiento de sistemas telemáticos bastante complejos. No es, por tanto, extraño que el puerto de Rotterdam haya acudido pronto a la cita con los servicios de transporte alrededor del mundo y represente en la actualidad una escala fundamental en él.

Amberes, que en los últimos diez años ha sido el más dinámico de los grandes puertos europeos, se ha visto obligado a mantener el ritmo y está acondicionando otra gran terminal para contenedores.

De todo lo dicho, aunque de forma general, es fácil deducir que se ha abierto una nueva fase de competencia entre los grandes puertos y que para hacer frente a la misma se vienen realizando inversiones con una alta tasa de composición orgánica de capital⁵. Se piensa sólo en realizar tareas de dragado de los fondos para permitir que atraquen las naves portacontenedores de la última generación en puertos que están casi todos en la desembocadura de los grandes ríos y con un régimen de mareas con fuertes variaciones.

Ya en la actualidad Hamburgo se encuentra en la dramática situación de no saber qué hacer con los materiales extraídos en las labores de

dragado que están muy contaminados y son altamente contaminantes. No hay, pues, por qué extrañarse si las transformaciones provocadas por la revolución de los transportes en las regiones costeras han hecho surgir movimientos ambientalistas de grandes dimensiones y los Verdes de Hamburgo y Bremen, en una reciente conferencia alternativa sobre los puertos y las costas, en la que el autor de estas páginas ha intervenido, han formulado la propuesta de bloquear las inversiones extensivas para impedir la existencia de una sobrecapacidad productiva, propuesta que los partidos mayoritarios, CDU y SPD⁶, han calificado de reedición del famoso "plan Morgenthau", que en los primeros años de posguerra quería desindustrializar Alemania.

Análogos movimientos ecologistas se producen en Amsterdam y Rotterdam, donde en 1984 se ha desarrollado un fuerte enfrentamiento entre trabajadores portuarios y administración en torno a los problemas de la reestructuración, el primero de los cuales tuvo lugar después de la huelga "no oficial" de verano de 1979 que duró un mes.

En conclusión, podemos decir que ya se trate de Bélgica, Holanda o Alemania, todos tienen en la economía del transporte un sector portuario que representa intereses tan vitales y consolidados que difícilmente contemplarán su declive sin defenderlo con uñas y dientes, incluso, recurriendo a medidas más proteccionistas; si bien la realidad es que para hacer más rentable ese sector el principal instrumento será una mayor presión sobre la fuerza de trabajo y la concentración de inversiones en la mejora de la estructura y de la tecnología.

S. Bologna

(Traducción y notas:
Centro de Estudios)

(1) Cartell: *Convenio establecido entre empresas de un mismo ramo con el fin de regular los precios y evitar, así, la competencia entre ellas.*

(2) *En inglés en el original, significa intruso. En este caso su significación es clara por lo que se refiere a las compañías navieras que no respetan los acuerdos o cartells.*

(3) *En inglés en el original. Hace referencia a los puertos abastecedores.*

(4) *O sea, Bremen y Bremerhaven.*

(5) *La composición orgánica de capital es un concepto teórico de Marx que hace referencia a la proporción existente entre el capital invertido en maquinaria, instalaciones, etc. (capital fijo) y el capital invertido en fuerza de trabajo (salarios; capital variable). Una alta composición orgánica de capital significa que la mayor parte de las inversiones van a parar a la tecnología y la inversión en maquinaria es mayor que la destinada al salario. Es decir, que se sustituye a los trabajadores por las máquinas.*

(6) *CDU (partido democristiano alemán); SPD (partido socialdemócrata alemán).*

DESDE EL PUERTO DE LIVERPOOL

Experiencias paralelas

Queridos hermanos,

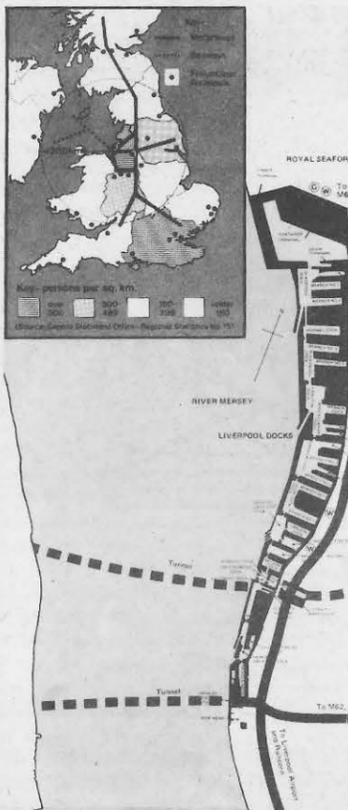
Me disculpo por el retraso en la contestación a vuestra carta en la que pedíais información en relación al periódico enviado (La ESTIBA).

En primer lugar quiero decir que nuestra organización (Port Stewards Movement) ha sido informada de la lamentable situación que existe en Algeciras; esperamos que los compañeros heridos se recuperen rápidamente.

Entendemos perfectamente la lucha que estais llevando a cabo, porque nosotros también nos vimos enfrentados a una situación similar durante la cual exigimos que fuesen los estibadores dados de alta en el registro quienes realizaran las operaciones de carga y descarga del pescado. En algunos puertos estos principios eran respetados, pero en otros no; sobretodo porque el Tribunal había determinado que esta tarea no estaba registrada, como específicamente propia de los estibadores.

Desde que Gran Bretaña se integró al Mercado Común, algunos de los grandes puertos pesqueros, como Hull, Grimsby y otros se han visto perjudicados en las tareas de manipulación del pescado.

Queremos felicitaros y deseáros el éxito y la continuidad de la publicación de vuestro pe-



riódico.

He leído con interés vuestra oposición a la privatización de los puertos y vuestra participación en la Huelga General. Este tipo de acciones demuestra que los estibadores tienen conciencia de lo que afecta a su sector.

Nuestra propia historia es similar a la vuestra por lo que se

refiere a la relación con los empresarios. De hecho, antes de la huelga de estibadores de 1967, había muchos empresarios dentro del sector; su función consistía en contratar trabajadores registrados en el censo de estibadores. El sindicato exigía la nacionalización del sector; pero desgraciadamente, esto no se llevó a efecto. Sin embargo, hubo una reducción en el número de empresas y esta tendencia se mantiene hasta hoy. (Hoy sólo quedan cuatro empresas en el puerto de Liverpool).

Las reducciones sucesivas fueron posibles gracias a los continuos cambios en los procesos técnicos y de trabajo del sector, por ejemplo, la containerización, roll-on, roll-off y las mayores facilidades para la manipulación de las mercancías en el puerto. Durante este proceso sufrimos muchos problemas prácticos y, en muchas ocasiones, tuvimos que recurrir a acciones de fuerza para resolverlos.

Como por ejemplo, en 1972, cuando convocamos y conseguimos llevar adelante una Huelga Nacional. Un informe llamado Jones/Aldington, fue elaborado, y sus conclusiones eran favorables a nuestros planteamientos sobre el registro de trabajadores.

El punto central del informe era que los estibadores registrados deberían ser reabsorbidos por los otros empresarios en el caso de que algunas empresas cambiasen de actividad. Desde 1972 un cierto número de empresas han abandonado su actividad y la actividad fue asumida por otras empresas.

Sin embargo, recientemente una compañía naviera llamada T.J. Harrison decidió dejar el puerto de Liverpool y se crearon serios problemas porque las otras empresas se negaban a aceptar las recomendaciones del informe Jones/Aldington en el sentido de reabsorber a los trabajadores. Inmediatamente convocamos una Huelga Nacional, asumida por todos los puertos del país. El resultado fue que los trabajadores de T.J. Harrison se incorporaron a las otras empresas del puerto.

La situación en España parece apuntar en la misma dirección. Ahora bien, si se lleva adelante la privatización, os advertimos encarecidamente que consigais acuerdos por medio de los cuales, cuando un empresario privado decide dejar su actividad, exista el compromiso por parte de los otros empresarios de absorber la mano de obra de la empresa cerrada.

Fraternalmente vuestro,

Jimmy Nolan. Liverpool

DESDE BARCELONA

Iniciativas

¡Hola colegas!

Esta carta, va dirigida a todos los posibles lectores de este boletín.

Lo hago, porque tengo la oportunidad de comunicarme con todos los portuarios a los que potencialmente les va a llegar esta publicación. Me gustaría colaborar en la creación de un espacio en el que nos sea fácil y asequible relacionarnos a un nivel más personal y si me lo permitís, más entrañable.

Si ya somos un colectivo unido por muchas cosas, el trabajo, los mismos problemas y amenazas y las mismas alegrías, por qué no traspasar la barrera de lo solamente laboral y entrar en esa otra parte de nuestra vida que es la cotidiana, la de cada día, nuestras familias, nuestras aficiones, intercambios, mensajes y necesidades.

Por ejemplo, si alguien necesita hacer una gestión que le podamos hacer aquí en Barcelona que nos lo pida, o viceversa. Ya sabéis que se está creando un centro de archivo y documentación sobre nuestra actividad y en general sobre todo lo referente al movimiento obrero que nos puede

ser muy útil.

Podemos ofreceros acogida y ayuda, para saber que, en cualquier sitio donde haya portuarios, vas a encontrar a alguien dispuesto a ayudarte o a compartir un poco de charla, información, alojamiento, etc.. Un colega en cada puerto.

Yo, por ejemplo; encontré cojonudo que una vez que viajé a Canarias desde Cádiz, los compis me vigilaban y guardaban el coche mientras estuve en las islas; me facilitaron la adquisición de los billetes del barco y además me tomé una cerveza muy a gusto con ellos.

Estas cosas y otras que se nos ocurran y que queramos que lleguen al resto de los portuarios, dinamizarían nuestras relaciones, aprovechando más y mejor el potencial humano que tenemos, para facilitarnos la vida o hacerla más divertida.

Y si, después de decir esto, estais dispuestos a crear ambiente y hacer de este espacio algo que tenga vida y sentido, moved el culo y escribid contando cosas, dándoos a conocer, discrepando, anunciando o pidiendo.

Las cartas dirigidas al centro de documentación que es el que se encarga de hacer este boletín para que sean incluidas en el de próxima salida.

Calle del Mar, 97
08003 Barcelona

Francisco González
(Barcelona)

« RANK AND FILE MINER »

Publicación de los mineros ingleses

Los compañeros mineros ingleses nos mandan el n° 1 de su publicación "Rank and File Miner" de la que a continuación entresacamos algunas líneas sobre la SITUACION NACIONAL, artículo que viene en portada. Este mismo número incluye un informe sobre los estibadores portuarios de Barcelona, su organización y sus estatutos.

A partir del final de la huelga la patronal ha intentado sacar al máximo la ventaja y "restregar nuestras narices en el barro". Han despedido casi 1.000 hombres, 150 de los cuales están ahora en la cárcel.

Nuestra derrota ha preparado el terreno para una nueva ronda de cierres. Han cerrado pozos como Ackerton Hall en Yorkshire. Muchos más en otras regiones han sido señalados o para cierre o para fusión. (...)

La patronal tiene un proyecto claro. Sus represalias, su programa de cierres de pozos y sus ataques contra el sindica-

to, todos siguen este plan. Quieren reducir la industria de carbón en Gran Bretaña y concentrarla en un puñado de "super-pozos".

Estos pozos, como Selby, y los que ya están planificados por la "Vale of Belvoir" y Warwickshire, serán muy productivos, empleando muy pocos trabajadores, y maduros por privatización. (...)

El Movimiento Nacional de Mineros de Base hará una campaña dentro del NUM para asegurar que esta pesadilla nunca pasará. A partir de la finalización de la huelga nacional ha habido una huelga en una u otra cuenca cada semana. La base de nuestro sindicato aún tiene ganas de luchar. Por medio del apoyo a estas luchas locales, y extenderlas dentro y entre las regiones, nosotros en el Movimiento Nacional de Mineros de Base, prepararemos el sindicato por un segundo intento nacional de poner fin a la matanza de nuestra industria por parte de MacGregor y Thatcher.

Crucigrama

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2									*	
3										
4						*				
5									*	
6			*		*		*			*
7						*		*		
8				*						
9		*								
10	*									

Horizontales: 1. Grave enfermedad provocada por el polvo del amianto. / 2. Largo, longitud. Vocal. / 3. Muchacho muy crecido para su edad. / 4. Mandó. Al revés, árbol de buena sombra y buena madera, robusto y derecho. / 5. Limitado, restringido. Decimotercera consonante. / 6. Al revés, afirmación. Vocal. Otra vocal. Matrícula española. / 7. "Vaya ----", decimos de un individuo o tema pesado. Vocal. Al revés, nota musical. / 8. Al revés, se atreve. Lío, maraña. / 9. Consonante. Antiguamente, mediodía. / 10. Apuntador portuario de mercancías.

Verticales: 1. Importante y estratégico puerto situado al sur de España. / 2. Que

tienen sarna. Segunda consonante. / 3. Valiente, buena. Parte inferior y central de la espalda. / 4. Conducto que comunica la faringe con la tráquea, al revés. Preposición. / 5. Al revés, completas, enteras. Al revés, canal estrecho entre dos islas o entre una isla y tierra firme. / 6. Voz para llamar a los cerdos. Vocal repetida. Al revés, río de Alemania. / 7. Padeció dolor, al revés. También al revés, recipiente de cuero que sirve para contener vino. / 8. Pez que en otoño pone los huevos en los ríos y después emigra al mar. Uno, en alemán. / 9. La tercera. Al revés, artículo neutro. Antiguamente, y al revés, siempre, en todo momento. / 10. Pechos. Simio, (femenino).

SOLUCION: Hor.: 1. Asbestosis. 2. Largo. 3. Brava. Lomo. 4. gññññ. En. 5. sadoT. oerf. 6. Tru. A.A. nññ. 7. oñññ. 8. Salmón. En. 9. l. ol. aidoT. 10. Senos. Mona. Confronta. / Vert.: 1. Algeciras. 2. Sar. 3. S. Merdion. 4. S. Merdion. 5. S. Merdion. 6. S. Merdion. 7. S. Merdion. 8. S. Merdion. 9. S. Merdion. 10. S. Merdion.

LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS



Imprime Gratesa (Tarrasa) D. L.: TF-291/84 Diseño: Mestre/Viladomat

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Algeciras: concejales socialistas, UGT, Naviera del Odiel y el director de la Junta de Obras del Puerto contra los estibadores

Durante la pasada huelga de los estibadores portuarios en Algeciras (ver información en el interior) los representantes municipales del PSOE y los sindicalistas de UGT han jugado el más descarado papel de esquirolas.

El puerto de Algeciras ha sido escogido por las multinacionales del transporte y en concreto por SEA-LAND que opera por medio de Naviera del Odiel que ha sido la desencadenante del conflicto, como nueva plataforma estratégica en la distribución del tráfico marítimo entre la Europa del Norte y el Mediterráneo.

En Algeciras la organización de los estibadores era incipiente y la complicidad de la administración del puerto con y del gobierno anterior en la puesta en marcha de una gran terminal de contenedores hacia muy favorable para la SEA-LAND su instalación en este puerto y la imposición de unas condiciones de trabajo al margen de la ordenanza de la organización de trabajos portuarios. Situación totalmente fuera de la ley que el convenio recientemente firmado ha venido a regularizar.

Pero Algeciras también tiene

interés para el PSOE. Uno de los burócratas de este partido es el nuevo director del puerto que, como es ya práctica habitual en la política del PSOE, pretende repartir los puestos de trabajo entre sus afiliados. Así, ante la creación de unos cincuenta puestos de trabajo en la nueva terminal de contenedores, la UGT esperaba poder cubrirlos con sus afiliados. Es el viejo estilo del enchufismo franquista que tan bien han aprendido los socialistas.

Pero el fin de toda esta maniobra no era sólo dar empleo a unos cuantos paniaguados ugetistas; sino, sobre todo, debilitar la posición de la organización de los estibadores en el que está destinado a ser uno de los, o el puerto más importante de la Península. Como en tantas otras ocasiones, el gobierno socialista le hace la cama al capital internacional.

Sin embargo, fue la inesperada pero firme respuesta de los estibadores lo que hizo dar un paso atrás a Naviera del Odiel a la vez que obligaba a representar un vergonzoso papel a UGT y PSOE.

Con el más puro estilo marrullero del franquismo, representantes municipales socialistas,

sindicalistas de UGT y algunos esquirolas de las empresas que practican prestamismo laboral para Naviera del Odiel (OPESA, SERTOSA, TRINCAJE y ASEGURAMIENTO) que se negaban a reconocer el derecho de los estibadores a controlar la contratación del trabajo en el puerto, realizaron una bochornosa manifestación el 16 de octubre exhibiendo consignas tales como: "No a la huelga de la OTP". Pero no quedó ahí la manipulación de los esquirolas. Otra de las consignas decía: "Barcelona para Cataluña y Algeciras para Andalucía". En esta ocasión los socialistas se superaron a sí mismos. (Ni Fraga lo hubiera hecho mejor cuando era ministro de Información de Franco.) Pretendieron jugar con los más ridículos instintos del provincianismo.

Dado que la intervención de la Coordinadora, en general, y de los estibadores de Barcelona en particular apoyando a sus compañeros de Algeciras suponía un fuerte escollo en la resolución del conflicto en términos favorables para Naviera del Odiel, el PSOE quiso jugar la baza de la división de los trabajadores apelando a sentimientos regionalistas. Afortunadamente los estibadores no nos dejamos cazar con semejantes engaños. ¿Barcelona para Cataluña y Algeciras para Andalucía? ¡Pamplinas! La realidad ha demostrado otra cosa: los puertos para los estibadores.



Sin duda, se frotarían las manos de gusto los empresarios si empezásemos a anteponer intereses regionales o nacionales por delante de los que como colectivo de trabajadores

tenemos, independientemente de nuestro origen o pertenencia a un país u otro.

La huelga de Algeciras que tanto ha sorprendido a la SEA-LAND (obligando a presentarse a firmar el convenio a su representante para Europa) si se ha saldado favorablemente a los estibadores ha sido posible, precisamente, porque los andaluces tuvieron el respaldo y la solidaridad de los otros puertos.

SUMARIO

- 3 Asamblea general de Coordinadora. Pasajes, vergonzosa situación. Desde Algeciras.
- 4 Denuncia de los trabajadores del puerto de Corinto. Cartas a Coordinadora.
- 5 Algeciras: crónica de la huelga de octubre.
- 8 Correspondencia.

¡Alerta!

DESPUÉS de que el decreto del 24 de octubre de 1980, que transformaba la Organización de Trabajos Portuarios (OTP) en una oficina especial de Empleo, fuera declarado inválido y nulo a comienzos del pasado mes de octubre, la situación actual es realmente peligrosa. La actual Administración conoce nuestra unión y nuestra fuerza, fuerza que intentará romper de cara a la *privatización de los puertos*.

Esta política pasará por la disolución del organismo portuario y significaría una nueva "vinculación" laboral de los trabajadores con las empresas. Igualmente, supondría la drástica disminución de las plantillas y la flexibilización de las mismas; la abolición del actual sistema de contratación de manos y el desencadenamiento de la competencia tanto a nivel de los puertos españoles, como sobre todo, a nivel de los puertos europeos, proponiendo una oferta más competitiva al

tráfico marítimo internacional.

Ante esto, los estibadores de los diferentes puertos de España y Coordinadora queremos luchar solidariamente con los otros estibadores de los puertos europeos contra la pretensión de la actual Administración española de privatizar los puertos y contra la directa agresión que la actual estrategia del capital multinacional del transporte significa para nuestro trabajo. Y creemos que esta lucha pasa por defender nuestra unidad a nivel nacional y por la creación de lazos internacionales que sean la base de una amplia solidaridad de todos los trabajadores de los puertos en defensa de sus intereses.

COORDINADORA

(en la pág. 2 hay traducción al inglés, francés, italiano alemán y portugués)

All'ertà!

Dopo che il decreto di 24/10/80, qui converteva la Organizacion de Trabajos Portuarios —Organizzazione del Lavoro Portuale— (OTP) in un ufficio speciale d'impiego, è stato dichiarato senza validità nei primi giorni del mese d'ottobre scorso, la situazione attuale è diventata, davvero, pericolosa.

Comunque, l'Amministrazione si ha reso conto della nostra colleganza ed, anche, della nostra forza. Ma, ogni modo, intenderà di rompere quella forza nel suo progetto di *privatizzare i porti*.

Eppure, perchè l'Amministrazione riuscì ad imporre questa politica richiède, prima, la dissoluzione della OTP e poi significarebbe una considerabile riduzione dell'organico operaio ed, anchè, una più grande flessibilità di quello stesso, inoltre, il scatenamento della concorrenza a livello dei porti spagnuoli e soprattutto, a livello di quei europei, che cercherebbero la miglioranza delle sue condizioni per quello che riguarda al traffico marittimo internazionale.

Dunque, innanzi queste vicende, noi, operai dei porti spagnuoli e COORDINADORA, vogliamo lottare solidariamente, insieme ai lavoratori degli altri porti europei, contro i piani dell'amministrazione spagnuola di privatizzare i porti ed anchè contro il diretto attacco che la attuale strategia del capitale multinazionale del trasporto rappresenta dirimpetto il nostro lavoro. Ed, in più, crediamoci che questa lotta dovrà fondarsi sulla difesa della nostra unità a livello nazionale ma pure sull'estabilimento dei legami internazionali che siano la base di una più ampia solidarietà tra tutti i lavoratori delle molle nella difesa degli suoi interessi.

COORDINADORA

Achtung!

Nachdem der Erlass vom 24. 10. 1980 —der die Organizacion de Trabajos Portuarios, OTP (Organisation der Hafendarbeit) in ein Spezialarbeitsamt verwandelte— Anfang vergangenen Oktober für nichtig erklärt wurde, hat sich die Situation sehr verschärft. Die bestehende (Verwaltung) kennt unseren Zusammenhalt und wird versuchen ihn zu brechen, angesichts der *Privatisierung der Häfen*.

Diese Politik strebt die Auflösung der OTP an und würde ein neues "Arbeitsverhältnis" der Arbeiter mit den Firmen bedeuten. Zur gleichen Zeit würde dies eine drastische Verminderung der Belegschaften und eine Erhöhung ihrer "Flexibilität" mit sich bringen,

sowie die Abschaffung des aktuellen Systems der Arbeitsverträge und damit eine Kettenreaktion der Konkurrenz entfachen, sowohl in Spanien als auch in ganz Europa, durch billigere Angebote für den internationalen Seeverkehr.

Das wollen wir verhindern. Deshalb werden wir solidarisch kämpfen, zusammen mit den Hafearbeitern der anderen europäischen Häfen, gegen die Absichten der spanischen Regierung, die Häfen zu privatisieren und gegen die direkte Aggression, die diese Strategie des multinationalen Kapitals des Transports für unsere Arbeit bedeutet. Wir sind davon überzeugt, dass dieser Kampf die Verteidigung unserer Einheit auf nationaler Ebene einschliessen muss, sowie den Versuch, internationale Zusammenhänge herzustellen als Basis einer breiten Solidarität aller Hafearbeiter, zur Verteidigung ihrer Interessen.

COORDINADORA



politique verrait la disparition du système actuel de négociation de la composition des équipes opérant sur les quais,

Look out!

After of the government's bill dated on 24th october of 1980, leading to the transformation of the Organizacion de Trabajos Portuarios —Organization of the harbour's Labor— (OTP) in a special job's shop, was declared to be both invalided and nullified at the beginning of past october, the current situation is really difficult. Actually, the spanish Administration know that we stay together and organized. So, the administration will try to break out our strength against *privatisation of the harbours*.

This policy would mean the dissolution of OTP and, thereby, a new *labor relation* of the workers with the enterprises. Furthermore, the new policy

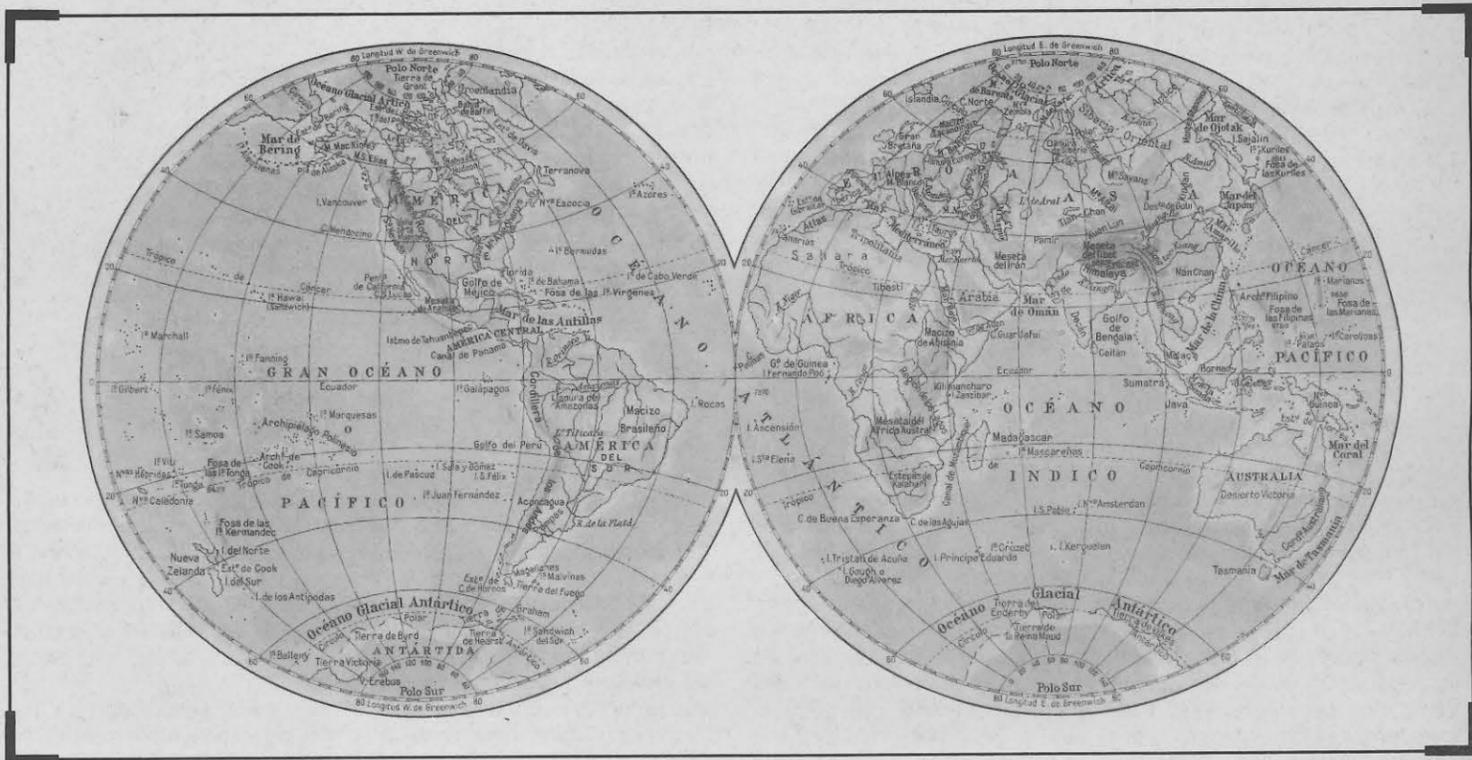
all European dockers in the defense of their interests.

COORDINADORA

Atenção!

Nos começos do passado mês de Outubro foi declarado caduco e nulo o decreto do 24/10/1980, que transformava a "Organización de Trabajos Portuarios" —Organização do Trabalho Portuário— (OTP) num serviço especial de emprego. Actualmente a situação é particularmente grave. A Administração actual reconhece a nossa união e força; forsa que se oporá à *privatização dos portos*.

Esta política implica a dissolução da OTP e significará uma *nova relação* de trabalho entre os estivadores e as empresas. Ela supõe igualmente uma re-



Attention!

L'anulation et l'invalidation du décret du 24/10/1980, qui transformait la Organisation des Travaux du Port (OTP) en un bureau spécial d'embauche a rendu la situation actuelle réellement dangereuse.

L'Administration reconnait notre force et notre cohésion; c'est pour cette raison qu'elle essaye de nous briser dans le cadre de la politique de *privatisation des ports*.

Cette politique suppose nécessairement la suppression de la OTP et signifierait la *réorganisation des rapports de travail* entre les dockers et les entreprises qui les emploient. De plus, si ces plans gouvernementaux sont mis sur pied, cela provoquerait une importante réduction d'emplois ainsi qu'une plus grande flexibilité du travail. Egalement, cette

et le déclenchement de la concurrence tant au niveau des ports espagnols qu'au niveau des ports européens afin de rendre le trafic maritime international plus compétitif.

Face à cela, nous, dockers des différents ports d'Espagne et la COORDINADORA, voulons lutter solidairement avec les autres dockers européens contre la volonté de l'Administration espagnole actuelle de privatiser les ports. Nous voulons, également, lutter contre l'agression directe que représente la stratégie du capital international qui domine l'ensemble du trafic maritime.

Pour ce faire, cette lutte doit s'appuyer sur la consolidation de notre unité, tant au niveau national qu'international, par l'établissement de nouvelles liaisons qui seront le point de départ pour une plus large solidarité de tous les travailleurs des dockers en vue de la défense de leurs intérêts.

COORDINADORA

would imply a drastic cutting off in the number of the employed dockers and, also, a labor flexibility; the abrogation of the actually system by contracting the "gangs" and an unchaining of the competence among the different ports, at spanish level, but, overall, among the european ports seeking to offer greater competitiveness to the international maritime trade.

Facing this perspective, the dockers from all spanish harbours and the "COORDINADORA" want to have a solidarity and to fight together with the european dockers against this attempt of privatisation from the spanish Administration and against what the direct attack of the actually strategy of multinational transport means for our jobs. We believe that this struggle must be carried though by defending our unity at national level but, overall, by close international relations which would be the basis for a whole solidarity for

dução drástica dos efectivos assim com a flexibilidade dos mesmos; o fim do sistema actual de contratação da mão de obra e o começo da concorrência, tanto entre os portos espanhóis como (e sobretudo) entre os portos europeus, criando condições de maior concorrência no tráfico marítimo internacional.

Perante esta situação, os estivadores dos diferentes portos de Espanha e a "COORDINADORA" querem lutar solidariamente com os outros estivadores dos portos europeus contra a intenção da actual Administração espanhola de privatisar os portos e contra a agressão directa que significa a actual estratégia do Capital multinacional contra a nossa situação. Nós pensamos que esta luta deve constituir o fundamento da nossa unidade a nível nacional e da criação de laços internacionais, base de uma larga solidariedade de todos os estivadores para a defesa dos seus interesses.

Asamblea general de Coordinadora

Durante los días 29, 30 y 31 de Octubre, hemos celebrado en Cádiz nuestra periódica Asamblea General, con representantes de 36 puertos. Esta asamblea, aparte de la importancia normal que tienen para nuestra organización las asambleas generales, como lugar de discusión y de decisión fundadas en la democracia de base, tenía mayor importancia por celebrarse en un momento clave para Coordinadora y para todo el trabajo de estiba y desestiba en los puertos: La anulación del decreto de 1980, decreto que transformaba a la OTP en una oficina especial de empleo, obliga a la actual administración a sacar ya su decreto de reorganización del trabajo portuario que tiene por objetivo la *privatización de los puertos*. Objetivo que por otra parte la actual Administración ya está intentando conseguir aparte de la promulgación del

decreto, como es el caso actual de obligarnos a cobrar el plus de asistencia al trabajo según la nueva ley, a tanto por hijo, es decir, convirtiéndonos automáticamente en parados a cargo del INEM, mientras que para nosotros está muy claro que el plus de asistencia nada tiene que ver con el paro.

La Asamblea ha podido pues durante estos días abordar y discutir toda la compleja problemática de la actual situación y lo ha hecho a la luz tanto del conocimiento de las grandes estrategias del transporte marítimo mundial como a la luz de su experiencia en los puertos y muy en especial de su reciente experiencia en Algeciras.

La nueva estrategia del transporte mundial, ampliando el monopolio de unas cuantas multinacionales, debido a la necesidad de altas inversiones, basada en la necesidad de re-



ducir los stocks (capital inmovilizado), modificará el tráfico marítimo, cobrando más importancia el Mediterráneo (línea por Suez-Gibraltar-Panamá) y disminuyendo el actual tránsito por el norte de Europa y exacerbará la *competencia entre puertos*. Si un país o un puerto oferta más barato se llevará pues el tráfico. De aquí la importancia de una estrategia conjunta de todos los estibadores portuarios, más allá de su país o su sindicato, y de aquí también la necesidad de negociar por líneas, ofertando en todos los puertos a una misma Compañía el mismo número de manos/rendimiento. Un ejemplo práctico de esta

respuesta solidaria contra la competencia entre puertos es lo que han hecho los compañeros de los puertos de Canarias que ante el lugar que ocupan en el tráfico Sur-Sur han conectado con los otros puertos de Inglaterra, Holanda y Alemania para no rebajar ellos los costos.

Con el desarrollo de la nueva tecnología en los puertos tanto mecánica como informática, también se avecinan cambios

importantes en el trabajo de estiba siendo pues necesario asumir ya desde ahora como estibadores portuarios el control de toda la maquinaria y el acceso a toda la información, desde el más general hasta el más cercano como puede ser conocer que hay dentro del container.

Algeciras ha sido un punto focal donde se han planteado muchos de estos problemas, donde se han cruzado muchos de estos intereses, y en donde los estibadores portuarios y Coordinadora han sabido acertar.

A la luz de todo esto pues, en la asamblea se han ido perfilando los caminos por los que andar, por donde actuar, contra la competencia entre los puertos, contra la privatización de los puertos, por una mayor unidad y solidaridad entre puertos, por los objetivos en definitiva, que dieron cuerpo a Coordinadora: unidad, rotatividad, profesionalidad.

Pasajes, vergonzosa situación

La situación a raíz del conflicto de marzo y la entrada de 39 compañeros en el censo cambió por completo el panorama.

En primer lugar, la desmoralización y la situación precaria en que quedaron los 70 trabajadores ocasionales, contratados fuera del muelle, dependiendo de una especie de situación privilegiada dentro del INEM —contratación nominal de las empresas. La situación se agravó, pues de estos 39 compañeros, bastantes de ellos empezaron a doblar y a trabajar sábados y domingos sin recuperación de días, olvidándose del problema de los trabajadores que quedaban fuera del censo. Se implantan las manos mínimas con lo que se quitan de 50 a 70 puestos diarios. Las manos las implanta García Cañibano, sin ningún tipo de oposición por parte de UGT ni de nadie.

Se empieza a trabajar en el sentido de crear una organización sindical que aglutine tanto a los trabajadores de dentro, como de fuera, y cuyas cabezas sean trabajadores de OTP. Por otro lado, se mantienen contactos con García Cañibano y su abogado para ver los problemas que tenemos, pero no fructifican en nada. La sección sindical se llamará Estibadores Portuarios Independientes (EPI), pero no acaba de funcionar puesto que ningún fijo se anima a tirar con el rollo adelante. Se denuncian los doblajes y los festivos ante García Cañibano, y se intenta que se establezcan unos criterios de entrada de la gente. Con

esto se llega a julio y en un Consejo Local se decide cubrir otra vez la plantilla con veintuna personas de la lista, para setiembre. Nuevamente la gente se vuelve a elegir a dedo y se comenta que existe una lista negra de gente para evitar que ésta entre. Esta lista negra estaría compuesta de doce a catorce personas, entre ellas el comité de eventuales y la gente que se destacó en la lucha de marzo. El comité de UGT se destaca en señalar a la gente que no quiere que entre.

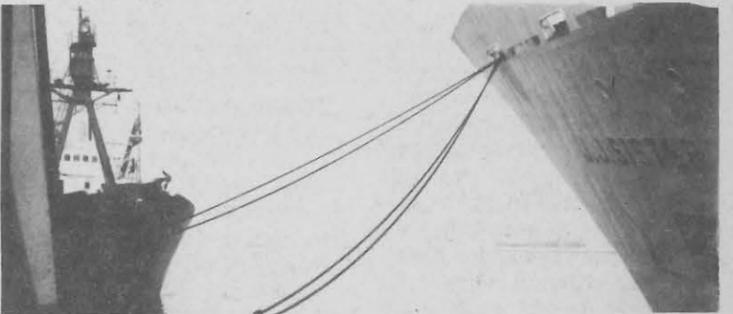
Cuando se conoce de nuevo que va a haber puestos de entrada comienza la desbandada de alguna gente que, a base de cenas con Olaizola y otras artimañas, logran que esta lista se cambie y, en definitiva, es Olaizola quien decide quien entra y quien no. Esta entrada se produce el 16 de setiembre. Se intentó montar alguna acción con gente de dentro —dejar las especialidades— de cara a conseguir presión para que no se entrase a dedo; pero no se pudo llevar a cabo.

A partir de aquí quedan 50 compañeros fuera del censo, más divididos y desmoralizados que antes, y agravado todo por la falta de trabajo durante los meses de agosto, setiembre y octubre. Con la entrada de estos 21 se vuelve a relanzar la idea de organizar a la gente de dentro. Ya en la última asamblea aparecen unos 25 fijos se monta un comité y se decide empezar con esta realidad. Como puntos de conflicto y ejes de trabajo se decide sobre los temas de do-

blaje y festivos. La verdad es que la gente que forma el comité está muy verde y la realidad de muchos ex compañeros que "pasan" ampliamente de cualquier reivindicación y solidaridad con los que quedaron fuera, deja muy negro el panorama. De todas maneras, se intentará empezar con las presiones para acabar con el doblaje, como primer paso.

Por parte de G. Cañibano se ha formado una segunda lista de eventuales. En principio serán unos 180 trabajadores, pero la intención parece ser la de dejar definitivamente esta lista en unos 100 trabajadores. Esta situación puede ser muy jodida puesto que en la perspectiva de Olaizola está meter otros 35 trabajadores —unos 11 en diciembre y 22 o 23 en febrero— con lo que quedarían 15 compañeros —más o menos los de la lista negra— y no sería aventurado suponer que habría en mente una idea de absorber lo poco que queda de la segunda lista. La perspectiva para estos 15 sería la de no entrar en un par de años, hasta que no haya jubilaciones.

Es, realmente, a todas luces asombroso, cómo un comité de UGT permite este trabajo eventual en el puerto y no lucha para que todos los trabajadores estén como fijos dentro de OTP. Así, tenemos que ver como, después de muchas luchas que han conseguido acabar en todos los puertos con estos trabajadores eventuales, hoy en Pasajes se da esta vergonzosa situación.



Compañeros:

Todas las reuniones y conversaciones, debates y discusiones que han tenido lugar en Cádiz han versado sobre lo que nos imaginamos se está cocinando en Madrid. Todos sabemos lo que se estará tramando en varios ministerios y direcciones generales.

Si nos hacemos cargo de que realmente nuestro sector se está cuestionando y que, consecuentemente, vamos a ser manipulados por unos intereses capitalistas, no es necesario tener que decir que estamos alerta. Debemos llegar a la conclusión y convencernos de que, aunque estamos más unidos que nunca, también es cierto que no está la Administración muy satisfecha después de nuestra actuación a nivel estatal. También tenemos que ser muy realistas y pensar que podemos hacer frente a cualquier entidad estatal. Pero, hagámonos la idea de que no somos tan poderosos —aunque sí bien organizados— y nunca podremos medir nuestras fuerzas con todo el aparato del estado.

Esto quiere decir, ni más ni menos, que tenemos que estar preparados en todo momento para hacer frente a cualquier adversidad y no confiarnos nunca en nuestra capacidad de acción.

No deberíamos sentirnos ufanos y entender que, todo lo re-

lacionado con nuestro convenio, y con la lucha que nos llevó, ha redundado en una victoria por nuestra parte. Conciéndonos de que la situación actual de nuestro colectivo y la participación positiva de los demás compañeros no ha sido una batalla de la que podamos sentirnos vencedores. Pensemos que en donde únicamente podríamos salir airosos es ganándole al Estado, y eso jamás lo vamos a conseguir. Por tanto, sólo hemos ganado tiempo. ¿Qué hacer?

Pues lo que está en la mente de todos, estar a la expectativa y decidirnos a cualquier tipo de acción, con tal de defender nuestros puestos de trabajo; ya que, por el contrario, si nos ven titubear nos utilizarán. Y aún más, tratarán de darnos la puntilla porque tienen sus motivos. Es innegable que la Administración tiene que sentirse un poco incompetente e inoperante. Y no sólo de cara a muchas instituciones y organizaciones de toda índole y de cara al país, sino también con repercusión fuera de nuestras fronteras. Por tanto, pondrán todo su empeño —que es bastante— y accionarán todos los resortes con miras a conseguir uno de sus más deseados sueños: destruir a Coordinadora.

¡No lo olvidemos! ¡Tomemos conciencia y no demos la espalda a nuestro enemigo!

Algeciras, 1 de noviembre

Denuncia de los trabajadores del puerto de Corinto

Queridos compañeros:

Adjunto os remitimos una carta que encontró un compañero del puerto de Alicante, estando trabajando en un buque de café, esta carta venía pegada en un saco de café.

Esta carta es una denuncia de los trabajadores del puerto de Corinto, y la creemos de interés para su publicación en la Estiba.

Sin otro particular y esperando la consideréis de interés para su publicación, os saludan los compañeros de Alicante.

1985: Por la paz, todos contra la agresión.

Corinto, jueves 12-sept.-1985

Para los distintos medios informativos del país.

Estimados Compañeros,

Nosotros los trabajadores de A.P.C. denunciamos, o alertamos a las autoridades competentes del país que en el puerto de Corinto la Empresa A.P.C., siendo el principal puerto de Nicaragua, se está yendo al fracaso por razones que nosotros los trabajadores desconocemos y nos extraña que nuestro gobierno no se haya dado cuenta de lo que sucede en nuestro puerto con A.P.C., por lo tanto pedimos que se haga una revisión sobre las tarifas porque el salario que ganamos actualmente no nos llena las necesidades del hogar.

Por tanto, solicitamos a alguno de los miembros de nuestra Dirección Nacional hacer una visita a este puerto para dialo-

gar con los trabajadores antes de que este problema se vuelva un caos para la economía nacional, ya que los trabajadores no quieren laborar debido al bajo salario que se les está pagando actualmente, y esto creemos nosotros se debe a la mala aplicación del S.N.O.T.S. que le dieron los negociadores.

No omitimos manifestarle que en el asunto del transporte nos hemos visto a veces en la necesidad de esperar hasta 2 horas después de terminada la última llamada que es a las 10: P.M. para que el jefe de transporte de A.P.C. dé la orden para que nos trasladen a nuestros hogares.

Agradeciéndoles de antemano la atención que presten a la presente, y esperando que nuestras quejas sean escuchadas y se nos dé una pronta y positiva respuesta nos es grato suscribirnos de Vds.

Muy atentamente

TRABAJADORES DE A.P.C.
Corinto (Nicaragua)
Sector Estibadores

(La carta lleva un texto escrito a mano que dice:

"Ruego al que encuentre este papel lo entregue a una rotativa para que sea distribuido en su país y si es posible, que llegue hasta Nicaragua, así ayudarán a los estibadores de Corinto. Acá estamos mal porque ganamos 100 y necesitamos 300 para comida. Les agradecemos todo lo que hagan por nosotros."

Estibadores de Corinto



Desde Tarragona

Con toda mi simpatía a COORDINADORA

Hemos pasado juntos muchos días, días de alegrías, días de preocupaciones, de impaciencias, de intranquilidades, pero esos días precisamente fueron los que sirvieron para unirnos más, en un EMPEÑO, en el empeño que tiene todo buen trabajador portuario en defender los intereses del colectivo al cual representa.

Más que paciencia, lo que hemos tenido es una gran constancia ante una agresión de unos derechos conseguidos con muchos esfuerzos y no podía ser que unos locos en el poder y locos por el poder, se salieran con la "suya".

Se decía de los conflictos de

Canarias, de los de Barcelona, que eran unos conflictos de unos trabajadores que no se sometían a las "leyes". Además de acusarlos de trabajadores "franquistas-fascistas", los acusaban de cobrar comisiones de otros puertos por desviar los barcos al puerto del cual cobraban la comisión, este por lo menos era el caso que se solía dar en el puerto de Tarragona.

Pero la verdad, cuando llega al momento, llega muy pequeña, pero cuando llega con el transcurso de varios años, entonces es cuando llega grande y hermosa.

Pero lo que no tenemos ni debemos olvidar, es a aquellas personas que se quedaron

atrás en esta lucha, bien a las que dieron su vida, una parte de su miembro o el desgaste la dejaron en la cuneta, a todas ellas aquí va mi más fiel reconocimiento.

Y a las que no supieron o no quisieron estar entre nosotros, las perdono, ellas se lo perdieron.

Y como todavía hay mucho camino por recorrer, y vosotros teneis mucho trabajo en esa reunión de Coordinadora que celebráis en esa bonita ciudad de CADIZ.

No me queda más remedio que despedirme, recordando muy buenos momentos que he pasado entre vosotros, con un viva mi PUERTO, y un

¡VIVA LA COORDINADORA!

Con un fuerte abrazo

José Escaño

Tarragona, 28-octubre-1985

A favor del deporte

Este escrito quiere dar continuidad al aparecido en "La Estiba" del mes de julio nº 8.

El deporte tiene como función básica la prevención de enfermedades, provocadas por exceso de angustia en el que nos vemos envueltos, y que sus raíces son, competitividad, crisis económica, guerra nuclear, medio ambiente, etc., etc., y esto provoca un aumento de agresividad; que se refleja en nuestra conducta de forma negativa.

El deporte, y en este caso, el joggin o carrera continuada, asume la necesidad de canalizar ese exceso de agresividad de forma que podamos transformar, agresividad en bienestar, recuperando con ello la facilidad que tiene nuestro cuerpo a desplazarse a pie y que

fácilmente se olvida, reduciendo nuestra movilidad natural.

Con ello no quiero dar la impresión de tener la solución, pero por lo menos ayuda a buscarla.

Tal vez el atletismo de fondo por su peculiar sencillez es el deporte óptimo para todos ya que su práctica no requiere un gran desembolso en material, su práctica se puede desarrollar en zonas abiertas, su técnica es fácil en conjunto, su práctica está llena de ventajas.

En nuestro caso, el interés que nos movió a la práctica de la carrera de fondo no fue otro que el de rebajar tripa y, de paso, algún que otro vicio menor. A medida que pasaba el tiempo empezábamos a encontrarnos con esa vitalidad de cuando se es un chaval, los

días pasaban y los recorridos se hacían más largos, se notaba un sentimiento personal de satisfacción.

Fue aproximadamente hace dos años, y de forma espontánea nos planteamos, en participar en pruebas de fondo, la primera recayó en la más popular de CATALUNYA, CIUTAT DE BARCELONA, nuestra sorpresa fue singular, el ambiente era cálido, la gente hablaba, se notaba comunicación, creo que ello influyó para seguir en este mundillo que son las carreras de fondo.

Desde la primera, hasta la última cursa hemos participado en cursas populares, semimaratones, y en el último maratón de CATALUNYA.

Lo que intentamos con estos escritos es promover el interés al deporte en cualquiera de sus manifestaciones donde el contacto emocional con otros deportistas proporciona un hilo de comunicación.

Saludo al compañero de Valencia que de una forma desin-



teresada propone el promover un encuentro deportivo, sabiendo la tradición de los valencianos por las carreras de fondo, esperamos que se llegue a realizar.

Club Esportiu Estibadores Barcelona

Actividades subacuáticas

Somos un grupo de compañeros de trabajo, pertenecientes al Club Deportivo de los Estibadores del puerto de Barcelona, que practicamos actividades subacuáticas diversas tales, como cine, foto y exploración; así como, también algunos practican, la pesca submarina. Creemos que sería interesante poder contactar con compañeros de otros puertos que también practiquen nuestro deporte para poder intercambiar información sobre lugares de pesca e inmersión, de nuestras respectivas zonas de residencia y de otras, o sobre temas de las diferentes actividades subacuáticas, en general.

En espera de vuestras noticias, recibid un saludo afectuoso.

Los compañeros submarinistas del puerto de Barcelona.

Algeciras: crónica de la huelga de octubre

La confrontación fundamental de los estibadores en este conflicto se ha dirigido contra la empresa Naviera del Odiel, S.A. (NOSA), que es la empresa estibadora de SEA-LAND en el puerto de Algeciras. Desde el inicio de su actividad Naviera del Odiel, S.A. ha venido cometiendo sistemáticamente, toda una serie de irregularidades laborales tales como el empleo de trabajadores con contratos "en blanco" no pertenecientes al censo de estibadores, la realización de horas extraordinarias en un número que sobrepasa el millón y la práctica del prestamismo laboral a través de las empresas OPESA y Trincaje y Aseguramiento S.A., ambas pertenecientes, igualmente, a NOSA.

El día 11 nos reunimos en el edificio de N.O.S.A., a propuesta de Ambrosio (presidente de la J.O.P.), por si se llegaba a algún tipo de acuerdo. No hubo nada que hacer, así lo reconoció éste y se dio por terminada la reunión.

Todo se desenvolvía dentro de la normalidad, como siempre lo ha demostrado el colectivo. Este, en su totalidad nos esperaba en las inmediaciones del Servicio para que les diéramos noticias. Pero, como siempre pasa, existen los "incontrolados", que no atienden a razones ni a nada, y pasó que hubo hasta encontronazos entre nosotros mismos. Además, este incidente no pasó desapercibido, ya que estaban presentes la Guardia Civil y algunos "espías" de las empresas. Imaginemos la conclusión que estas sacarían de nosotros.

Después de contactar con todos se serenaron los ánimos y nos despedimos hasta el día siguiente.

Día 12. Hubo algunas lamentaciones por parte de los "desmandados" y continúa el día dentro de la "normalidad".

Acudieron todos los compañeros por si se originaba alguna novedad. El puerto permanecía inactivo, excepto el servicio de "ferries" y el correo. Tampoco hubo lonja, por ser festivo. Nos despedimos, comunicando antes que nos reuniríamos de nuevo a las once de la noche.

Nos volvimos a concentrar. Dimos una vuelta por todo el perímetro del muelle y viendo que todo estaba tranquilo, incluyendo a los "intrusos" y a las empresas decidimos dar por terminada la concentración.

—Quieras o no quieras, siempre te hace preguntas cuando lees, tanto las Ordenanzas, el Convenio Marco o el preaviso de huelga y, ya se sabe; como existen tantas cosas ambiguas... La verdad es que se ha escrito mucho en contra del Convenio Marco, de las Ordenanzas y de nuestras pretensiones. Todas estas consideraciones están en el ánimo de muchos trabajadores. En el fondo es buena cosa ya que se desprende interés y ganas de estar preparados.

Día 13/10. El día anterior habíamos dicho que nos veríamos a las 12 de la noche en el edificio de la O.T.P.

Nuestro asesor jurídico nota cierta preocupación por que les concedan a las empresas el "servicio mínimo". Este insiste en que nos anticipemos en esta posible medida porque una vez concedido dicho "favor" es imposible que sea rechazado. De forma que cuando nos enteremos de lo más mínimo acudir al gobernador.

Pensamos que en Cádiz, como cabeza de Zona estarán a la expectativa y nos avisarán de lo más mínimo.

Esta noche, a partir de las 12, seguiremos narrando las incidencias —si se producen— y de todas formas completando el informe.

Entramos en el puerto y vimos que los de la "trinca" los habían comprometido para que hicieran el trabajo nuestro; no lo consentimos y hubo algunas discusiones. Posteriormente vino a vernos el jefe de departamento de tráfico, para notificarnos que si habíamos recibido notificación de Ambrosio de poner en práctica los servicios mínimos. Le dijimos que no sabíamos nada del asunto. Este, más que a notificarnos nada, vino a tomarnos el pulso. Nos vio fuertes y nos dio palabra de que no iban a trabajar.

Posteriormente nos mandó a llamar a un responsable de SEALAND para hacer lo mismo que antes había hecho el jefe de tráfico. Nos "pulsó" y nos dijo que no merecía la pena que estuviésemos en el muelle y que no trabajarían hasta las 8 de la mañana.

El muelle quedó paralizado hasta las 8 de la mañana y durante toda la jornada se trabajó con absoluta normalidad.

Como por la noche, dos responsables de empresas insistían mucho sobre los servicios mínimos, les dijimos a estas que íbamos a Cádiz y nos entrevistaríamos con el gobernador por la mañana, eso fue lo primero que hicimos; tres de nosotros visitamos a este y se aclararon las cosas, sobre el trabajar en horas de huelga.

Día 14. Como es "natural" —se lo montan muy bien— seguimos teniendo una mala acogida en la opinión pública. Entre la incompreensión que nos merecen los demás colectivos, la mala leche de las empresas y los sindicatos "mayoritarios" que ansían manipularnos, resulta que cada día somos más impopulares. La

U.G.T. ha publicado en la prensa que los puestos de trabajo del Puerto no son patrimonio de nadie. Esto es de impacto para los trabajadores que sienten peligrar sus puestos de trabajo. Ya se sabe, de esta Central sindical. Normal. CC.OO. está un poco al margen del tema ya que sólo intervino cuando la carga de la Guardia Civil. Por tanto, no se puede decir que se solidarizara con nuestra lucha.

Esta noche tendrá lugar una concentración de todos los colectivos del puerto y habrá que tener mucho cuidado con los enfrentamientos. Como está alertada la Guardia Civil y presumimos que se comportará neutral, hemos supuesto que respetarán la legalidad vigente. Esto lo decimos porque desde el famoso día de la carga estamos casi seguros de que fueron reprimidos y desde entonces se pensaron antes todo lo que tengan pensado hacer.

Seguiremos resumiendo lo que acontezca cuando son las 22,45 horas.

—Pasamos el recinto portuario (sólo el Comité) y la tan careada concentración de los distintos colectivos no se llegó

a materializar. Posiblemente por estar controlado el puerto con contingentes de la Guardia Civil (los antidisturbios).

A este respecto hemos vuelto a tener mala prensa. Esta decía en sus páginas que los trabajadores portuarios, con sus familiares invadieron el puerto y paralizaron los trabajos.

Día 15 (madrugada). El puerto, totalmente en calma y en la más absoluta "normalidad", —exceptuando a la Guardia Civil que vigilaba a distancia y no intervino en ningún momento— desarrollaba las labores de un buque que finalizó en la más completa serenidad a cargo de los estibadores portuarios. (O.T.P.)

Nos salimos del recinto y seguimos reunidos en asamblea hasta las tres de la madrugada. Dentro de este tiempo cambiamos impresiones con el colectivo y se contestaron a todas las preguntas que se hicieron: La base está fuerte y decidida, y contando con esta decisión, recobras ánimos y tiras bien.

Hay que resaltar el esfuerzo que están haciendo "todo" el colectivo, ya que apenas duermen unas tres horas y algunos menos.

En el nombramiento de las 14,00 horas, y un barco que estaba trabajando en jornada ordinaria; el primero de estos comenzaba a las 14,00 horas y el segundo reanudaba también a las 14,00 horas. Pues bien; ambos pararon durante una hora. Pero por decisión propia de las empresas: (SEA-LAND, N.O.S.A. y O.P.E.S.A.) (naviera, estibadora y transportes) Nos preguntamos el porqué de esta interrupción y aun no nos hemos enterado. Por descontado que algo gordo están preparando y el paro de hoy podría ser indicio de una nueva "maniobra".

Creemos que el presidente de la J.O.P., de una forma subterránea, es el organizador de toda la trama maquiavélica, ya que reúne todas las "cualidades" de ese tipo de personas capaces de salir siempre airoso por difícil que sea el cometido. Es escurridizo, muy cáuto, fiel a lo que le encomiendan; —ascenso en el poder—, y todo esto, caiga quien caiga. Nos ha dado pruebas de que es pro-empresas en más de una ocasión.

Esta noche, alrededor de las 20,30 horas, nuestro asesor jurídico me ha comentado, una vez leída la prensa, que el tema se está poniendo cada vez más difícil y, personalmente cree que es muy posible que perdamos la batalla si no se toman otras medidas más firmes e inteligentes. Al respecto reconoció que las empresas se pueden gastar el dinero en comprar a toda la prensa. Nosotros en cambio nos tenemos que contentar con los comunicados de prensa, y siempre los retocan.

Hemos contestado a la prensa y la Radio sobre los embustes y locuras que están esgrimiendo los "democráticos" de U.G.T.. Pero lo que no hemos pensado todavía es, cómo vamos a contestar a las empresas. Según reporteros a los que hemos preguntado, lo que viene impreso en cierto periódico no es obra de estos y nos asegura que son fuentes empresariales. Cuestión de dinero. De todas formas les contestaremos y de hecho ya tengo confeccionado un borrador que lo supervisará nuestro asesor.

Ahora vamos para dentro, a ver qué pasa con los "rajados".

Día 16 (12 de la noche). Entramos para dentro. Sólo había un buque y esperó a que fueran las 7 de la mañana para operar. Como no venían más barcos le dijimos al personal que se fuera a descansar.

Solo el Comité, comentamos que había que ir a Málaga a recoger a Félix, de Barcelona.

7 de la mañana: Todo el personal con sueño acumulado. Se presenta Félix, toma contacto con todo el mundo y le transmitimos todo lo que está aconteciendo a todos los niveles.

Éste es puesto al corriente y entramos al puerto a ver los trabajos que se están realizando.

Se queda asombrado con tanto intruso por doquier y comenta la dejadez tan grande que ha tenido este puerto. Le damos la explicación y reconoce lo mal que lo hicieron en los años 70. Tenemos ocasión de hablar con algunos de los dirigentes de los distintos colectivos tratando de clarificar ideas, pero no quieren entenderlo.

Seguidamente pasamos al muelle que están construyendo y queda muy satisfecho. Desde luego están montando unas grúas fabulosas. Piensa este que, verdaderamente, el puerto de Algeciras se convertirá en uno de los primeros de

La Tribuna
 DEPARTAMENTO DE LA MAÑANA
 de **ALGECIRAS**
 ALGECIRAS - CAMPO DE GIBRALTAR Jueves, 17 de octubre de 1985 Año 1 N.º 28



La manifestación concentró a gran número de trabajadores y también a concejales.

Los trabajadores defendieron sus puestos de trabajo

Manifestación contra la huelga de OTP

ALGECIRAS (Pepe MENA).- A las doce del mediodía de ayer, tenía lugar una manifestación convocada el pasado martes por los distintos comités de empresa del Muelle Isla Verde, en protesta por la huelga parcial que mantienen los trabajadores de la OTP desde el pasado día 13. Minutos después de las 12,30, un gran número de manifestantes, entre los que se contaban obreros, personal de oficinas, concejales y miembros del comité ejecutivo local de UGT, iniciaron la manifestación.

En la manifestación participaron los concejales de Hacienda y Urbanismo, Juan Carlos Mejías y Angel Gutiérrez, que iniciaron la marcha desde las instalaciones de NOSA y OPESA, a la entrada del muelle comercial Isla Verde.

Los manifestantes portaban pancartas en las que se podía leer "No a la huelga de OTP", "Barcelona para Cataluña" y "Algeciras para Andalucía" y "Los trabajadores unidos en defensa de sus puestos de trabajo". La manifestación se dirigió a la explanada central del Paseo Marítimo, justo delante de las oficinas de la Naviera Odiel, y pasó por delante de la sede de la OTP, donde esperaban estibadores, que, en principio, aplaudieron a los manifestantes. Entre estos mismos estibadores se produjeron altercados, y algunos exaltados profirieron insultos contra los participantes en la marcha.

Cuando la manifestación volvía en su recorrido, los insultos arreciaron, produciéndose de nuevo enfrentamientos entre los propios estibadores, ya que algunos no estaban de acuerdo con los enfrentamientos.

Finalizada la manifestación, cada trabajador volvió a su puesto, y se reunió la Comisión Paralela Intereempresas, para estudiar nuevas medidas contra la huelga de los estibadores de la OTP.



La manifestación fue pacífica y todo se resolvió.

Europa. Al respecto nos dijo que, de ninguna de las maneras, consentamos que en el muelle de "El Navio" faene ningún intruso.

A las 12 de la mañana se van a concentrar todos los colectivos de trabajadores no censados junto con sus familiares y seguidamente harán un recorrido por las inmediaciones del puerto (por fuera), pasando por delante de los Servicios Portuarios, de forma que les podamos provocar. (Ese era el fin). No lo consiguieron y tuvieron que ser ellos los que nos provocaran. También es cierto que nosotros (algunos) soltamos algunos "tacos". En concreto a Miguel Mata le dijo el 1er teniente de alcalde de Algeciras: "Me cago en tus muertos, Miguel". *Al frente de la "mani" iban el teniente de alcalde, un funcionario del M.O.P.U. y un dirigente de la Cámara de Comercio.* Seguramente para darle un carácter más oficial. También iban responsables del P.S.O.E., de U.G.T. y hasta los asesores de los distintos grupos. Para que fuesen más, iban hasta casi la totalidad de los escribientes, operadores de teletipos, operadores de computadores y manipulantes de máquinas especiales, supervisores, personal de mantenimiento, personal de talleres, transportes de carreteras, gerentes de empresas, ejecutivos, jefes de departamentos, el jefe de tráfico de N.O.S.A., personal administrativo. Toda una cantidad de gentes con unos puestos de trabajos que, ni a soñar que nos echáramos, los reivindicáramos. Sólo faltó Ambrosio, pero este, aunque le hubiera gustado, suponemos que su osadía no llega a tanto.

De forma que, como decía más arriba, algo se estaba haciendo y se materializó con esta manifestación. Esto no parará aquí y lo que nos queda es ver la Prensa cuando salga mañana.

Son las 11,50 de la noche y me voy para dentro.

Entramos, y sólo operaba un barco que pararía antes de las 2 de la mañana, ya que este mismo, esperaba carga de otro buque al día siguiente.

Salimos fuera y seguimos concentrados. Viendo la "cosa" tranquila, decidimos marcharnos a casa, cuando son las tres de la madrugada.

Día 17. Por la mañana, todo normal aunque nos avisan que tendrá lugar otra manifestación. Pero esta vez mejor organizada.

Sobre las 11,00 horas de la mañana, se hacen los preparativos para la filmación.

A la 1 de la tarde, filmación de TELE-SUR. Entrevista a Félix, que contesta muy adecuadamente a todas las preguntas del ente informativo.

A las 3 de la tarde, Félix y yo redactamos un comunicado denunciando todo lo que es denunciado.

Las cinco de la tarde:

Rueda de Prensa con todos los medios de información de la Comarca.

A las 18,30 horas, de la tarde "presenciamos" la manifestación. En esta ocasión no iban a pie. Sobre unos 30 automóviles, de los trabajadores de Isla Verde y reforzados por dos camiones de O.P.E.S.A. (sin matrícula por tanto denunciado).

A las 20,30 horas de la tarde, reunión con unos de los tenientes de alcalde, Ambrosio y Paco Estevan como moderador y nosotros. El teniente de alcalde, de U.G.T. De la reunión no salió nada positivo ya que exigían unas pretensiones de locura. Pretendían que el Convenio lo negociáramos con los trabajadores de Isla Verde. Y con chorradas como estas es hacer el tonto. 23,00 horas: De la reunión es informado el colectivo en Asamblea. Los compañeros están con una moral estupenda.

Día 18. En Asamblea, como el personal está ávido de noticias quiere saber sobre la reunión. Y aunque pensamos que no es trascendente les comentamos lo que sigue:

Paco Estevan dice: "¿Ustedes no tienen otra propuesta que ofrecer a los distintos obreros de Isla Verde?"

Nosotros proponemos que estos obreros podrían pasar al Censo de la O.T.P.

Félix comenta que esta medida podría ser peor para las empresas, ya que, a lo que aspiran éstas, es a independizarse del Servicio de O.T.P. Pero al mismo tiempo le pedimos a U.G.T. que tome cartas en el asunto, ya que algunos de los colectivos están siendo maltratados por las empresas. Y, a este respecto, le apuntamos que no es concordante la actuación como sindicato que está ejerciendo.

Después de manifestado nuestro espíritu de negociación, se toma nota y a otra cosa. Recibiremos contestación.

Ambrosio nos lee varios "telex" de otras tantas empresas extranjeras, con intenciones de instalarse aquí. Al mismo tiempo, algunas de las que ya están, se quejan de la huelga, y que las anteriores se lo pensarán antes de instalarse.

La U.G.T. piensa que la alternativa que les hemos ofrecido es papel mojado. Ellos pretenden que negociemos el convenio. ¡De locura!

Hemos comentado cosas que se ignoraban, por parte de U.G.T., para que estén informados, ya que esta central no está al día en el tema.

11,00 horas de la mañana: Félix intenta hablar con el Gobernador en dos ocasiones. No lo consigue y decide visitar al jefe local, porque quiere saber cómo va el tema directamente.

CRONICA DE LA HUELGA

Lo de la reunión con el jefe provincial, no tenía la menor importancia, ya que se trataba sólo de "estar informados". Durante todo el día, "normal". Rumores por todos lados, pero sin fundamentos de bases.

Día 18. Viernes. Hoy a las

00,01 horas se paralizará el trabajo. Existe la posibilidad de que los barcos que están faenando no terminen a las 12 de la noche. No sabemos lo que acontecerá.

Los trabajadores de la Isla Verde están tan nerviosos como nosotros; quizás más. Hoy organizaban otra movida, pero la verdad es que no han hecho nada.

11 de la noche: Entra el Comité al puerto y espera el remate del barco. Dan las 12 de la noche y el barco no termina; le quedan 2 contenedores por meter. SEA-LAND nos pide por favor que los embarquemos y así se hace. Para que nunca digan que somos unos chulos.

Salimos para afuera y estamos concentrados hasta las dos y media de la mañana.

Día 19. No ha habido ningún nombramiento para la pesca y sólo han salido a trabajar tres hombres para un remolcador.

Hemos hablado con el Gobernador Civil. Hemos intentado hacerlo con Ambrosio. También hemos contactado con algunos puertos.

Seguimos recibiendo telegramas de los compañeros de muchos puertos. Estos nos dan ánimos para seguir en la brecha.

Hasta las 4 de la tarde, que nos hemos marchado para comer no hemos dejado de hacer cosas. El teléfono no ha dejado de funcionar, —probablemente esté controlado—, reuniones, ya se pueden imaginar.

Sabíamos por rumores que, tanto SEA-LAND como N.O.S.A. iban a trabajar. Al menos lo intentarían. Nos tememos que trabajarán.

Esto lo digo por lo siguiente:

Las empresas han tenido contacto con diversos entes a alto nivel. Por lo visto, "han hecho concesiones" y les han dicho que pueden trabajar bajo sus responsabilidades. Esta forma de conceder no compromete a nada. Por otro lado estamos acordonados, no sólo lo que es el recinto del puerto, sino, incluso, ya en la salida, y durante muchos metros están apostados los "antidisturbios". Creemos que tienen el apoyo de todos los entes en el Poder. Hay guardias civiles y policías nacionales por doquier. En estas condiciones es imposible que se pueda hacer nada.

"Los de la Isla Verde" han contactado con nosotros y nos han dicho que las empresas los han puesto entre la espada y la pared. Nos piden que no tengamos represalias con ellos.

A las 6,30 de la tarde nos visitan 5 o 6 gruistas de Naviera del Odier; N.O.S.A. Estos obreros están muy preocupados con el tema. También nos dijeron que comprendiéramos su situación. Les hemos dicho que "se comporten como deberían": todas las pegas posibles en nuestro favor. A cambio les hemos dicho que sin trabajo no se van a quedar.

Son las 6,45 de la tarde: El barco está atracado y dispuesto a trabajar.

Estamos viendo una "movi-

da" muy significativa. Se trata de que, como MAERK y N.O.S.A. por lógica no se llevan bien, ¿qué es lo que pasa?, que ahora el "malo de la película" será la naviera MAERK-LINE, de forma que a todos los puertos que esta firma se dirija serán mal vistos. Tratan de poner todas las pegas posibles a esta firma.

El barco comenzó a trabajar con personal de las empresas. Las "tasillas" las quitan los marineros.

Dos gruistas y dos forlistas (toros), se salen del trabajo. Alegan que no pueden trabajar en condiciones de guerra, copados por la Guardia Civil y con unos trabajadores ajenos que desconocen las labores. Los que se han quedado; muy preocupados (algunos llorando), en fin, un revuelo de puta madre.

El Inspector de Trabajo ha tomado nota de todas las anomalías que se han originado trabajando de esta forma.

Parece ser que la mejor medida es la contundente. La práctica. Por una parte, el puerto está copado. Por otro, los esquiroleros hacen nuestro trabajo, con el beneplácito de los "antidisturbios". ¿Qué hacer?, ir a por todas. Hemos hecho "cosas" y ¿qué ha pasado? Por lo pronto han subido las plumas de las dos grúas. Se puede decir que le hemos dado un freno a la "intransigencia" de las empresas. Pírrica, pero victoria.

Día 20. (10,30 de la mañana). Nos reunimos en Asamblea y valoramos lo acontecido.

Decidimos comunicar a todos los puertos que paren una hora como medida de apoyo a nuestro colectivo ya que este puerto reúne todas las condiciones para que se puedan realizar todos los trabajos sin estibadores portuarios.

Mañana lunes, nos reuniremos con Emilio Núñez y, aunque estamos seguros de que no se va a firmar, al menos veremos por dónde nos sale. Si se firma, mejor.

Sea como sea, esta noche estaremos todos reunidos como siempre, para impedir que trabajen. Si lo hacen, volverán a tener problemas.

Domingo. 10 de la mañana. CONCENTRACION. Se informa a todo el personal, pero como éste sigue muy de cerca la lucha, es bien poco lo que se le dice.

Lo que sí se dice es que mañana lunes, seguramente recibiremos algunas "caricias" por parte de algún descontrolado. Tendremos cuidado con las provocaciones. Igualmente se le advierte al personal que por nuestra parte, tranqui.

13,30 de la tarde. Me llama Pérez de Varga, preguntándome si mañana lunes, los encargados de llevar las peticiones a Nombramientos, tendrán problemas con los portuarios. Le digo que no. Este no se lo cree y me ofrezco a entrar y recogerlas.

Lunes. 21. 8 de la mañana. Llega Félix. Pregunta por las llamadas telefónicas. En gene-

ral existe una preocupación total y el teléfono no para. Los compañeros están volcados con nuestro colectivo y apoyándonos a tope.

Se ha hecho el nombramiento sin ningún tipo de incidente. Los compañeros han salido a sus correspondientes tajos.

Comentamos la Prensa; sobre las fotos y reportajes.

Comentamos sobre el comportamiento que debemos adoptar, cuando estemos frente a las empresas. Serenidad y entereza. Esperamos que sean las diez, por si se le ve una salida al problema. De todas formas, y es lógico, de antemano decimos que no van a firmar el convenio.

—La conclusión final es que están tratando de ganar tiempo. Les garantizamos por escrito los puestos de trabajo que existen en la actualidad. Aun así, pretenden que desconvocemos la huelga y alegan, como en otras ocasiones, que en unas condiciones de boicot no se puede negociar.

Suponemos que esperan noticias de Madrid y entre ellas de Ambrosio ya que incluso pretenden que éste esté presente en el convenio.

La reunión dura 5 horas y decidimos que se levante la sesión y continuar a las 6 de la tarde. Seguimos pensando que no firmarán.

Reanudamos la sesión a las 7 de la tarde y todo se basa en que están ganando todo el tiempo posible, con pretensiones que no vamos a admitir.

Para colmo, nos presentan un documento en donde tenemos que hipotecar nuestro futuro ya que este dice que tenemos que garantizar 5 años de paz laboral.

Nos levantamos y mañana les entregaremos el documento en donde se recoge el personal de Isla Verde. Por supuesto que no vamos a admitir ninguna otra cosa más y, si no quieren firmar, que no firmen.

Le advertimos al personal que esta noche tiene que estar presente en el tajo. Estos están de muy mala uva por que esperaban otro desenlace.

Por muchas vueltas que le damos a la cabeza, no somos capaces de "ver" lo que están tramando las empresas. Sabemos que el "lío" que traen entre manos es político. Entre llamadas y arreglos de ofertas por nuestra parte para las empresas nos da la una de la madrugada. Desistimos o te vuelves majara y lo que quede pendiente lo hacemos mañana. Sobre la una y media le damos asamblea al personal. Le contamos poca cosa ya que todo ha sido una pérdida de tiempo. Pero sí les hacemos ver a los compañeros que nos están tomando el pelo, porque lo que quieren es ganar tiempo.

Día 22. Exactamente a las 09,40 de la mañana, me llama la secretaria de Núñez y dice que la reunión que estaba prevista para las 10,00 horas se aplazará a las 13,00 h. Nos dicen que este aplazamiento es

debido a que el asesor jurídico de "APEMAR" se ha puesto enfermo. Nos preguntamos si en cuestión de tres horas éste se va a poner bueno.

En el puerto se sigue trabajando normalmente al barco que quedó parado anoche a las dos de la mañana. Barco éste, yanki, de SEA-LAND y que el Sr. Burgos pretendía que no se dejara parado y desconvocásemos la huelga.

CRONICA DEL CONVENIO

Día 22. (13,00 horas). Nos reunimos en el edificio de N.O. S.A. con las empresas y nos siguen proponiendo papelotes y alargando la cuestión.

Es el cuento de nunca acabar. Yo me aburro y me desespero. A Miguel Mata le ocurre lo mismo. Este decide irse a cabalear y yo le secundo. La reunión sigue con los demás compañeros y deciden continuar por la tarde; a las 5, con SEA-LAND. Esta nos dice que tenemos un aparato muy fuerte y que les da miedo.

Se ultiman los detalles y se decide que los jurídicos sean los que lo preparen todo para la firma del convenio que se prevé se haga en un hotel de Marbella.

Nos vamos al comité; despacho, y valoramos todo lo que se ha negociado.

Seguidamente contactamos con Julián, Gallissá, Víctor y Lisardo.

Mañana Contactarán Gallissá y Pérez de Vargas para darle

los últimos toques al convenio.

11,00 h. Comienza la asamblea informativa de cómo ha quedado todo. El personal tiene una impresión inmejorable de Félix. Este, después de la Asamblea, se despide de todo el personal, dejándonos muy animados y con la moral muy alta.

Como esta noche no hay barcos le decimos a la gente que se vaya y descanse, que buena falta nos hace.

Días 23 y 24. Durante estos días, como hemos acordado que no vamos a tener más problemas, todo sigue en "normalidad" y en espera de la firma del convenio.

Día 25. El hotel en el que se van a llevar las negociaciones es "Hotel Dinamar". Nos ponemos en camino. Vamos al aeropuerto, recogemos a Julián y este nos dice que se ha cambiado de hotel. Este será el "Andalucía Plaza".

A Julián lo acompañaba Madrid, de Barcelona. Nos ponemos en camino hacia el hotel.

PERSONAL EN LA REUNION

Por SEA-LAND: jefe de personal de Europa, abogado de esta compañía en Madrid, director de esta en Algeciras.

Por Naviera del Odiel, N.O. S.A., Burgos, Núñez y Pérez de Vargas como asesor.

Portuarios:

Julián, Madrid, Cabezón, Mata, Cruzado y Batugg.

Un intérprete oficial.

Estas gentes se ven abocadas a firmar pero tratan de sacar tajada y nos siguen haciendo proposiciones.

Con esta tónica se nos va pasando el tiempo y no avanzamos. Tratan de hacer virguerías con el personal de Isla Verde, de forma que tengamos nosotros que salvaguardar el futuro de estos. Nos piden (5) años de paz, declaraciones de principio, separatas, convenio de tres años, más cláusulas. Nosotros tratamos de acomodarnos a todo esto, pero siempre de forma que no salgamos perjudicados.

¡Un follón de puta madre! Nos dan las 9 de la noche y aun estamos ultimando los detalles, aunque la firma definitiva no se vislumbra.

Hoy, día 26, Julián y Madrid visitarán la terminal de SEA-LAND y también las instalaciones de N.O.S.A.

Sobre las 2 de la tarde tendremos asamblea en la que se dará con todo detalle todos los pormenores del convenio y las negociaciones de última hora. Creemos que sobre las 4 de la tarde se efectuará la firma.

—Creo, y no quisiera equivocarme, que nos faltan horas para la firma del convenio. Tanto si es así como si no estaremos al corriente. De todas formas hay que seguir en la brecha ya que porque no se firme un convenio no se va a hundir el mundo.

Me parece que la "crónica del convenio" se acaba. No faltará el contacto.

Día 26. Asamblea informativa. 13,45 h. de la tarde.

Julián informa de todo lo acontecido durante la reunión QUE TUVO LUGAR EN EL HOTEL "Andalucía Plaza".

"Rumores". Burgos dice que ha escuchado rumores sobre MAERK. Dice que nosotros hemos hecho un pacto con esta empresa, en el que se dice que, con el personal que piensa trabajar hemos pactado que sea el 50% portuario y el resto, personal particular.

No sabemos si es un "cuento chino" o que realmente existe un elemento en la sombra que está tratando de "liar" más la problemática. Por contra, nosotros le decimos que sea un poco más serio y que, precisamente estábamos reunidos para aclarar todas las cuestiones.

Lógicamente, tienes que ceder en todas las negociaciones, si ves que las empresas hacen lo mismo. De lo contrario, te vuelves a atascar.

"Paz Laboral". Nos pidieron que fuésemos buenos durante (5) años. Esto está muy claro; no podemos hipotecar nuestra libertad durante tanto tiempo.

"Duración de convenio hasta el año (87)". ¡Enero del 87!

Aquí tuvimos que ceder a cambio de otras cesiones por parte de las empresas. De todas formas, esto no está nada mal.

"Cuestionar Ordenanzas". En este apartado, las empresas pretendían que nosotros admitiéramos una propuesta que, más o menos decidiéramos como Administración. Hubo que

redactar otro escrito más flexible y poderla llevar a la práctica si hiciera falta.

"Declaración de principio". Por ambas partes se llegó al acuerdo de dejar muy claro todas las cuestiones acordadas y llevarlas a la práctica.

"Comunicado conjunto de Prensa".

En vista de que las negociaciones han llegado a un acuerdo conjunto y ambas partes así lo aceptan, nos proponen que no seamos "triumfalistas" y digamos a la Prensa cosas que les puedan molestar. En el comunicado se dirá que no hubo ni vencedores ni vencidos. En el momento oportuno se entregará a los medios de comunicación.

"Aumento Salarial"

Se discutió la fórmula a emplear. El mismo Pérez de Vargas ni tuvo el menor problema en que este apartado se haga lo antes posible.

Por encima de todo esto, no podemos aceptar que la huelga se desconvoque. Posiblemente el convenio se firme a las cuatro de la tarde, y si no se efectuará el lunes a primera hora de la mañana. Pero por encima de todas estas formalidades, se puede decir que el convenio está firmado, ya que sólo queda pasar a limpio todo el borrador. Asunto burocrático.

La cuestión queda suficientemente clara y el personal hace más preguntas que nunca porque están caldeados y no se fían ni de sus respectivos padres.

Ha habido nombramientos para las 20,00 h. y para las 02,00 h. del lunes.

Suponemos (y dale que te pego), que el lunes estará todo concluido.

Y sin más por el momento, se da por terminada la reunión cuando son las 15,00 h. del día de la fecha.

CRONICA DEL CONVENIO

Día 17. Domingo. "Paz laboral" en el puerto. El personal trabaja hasta las dos de la tarde. No se producen comentarios de ninguna clase pero sí observamos en los trabajadores de Isla Verde que nos miran como si fuéramos bichos raros. De todas formas lo que más les interesa a esta gente, es la estabilidad en el trabajo. Algunos comprenderán que no hemos sido tan "malos".

Día 28. Lunes. Acompañamos a Julián y Madrid a que vean el sistema empleado en la descarga de los frigoríficos (viveros).

Damos tiempo para la hora de la firma. Esta se produce sobre las 12,00 horas.

Por Naviera del Odiel, N.O. S.A. Burgos, Nuñez Louro. Por Transmediterránea, su director. Por Marítima del Estrecho, Francisco Rives. Por Marítima Partida, José Bulo. Por O.P.E.S.A. Juan Lladó. Estos estaban asesorados por Pérez de Vargas.

Nosotros éramos los siguientes:

Fernando Cabezón, presiden-

Según un informe de la Inspección de Trabajo de Cádiz, a partir del 13/5/85, se inició por parte de la Inspección de Trabajo, actuación en relación con las empresas que operan en el Puerto y muy especialmente en relación a las ubicadas en el Muelle Isla Verde. OPESA (Operaciones Portuarias del Estrecho, S.A.) se propone un acta con infracción muy grave en grado máximo por exceso de horas extraordinarias pese a las reiteradas advertencias de la Inspección de Trabajo, Servicios Auxiliares del Puerto, S.A. (SERTOSA) Se constata infracción muy grave en grado máximo por exceso de horas extraordinarias.

Trincaje y Aseguramiento S.A., Incumplimiento Artículo 35 Ley 8/80 de 10 de Marzo, (horas extraordinarias) se constata infracción muy grave en grado máximo.

Asimismo se realiza actuación en relación a la Empresa Naviera del Odiel Corporación de Prácticos del Puerto, Navicón, SA, Cia Ibérica de Remolcadores del Estrecho, SA (CIRESA), etc.

Igualmente se procede a efectuar los oportunos requerimientos de todas estas Empresas en materia de Seguridad e Higiene en el Trabajo y estricto cumplimiento normas relativas a la Seguridad Social y especialmente a su cotización en las horas extraordinarias y controlar las jornadas efectivas realizadas por todas las empresas.

te, Francisco Cruzado, Miguel Mata, Enrique Estevan y José Luis Batugg.

Solo quedaba que las empresas nos remitieran la lista de obreros en su integridad que operan en todas las empresas de Isla Verde. Por supuesto debidamente cumplimentada; carnet de identidad, desempeño laboral, etcétera.

Vamos a la gerencia y le presentamos a nuestro gerente el convenio firmado. Después de leerlo nos comenta que en el mismo se recogen algunos puntos que podrían ser problemáticos en el futuro.

Día 29. Martes. Reunión de Coordinadora en Cádiz, donde damos detalle de todo lo acontecido en nuestro puerto.

Creemos que hemos cumplido en la información.

Nos queda mucho que caminar.

Comité de Empresa de los Estibadores Portuarios

Algeciras, 2-noviembre-1985

Incidente que paró el trabajo

La Tribuna de ALGECIRAS 21 de octubre de 1985

En los incidentes en el puerto algecireño

Un trabajador, a punto de ser arrollado



El manifestante, sacado de debajo del coche.

En los leves incidentes que se registraron en el puerto de Algeciras el pasado sábado, como informábamos ayer, un trabajador estuvo a punto de ser arrollado por el coche en el que viajaban el presidente de la Naviera del Odiel y el presidente de la OTP. El trabajador, en un estado de excitación, hizo caso omiso a las indicaciones y pretendió impedir el paso del vehículo, que hubo de parar, y esperar a que el

hombre fuera sacado literalmente de debajo de las ruedas.

Como ampliación a la información que facilitamos ayer, hoy recogemos el documento gráfico de los incidentes que, por fortuna, no tuvieron mayores consecuencias, a pesar de que el principal implicado en el mismo, el hombre que se colocó bajo el automóvil, amenazó a nuestro redactor gráfico si se publicaba la foto.

DESDE ANDALUCÍA

Juicios contra jornaleros

Compañeros y amigos:

En el campo andaluz se viven momentos de represión en forma de juicios. En el mes de octubre se celebraron ocho juicios contra jornaleros de SOC. En uno de ellos, al alcalde de Los Corrales, Rafael Montes, lo condenaron a seis meses de prisión e inhabilitación del cargo por apoyar una huelga en el año 82.

Ahora en este mes otros dos juicios vienen a añadirse a la ya larga lista de procesos; trescientos se tienen pendientes. Todos lo son por luchar por la tierra y el trabajo. El PSOE no sólo niega esto, sino que ahora quiere quitar la libertad a los luchadores.

Ante esto hemos formado Comités de Solidaridad con los Jornaleros en toda Andalucía. Creemos que un arma fundamental en la historia de los oprimidos ha sido la solidaridad. Nosotros recurrimos a ustedes para que la mostreis en la medida de vuestras posibilidades. Hace mucha falta para que los compañeros no den con sus huesos en la cárcel.

A nivel de Andalucía de cara a los dos juicios de noviembre, hay previstas las siguientes acciones:

Juicio del día 12:

Telegramas, información en pueblos y barrios, comunica-

dos de prensa y concentración en la Audiencia el día del juicio.

Juicio del día 26:

Encierros, algunos de ellos con huelga de hambre, durante los días anteriores al juicio en todas las provincias andaluzas, firmas pidiendo la absolución, concentración el día del juicio, comunicados...

Tenemos abierta una c/c en la Caja Rural de El Coronil (Sevilla) su número es 720000613-6. Vienen bien todas las aportaciones.

Estamos elaborando un dossier sobre la situación del campo andaluz y los derechos humanos. Se hará próximamente la presentación pública en Sevilla. Ya os mandaremos un extracto.

Comité de Solidaridad con los jornaleros

JUICIO A CELEBRAR EL 26-II-85

Historia

En septiembre-octubre del 83 se ocupa la finca de El Garrota durante 11 días. Coincide con una época bastante mala de paro. El propietario de esta finca cercana a El Coronil es un terrateniente llamado Car-

los Delgado, que además de esta finca de 250 hectáreas tiene alguna más, una de ellas en Alcolea del Río (Sevilla) con más hectáreas. Además es un fuerte accionista en Cervezas Cruzcampo y tiene otras inversiones en industria.

Al ser sus principales intereses industriales no cuida la finca. Es el que menos trabajo da del pueblo. Siempre siembra cultivos de poca mano de obra. Su finca sin embargo está al lado de El Coronil (600 parados) y de Los Molares (400 parados de un total de 2.400 personas).

El SOC de El Coronil lo ha denunciado en dos ocasiones por el abandono de los cultivos ante la Junta de Andalucía. Esta no ha hecho ni caso.

Hechos que motivaron el proceso

A causa de la ocupación referida (unas 100 personas) y como castigo por tal hecho, el gobernador civil de Sevilla, el socialista Alfonso Garrido, le quitó un mes de subsidio de

desempleo a 9 compañeros destacados en la lucha. Por acuerdo de asamblea se encierran todos en el Ayuntamiento del pueblo. Por la noche se encierran con el cerrojo ocho de los nueve afectados (el noveno tenía un familiar enfermo).

Por la mañana, la guardia civil "abre" la puerta con explosivos (con grave peligro para algunos compañeros que un minuto antes habían estado junto a la puerta para ver qué ocurría). Los ocho compañeros son detenidos e ingresados en la cárcel de Morón y después en la de Sevilla. Permanecen 10 días, los cuales los pasan en huelga de hambre. El juez pidió 100.000 ptas. de fianza a cada uno. Por presiones políticas (desprestigio PSOE) se rebajan a 20.000. Grupos de apoyo las pagan pese a la negativa de los encarcelados.

Acusación

Desórdenes públicos.

Encartados

Juan Ruiz de Sola, Antonio

Alfaro, Francisco Alfaro, Juan Ocaña, Antonio Fernández, Antonio Cabezas, Manuel Lara (del Comité Ejecutivo SOC) y Diego Cañamero (Secretario General SOC).

Petición fiscal

2 años de cárcel a cada uno de ellos menos a Francisco Alfaro que le piden 3 años por reincidir.

Lugar de celebración

Audiencia Provincial de Sevilla.

Formas de solidaridad

Las mismas acciones, pero a causa de que es un juicio más peligroso, habría que reforzar los comunicados de prensa, pedir entrevistas con autoridades para que se interesen por la cuestión, mandar delegaciones de sindicatos, partidos, etc al juicio. Dejamos a vuestra creatividad la solidaridad.

Nos interesa mucho que cualquier acción, sea la que sea, nos la comunicéis al comité de Solidaridad. Apdo. 19. El Coronil (Sevilla)

DESDE SAN PEDRO, CALIFORNIA

La Coordinadora y el «Random Lengths»

Queridos amigos:

Si os hubiera enviado un ejemplar completo de *Random Lengths* hubierais podido ver que estamos en SAN PEDRO, no en SAN FRANCISCO. Es por eso, que os envío con esta carta un ejemplar de nuestro periódico *Random Lengths*.

El puerto de LOS ANGELES es el mayor de la costa del Pacífico de Norteamérica. SAN PEDRO es una de las pequeñas ciudades que forman aquel puerto. LOS ANGELES hace muchos años que absorbió la ciudad de SAN PEDRO, pero nosotros mantenemos una particular identidad entre el conjunto de la población y de los trabajadores (asumo la responsabilidad por el error).

El pasado mes de junio fui entrevistado en la emisora KPFK respecto al tema de la COORDINADORA. He conse-

guido una copia grabada de esta entrevista que aprovecho la ocasión para haceros llegar. (La cinta enviada por Stan Weir, en inglés, está a disposición de quienes quieran solicitar una copia al CENTRO DE ESTUDIOS.)

He escrito un artículo en *RANDOM LENGTHS* para informar del modo en que los empresarios de Algeciras y de cuatro puertos de USA han intentado dividir a los estibadores mediante la utilización de

DESDE DINAMARCA

Gå-saute

Esta es una expresión noruega que quiere decir "trabaja despacio". Y eso es lo que han hecho los portuarios noruegos durante unas cuantas semanas. Han "adaptado el ritmo de trabajo a la reducción de los salarios", como ellos mismos dicen.

Cada año, en setiembre, la confederación de trabajadores del transporte negocia con la organización empresarial los aumentos salariales para los portuarios de empleo fijo. Las negociaciones se hacen con el telón de fondo de las reducciones salariales en otros sectores industriales. A pesar de que se espera que los salarios en la industria subirán de un 7% a un 9% en 1985, los empresarios sólo les ofrecieron un aumento salarial del 1%.

La confederación de trabajadores del transporte rechazó rotundamente la oferta y organizó una huelga de bajo rendi-

mano de obra no integrada en los censos de las organizaciones de estibadores. Este artículo aparecerá en Noviembre, será entonces cuando os haré llegar una copia de él.

Me he alegrado mucho que en LA ESTIBA n° 8 hubierais reproducido una buena parte de mi artículo del mes de Abril, número correspondiente al mismo mes de *RANDOM LENGTHS*. Tengo dificultades para traducir del castellano al inglés, pero pronto contaré con la ayuda de un chicano (mejicano-norteamericano) con el que coincido en el trabajo de vez en cuando.

"Ciao" y nuestros mejores deseos para vosotros,

Stan Weir
San Pedro, California

Recuerdo

Mar,
qué lejos me encuentro de tí,
aún en la distancia
te siento cerca de aquí.
En mis oídos brota el zumbido
de tus bellas olas de plata,
con su caminar alegre
en busca de alguna playa.
Me encuentro en un lugar
que tira un aire a tí,
pues reina una inmensa paz
como la de tu hermosa soledad
Pido al raudal viento
que me traiga tu fragancia,
para conservar dentro de mí
tu eterna estampa salada.

Kaixo - Bilbao

Crucigrama

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1							*			
2					*					
3								*		
4			*							
5									*	
6		*								
7			*				*			
8								*		
9	*					*				
10										

Horizontales: 1. La atadura con la que se amarra y sujeta algo. Apócope de roca. / 2. Uno de los sentidos. Lamento. / 3. El que ha nacido en un barco. Marchar. / 4. Preposición, al revés. Infundir miedo. / 5. En los buques, desplegar la bandera, las velas, soltar las amarras. Vocal. Otra vez la misma vocal. / 6. La primera. Reparar, enmendar, corregir. / 7. Interjección. Sastre a medias. Al revés, pasión. / 8. Trozo de muelle que se deriva de otro para aumentar el abrigo de un puerto o dársela. Al revés, símbolo de la plata. / 9. Mamífero semejante al tigre. Al revés, "cada --- con su tema", decimos. / 10. El que coordina el trabajo de carga y descarga en un barco.

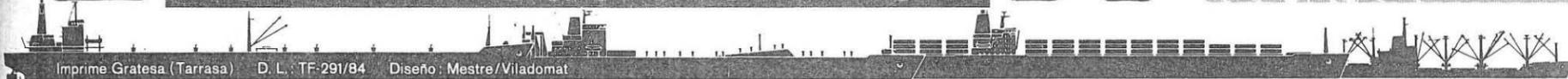
Verticales: 1. Arqueo, cabida de una embarcación. Letra vigésima segunda. / 2. Avenida, inundación. El principio de la espolleta. / 3. Que no está en sus cabaes.

Consonante repetida. Palabra inglesa para denominar un tipo de local musical en el que se sirven bebidas. / 4. Cada uno de los 90 componentes iguales en que se divide un todo. / 5. Consonante. Ponerse pesado, molestar a uno con inoportunidad. / 6. Buque que tiene demasiado elevada la obra muerta. Cuarta consonante. / 7. Al revés, cuaderno en el que se anotan las señas de cada tripulante y la fecha de embarque y la del desembarque. Consonante. Atomo, o grupo de átomos, cargado positiva o negativamente, (al revés). / 8. Repetido, voz que se usa para arrullar a los niños. Que mueve el remo. Matrícula de una capital española. / 9. Barco de pesca en la antigua Roma. Jerga, lenguaje familiar. / 10. La perseguiría, la movería.

(La solución, en el próximo número)

LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS



Imprime Gratesa (Tarrasa) D. L. TF-291/84 Diseño: Mestre/Viladomat

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Información y construcción del socialismo

Comunicación a la conferencia Internacional Alternativa de Hamburgo, que presentó Coordinadora, en su participación a dicho encuentro en mayo de 1985.

Estrategia de poder actual

El que tiene la información tiene el poder. Las claves de la acumulación de poder, la manipulación de personas, grupos y pueblos, la explotación de recursos naturales, comportamientos, tanto de la naturaleza, como de los seres humanos, pasa en la postrimería del siglo XX, por el acopio, y disponibilidad de los datos e información referente al objeto, persona, grupos o pueblos que se desea dominar y someter. El instrumento que propicia la acumulación y disponibilidad de información, es el ordenador y la informática.

Existe una conciencia creciente, una extensa y variada aportación acerca de la problemática y riesgo que esta acumulación de información plantea, ejemplos estremecedores y perspectivas apocalípticas.

Resumimos algunos rasgos fundamentales de la problemática:

a) El proceso es acelerado, irreversible, con tendencia a la totalidad y a la mundialización. Los bancos de datos se interrelacionan, retroalimentan.

b) No existe la adecuada, paralela y proporcional conciencia del problema, por parte de las personas y sectores que lo padecen, o que están en riesgo cada vez más próximo de caer en situaciones de sumisión de dudosa posibilidad de superación.

c) El monopolio de la información, es la culminación de la *alienación* capitalista. Ya no se trata de robar la plusvalía del producto. No se trata de dominar mediante la coacción, amenaza o el miedo. Ahora es la *propia conciencia*. Consiste en que los datos, la información referente a la persona, grupos o pueblos, no están al alcance de los mismos, sino de sus dominadores.

d) La situación puede llegar a un extremo irreversible en el momento en que los sentimientos, las motivaciones, la

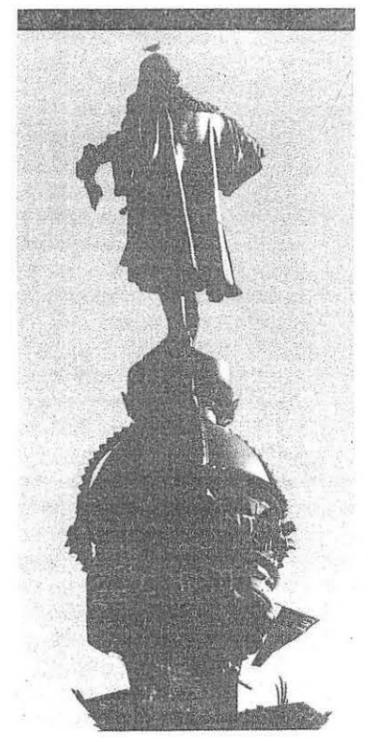
"información acerca de la información" sea conocida y manipulada por el dominador.

La manipulación de las conductas conduce a un sistema de selección de forma que irán quedando insertos en el sistema los adaptados, los alienados, siendo desplazados los que no respondan a la lógica del sistema en la que bajo el fetiche de la racionalidad de la producción se encubre la férrea estructura de poder inamovible.

e) La fe en la vida, nos mueve a creer firmemente que el problema tiene solución. Un problema es en esencia, una invitación a resolverlo.

Las claves y características del problema, nos revelan las propias vías de superación.

(a la página 4)



El día nueve de diciembre los cuatro militantes de CNT-AIT, que desde el 29 de noviembre se habían encerrado en la cúpula del monumento a Colón en Barcelona para reivindicar la devolución de su patrimonio histórico, abandonaron su encierro. Durante este tiempo hubo cada día concentraciones de apoyo a los encerrados, en la base del monumento.



ALTERNATIVAS SOCIALES

Informe sobre el campo andaluz

El campo de Andalucía vive momentos difíciles. Al subdesarrollo crónico motivado por el latifundismo, los terratenientes y la política económica de los distintos gobiernos incluido el actual, se viene a sumar el endurecimiento de la represión política, judicial y carcelaria sobre unos jornaleros cuyo delito es haber luchado por una reforma agraria que saque a Andalucía del subdesarrollo.

En el dossier que a ello dedicamos en esta ESTIBA publicamos un informe sobre la situación del campo andaluz que han elaborado los comités de solidaridad con los jornaleros andaluces, del que entresacamos la parte más exppositiva de la situación agraria; la parte sobre la lucha y la represión de los jornaleros queda ya reflejada en la entrevista que unos estibadores portuarios mantuvieron con los compañeros del SOC, y que también aquí reproducimos.

En tus manos tienes un informe de urgencia, como urgentes son las soluciones que el campo andaluz reclama desde siglos. Y es de urgencia porque los gobiernos andaluz y español no sólo niegan trabajo, tierra, alimentación adecuada, vivienda y vida digna a los jornaleros, sino que ahora están castigando a éstos con multitud de procesos judiciales que llevan la inquietud a todos esos hogares. Si es precaria la situación económica que tienen los afectados. ¿Cómo quedarán las familias cuando los cabezas de éstas den con sus huesos en la cárcel?

Al fantasma del paro y el hambre se ha unido el fantasma de la incertidumbre ante la libertad.

Sirva este informe para conocer un poco más la realidad andaluza y tomar conciencia de ella.

(a la página 2)

SUMARIO

- 2 Informe sobre el campo andaluz.
- 3 Encuentro con los trabajadores del S.O.C.
- 4 Información y construcción del socialismo.
- 5 Coordinadora. Laboral.
- 6 Alcohol y alcoholismo. Las nuevas toxicomanías.
- 7 El amianto puede matar. Entrevista.
- 8 Correspondencia.

(de la página 1)

Informe sobre el campo andaluz

Andalucía hoy

Si en otros tiempos pasados Andalucía estaba condenada a portar la imagen de la pandereita y la alegría, escondiendo gravísimos problemas económicos, sociales y culturales; hoy se pretende crear la imagen de que todo marcha, de que apenas hay problemas, y los que hay se están arreglando.

Sin embargo una cosa es como nos pintan nuestra Andalucía los medios de comunicación y otra muy distinta la realidad que vemos día a día los que habitamos esta tierra. Basta con ir a las plazas de los pueblos para ver el alto número de parados, basta con preguntar a los andaluces pobres por los verdaderos problemas que viven, basta con preguntar en las tiendas por las cantidades que deben los vecinos de condiciones económicas más precarias. No hablamos por hablar; hay datos que nos demuestran todo esto. Escogemos, por recientes, unos elaborados por EDIS para la Dirección General de Servicios Sociales de la Junta de Andalucía y publicados por la revista Comunidad Escolar en uno de sus dos números correspondientes al mes de julio de 1985:

- Casi la mitad de las familias andaluzas (cuatro miembros como media tienen unos ingresos inferiores a las 50.000 pesetas mensuales.
- Casi un 15% de las familias andaluzas sobrevive con 25.000 pesetas mensuales.
- 230.000 personas están pasando hambre en Andalucía
- 900.000 personas se encuentran en situación de pobreza severa.
- 1.500.000 personas aproximadamente tienen graves carencias educativas.

Todos estos datos demuestran la dramática realidad que se ensaña contra nuestra tierra andaluza. Esta problemática afecta a todos los sectores de producción, si bien se centra fundamentalmente en dos sectores: parados y jubilados. Nosotros intentaremos profundizar sobre el sector que conocemos más de cerca, el que vivimos día a día; los parados del campo. Andalucía está llena de ellos en toda su geografía. Son parados a los que les gusta que le llamen por su profesión: jornaleros.

La situación jornalera

Los jornaleros forman un colectivo social que en Andalucía lo integran unos 400.000 jornaleros que viven exclusivamente del trabajo que hacen en el campo y de las limosnas en forma de subsidio de desempleo y PER (Plan de Empleo Rural) que les da la Administración. Están ligados a la tie-

rra íntimamente a través de los siglos a causa de la explotación que han sufrido por quienes la poseían y de la esperanza, que siempre han mantenido intacta, de cultivarla para que sea un don y un beneficio colectivo.

Sus condiciones económicas siempre han sido insuficientes, soportando gran parte del hambre física que ha sufrido la Andalucía pobre desde siglos, la falta de vivienda o tener ésta en malas condiciones, el analfabetismo y la incompreensión y el desprecio, en muchas ocasiones, de las administraciones que han gobernado.

Por desgracia la situación hoy no ha variado. Según datos publicados por CCOO (Comisiones Obreras), en este año, un 84% de los jornaleros andaluces no cobrarán el subsidio de desempleo en 1986 por no haber trabajado las 60 peonadas mínimas exigidas. De este porcentaje el 37% no han trabajado ni una sola peonada hasta Noviembre de este año; un 47% no pasan de 30 peonadas realizadas y sólo un 16% tienen dadas las 60 peonadas, pudiendo acceder al cobro de este subsidio. Este 16% representa pues una mínima parte del colectivo jornalero.

Las conclusiones salen por sí mismas. ¿Qué pueden hacer la gran mayoría de familias jornaleras ante este panorama? Incluso los que accedan al Seguro de Desempleo, lo que cobrarán por este subsidio será 180.000 pesetas al año. En las familias jornaleras es frecuente tener familia numerosa. ¿Qué puede hacer una familia jornalera, privilegiada dentro del sector, con bastante menos de 300.000 pesetas al año? Está claro, ni siquiera ese 16% puede vivir dignamente con lo que ingresa en un año.

Problemas jornaleros

A causa de esa miseria de salario y de la situación de paro que se vive, constatamos en los pueblos andaluces los siguientes problemas:

Con 60 días de trabajo al año como mucho, se crea un indudable problema económico; con ese dinero no se puede mantener la supervivencia —no hablamos ya de vida digna— de una familia. Esto se traduce en una serie de carencias de todo tipo (alimenticias, de vivienda, etc.). Los jornaleros resuelven esto a base de hacer comidas muy baratas en las que no aparecen una serie de alimentos básicos por ser prohibitivos para sus bolsillos. En épocas de gran paro, entre los jornaleros jóvenes casados, es frecuente el irse a comer a casa de los padres (jubilados) para poder seguir subsistiendo. Si no fuese así el hambre haría más mella. No obstante,

como la cifra indicaba antes, 230.000 personas pasan hambre en Andalucía. Esa cifra puede ser más numerosa si tenemos en cuenta que muchas familias sienten vergüenza de aparecer ante los demás como pobres, como los "sin nada".

A pesar de estas carencias, en las tiendas de comestibles tienen largas listas de jornaleros endeudados, éstos van pagando poco a poco en época de trabajo para volver a entraparse otra vez en seguida. En Marchena (Sevilla) se hizo un estudio que arrojó el siguiente resultado; en un total de 30 tiendas frecuentadas por familias jornaleras, éstas debían unos 10 millones de pesetas aproximadamente. Este estudio se realizó en el año 84. En El Coronil (Sevilla) se está realizando un estudio similar y aún sin tener datos definitivos, se puede adelantar que arrojarán unos resultados similares a los obtenidos en el primer pueblo citado.

Por otra parte ante el poco trabajo y la poca confianza en que la Administración dé una solución, hay una gran desesperanza en los pueblos; si el empleo comunitario creaba vagos, el PER crea además jubilados. Esta situación crea una juventud abúlica, harta de todo y que no le encuentra sentido a la vida. Normalmente deambulan por las calles y muchos terminan en las redes de la droga. Creemos que todo esto es motivado por la falta de trabajo, por las faltas de perspectivas. A la edad en que los jóvenes se sienten más útiles para la sociedad, se ven rechazados para participar en ella con su trabajo. Al mismo tiempo, delante de sus ojos ven opulencia, sociedad de consumo incitándoles a tener más y más. Este choque produce una frustración, que como antes hemos dicho, es ahogada cada vez con más frecuencia en la droga, en el pesimismo y en el no hacer nada; aunque bien es verdad que hay un sector, afortunadamente, que ven la necesidad de cambiar esta realidad.

Esta situación se reproduce cada año. Al salir los niños de las escuelas una vez terminada la escolaridad obligatoria, unos pocos se van a estudiar, y la inmensa mayoría pasan a engrosar las ya altas cifras del paro. Aquí la igualdad de oportunidades no existe. Los hijos de los jornaleros, que no tienen para comer en muchas ocasiones, ¿van a tener para estudiar? Esperarán los dieciséis años por si pueden pescar una peonada que arrimar a su casa. Año tras año son un importante número de jóvenes pues los que se unen en sus pueblos a la desesperanza, sin posibilidad de trabajar ni de estudiar.

¿A qué se debe esta situación?

El problema fundamental es histórico; y es que la tierra está mal repartida. Fijémonos en los datos:

- Hay en Andalucía 229 explotaciones con más de 2.500 hectáreas. Las fincas con más de 200 hectáreas representan sólo el 1% en el total de las explotaciones agrícolas, sin embargo acaparan el 54% de la tierra andaluza.
- Frente a los grandes propietarios, hay en Andalucía cerca de 400.000 jornaleros, a los que hay que añadir 150.000 pequeños propietarios que necesitan trabajar fuera de su campo para poder vivir. Se puede afirmar pues, que casi el 80% de los campesinos andaluces son braceros sin tierra.

Junto a esto se puede añadir que hay miles de hectáreas con falta de regadío, de buena explotación o simplemente sin cultivar.



Hay que destacar también que la política agraria se ha orientado hacia cultivos de gran rentabilidad y que necesitan poca mano de obra, como el girasol o los cereales; y que cultivos que necesitaban gran mano de obra se han ido arrancando, como el olivo (20.000.000 de cepas en unos 15 años) o se han ido mecanizando como el algodón a pesar de que sea menos rentable para los parcelistas pequeños. Esta mecanización del algodón ha supuesto la pérdida este año de 927.000 jornales.

Se destaca también que hay muchos terrenos de regadío en los que se siembran pipas o trigo, a pesar de que esos terrenos con otros cultivos necesitarían una gran mano de obra y serían al mismo tiempo muy rentables.

Lo grave es que las ganancias, los grandes beneficios de esta orientación del campo andaluz es para ese 1% que posee el 54% de la tierra y la falta de trabajo y el gran empobrecimiento es para ese 80% que no posee más que sus brazos para vivir. Es vergonzoso que todo el campo andaluz esté sólo y exclusivamente en función de ese reducidísimo sector de población en detrimento de la gran mayoría. ¿Se puede hablar de progreso o modernización?, y si se habla ¿para cuántos?

¿Qué soluciones han dado los gobiernos?

Frente a los problemas del campo andaluz, de la Andalucía latifundista, los gobiernos siempre han orientado su política hacia una reconversión del campo alejando al máximo a los jornaleros de la tierra.

Así, cuando en el año 70 el Gobierno de Franco aprueba la ley para proteger el desempleo agrícola (Empleo Comunitario) no era una medida generosa para socorrer el paro agrario, esta ley de "gracia" no fue pensada para el jornalero en paro, sino pensando en los levantamientos habidos en la historia del campo andaluz. Con limosnas callan, debió pensar el gobierno inventor de dicha fórmula de Empleo Comunitario.

Haciendo un poco de memoria vemos que a partir de los años 60 se aumenta de una manera considerable la mecanización en el campo: de 2.000 cosechadoras se pasa a 36.000; de 50.000 tractores se

pasa a 400.000. Esto supuso la expulsión de miles de jornaleros y la ruina de miles de campesinos al no poder entrar en ese proceso de capitalización del campo para poder competir.

Por esa situación de paro y por un temor de que los ojos se volvieran a los cortijos para pedir trabajo, y más tarde la tierra, es por lo que surge esta ley de Empleo Comunitario; había que desviar la lucha de los jornaleros. La lucha por la tierra supone un enfrentamiento con la propiedad, contra la tenencia abusiva de una gran extensión de tierra por parte de los terratenientes; por el contrario la lucha por más dinero para el Comunitario suponía un enfrentamiento con los alcaldes, con lo cual consiguieron que la lucha no fuera por la tierra y el trabajo sino por el dinero y las limosnas. Ahora se pedía trabajo en la puerta de los ayuntamientos y no de los cortijos, y si un alcalde se cansaba, se quitaba y se ponía otro, pero el terrateniente seguía siempre.

Este sistema fue bastante criticado y sufrió un gran desprestigio, por lo que se piensa en otra fórmula alternativa.

EL PLAN DE EMPLEO RURAL (PER)

Con esta nueva modalidad, sencillamente se pretende destruir al colectivo social jornalero.

ro, y no porque sean sólo un peligro para los terratenientes sino porque ya tampoco hacen falta en el campo. Antes eran imprescindibles, pero ahora las máquinas y técnicas modernas de producción están sustituyendo la mano de obra.

Este nuevo subsidio ha permitido desde sus comienzos una corrupción por lo menos igual al sistema sustituido. No es más que continuar con la misma filosofía de siempre. Continuar con el sistema de subsidios; medidas de protección, pero no soluciones en base al trabajo, en base a la tierra. Antes tenía un nombre y ahora otro distinto, pero el producto que se vende es el mismo. Quieren hacer caer al colectivo jornalero en el círculo vicioso de seguir pidiendo más limosnas que no llegan con suficiente tiempo y cantidad. Por este camino el resultado final será el exterminio de una clase social para sustituirlo por otro colectivo sin conciencia de clase, sin dignidad, que pide que las escasas limosnas que le lleguen se alarguen lo más posible. Es pues este sistema un acto más en la expulsión y desaparición de los jornaleros de su entorno y de su medio de vida.

Mientras tanto el campo ha ido haciendo su reconversión.

Ante esta situación creada por las distintas administraciones los jornaleros tienen dos opciones: aceptar el desempleo, el PER, en definitiva limosnas y pensiones que signifiquen la mutilación de su clase o por el contrario seguir luchando por la tierra como la manera de que se respete la dignidad como obreros y que al mismo tiempo les permita seguir siendo jornaleros.

Y en este contexto es cuando surge la llamada Reforma Agraria del gobierno andaluz, que no es más que un intento de usurpar un nombre bajo el que se esconde una larga lucha y un sentir histórico de los trabajadores de la tierra para dar otra cosa distinta: la modernización del campo de cara a la entrada en el Mercado Común.

Para preparar la entrada de España al Mercado Común Europeo los gobiernos españoles han estado promoviendo desde hace años una rápida modernización y tecnificación del campo, pero manteniendo intactos los grandes latifundios. Eso significa progreso económico para la clase terrateniente que se enriquece más a costa de la pobreza y paro para la inmensa mayoría.

Y es en este proceso de modernización del capitalismo para competir en el mercado común europeo en el que nace la llamada Reforma Agraria del PSOE. El Gobierno socialista con su proyecto tiene por táctica vaciar de contenido las reivindicaciones jornaleras; el Gobierno tenía que hablar de Reforma Agraria, y no solamente se ha limitado a hablar sino que ha aprobado un proyecto que más que Reforma Agraria es un proyecto de reconversión en el campo para echar a

los jornaleros de él. Fijándonos en la primera experiencia de Antequera y en la propia Ley de Reforma Agraria para Andalucía aprobada por el gobierno andaluz, y en las abundantes declaraciones realizadas por los responsables de su puesta en marcha, podemos argumentar las siguientes razones para pensar que no van a beneficiar a los desposeídos del campo andaluz:

a) Esta Ley no está pensada para hacer de la tierra un bien social que beneficie al mayor número de andaluces sino que tiene como objetivo reconvertir señoritos del campo en grandes empresarios agrícolas que sean capaces de ofrecer unos productos que sean competitivos con los del Mercado Común. Beneficia pues a ese 1% del que hablábamos antes. Lo demuestra la concertación entre ASAGA y el gobierno andaluz. Las protestas actuales de la gran patronal agraria no son más que escenas de teatro estudiadas hace tiempo para hacer creer que es una verdadera Reforma Agraria.

b) Esta reforma no piensa molestar a los grandes terratenientes como lo demuestra esta primera puesta en marcha en la comarca de Antequera, en la que no se vio afectada ninguna de las grandes familias del campo. Como declara a Interviu (nº 494) Miguel Herrero, profesor de EGB y agricultor, nueve propietarios de la comarca se reparten cerca de 50 mil hectáreas, en las que trabajan 40 personas, y que bien distribuidas podrían dar trabajo a 4.000 personas. Los afectados son pues señores de segunda fila y entre ellos hay curiosamente hasta un emigrante (Julián Romo).

c) Esta reforma no expropia la tierra sino que obliga a arrendarla por tiempo limitado. Está pues muy alejada de las reivindicaciones históricas de los jornaleros.

d) El sistema puesto en marcha por la Junta de Andalucía para qué tierras son las que tienen menos rendimiento implicará siempre el que se vean afectadas las de menos calidad. En concreto, en la comarca de Antequera de las, aproximadamente, seis mil hectáreas afectadas, casi cuatro mil son de monte y mil quinientas de secano.

Por otra parte, este sistema prima la producción sobre todo, pero no mira el número de puestos de trabajo que da ni estudia otras cuestiones sociales.

e) Todo esto conlleva el que después de un tiempo limitado los afectados en primer grado por la Reforma Agraria puedan recuperar las fincas en muy buenas condiciones, y que los jornaleros no sean más que "mejoradores manifiestos" de fincas.

Encuentro con los compañeros del Sindicato de Obreros del Campo

De paso hacia Cádiz, para asistir a la Asamblea General de Coordinadora, algunos representantes de la zona catalana tuvimos ocasión de tener un encuentro con algunos compañeros el SOC. Encuentro para nosotros muy interesante, que rompía un desconocimiento y un aislamiento mutuos, desconocimiento incomprensible a la luz del desarrollo de toda la conversación sobre nuestras formas de organización y sobre nuestras luchas respectivas, que arrojaba una gran similitud.

Vimos a lo largo de la discusión el parecido de la contratación aún hoy en el campo andaluz y hace años en los puertos antes de imponer con fuertes luchas la rotatividad. Así en el campo andaluz: una mano de obra disponible diariamente que el manijero seleccionará, y unos fijos de cortijo; en los puertos igualmente unos fijos de empresa y una mano de obra que acude diariamente a la contratación pero que ya no será escogida a dedo sino que trabajará según un estricto orden de rotación y si no trabaja cobrará no un paro sino una cantidad fija de asistencia al trabajo. Por esto la implantación de maquinaria moderna reduciendo mano de obra quedaba más paliada en los puertos, y por esto también quizás insistíamos nosotros en luchar más que contra la mecanización o a la vez, por la rotatividad y por un salario de asistencia al trabajo.

Constatamos también un fuerte parecido en nuestras formas de organizarnos, con comisiones elegidas y revocables, con asambleas decisorias, sin liberados, etc. Nos explicaron, en este punto, los momentos difíciles que actualmente atraviesa su organización a causa de la represión política que el gobierno despliega contra ellos por ser por ahora la única resistencia clara de los jornaleros a los planes capitalistas del gobierno. En concreto, van a celebrarse más de 400 juicios contra militantes del SOC por acciones realizadas en los pasados años 83 y 82, cortes de carreteras, encierros en ayuntamientos, etc., juicios en los que se pide hasta 18 años para 17 personas que ya estuvieron 15 días en la cárcel por encerrarse en el ayuntamiento de El Coronil, juicios pendientes para pueblos enteros como es el caso de la toma de la finca del Humoso por lo que hay sentenciados unos 100 campesinos de Marinada...; y todo esto combinado con una campaña de desprestigio sobre el SOC.

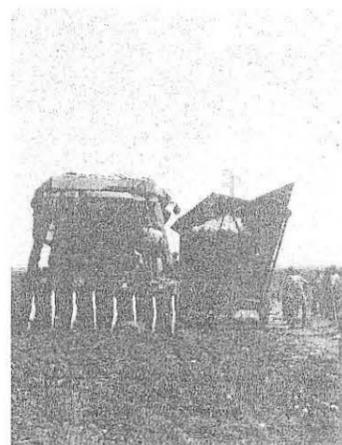
Durante la conversación nos explicaron un poco su origen y

su implantación, nos hablaron sobre su organización y sobre las luchas que actualmente están llevando a cabo, cosas que vamos a resumir brevemente.

Hace unos 10 años se constituyeron como tal SOC. Su origen remonta a las comisiones de jornaleros, distintas de las comisiones obreras del campo, que, incluso metiéndose en algunos casos en el vertical, promovieron importantes luchas en los años 60 en Jerez, Lebrija, 40 días sin recoger la uva, y todo este proceso desembocó en el 76 en una asamblea constituyente de unos 80 pueblos. Su zona de implantación es la Andalucía occidental, la más latifundista, es decir todo el valle del Guadalquivir (Jaen, Córdoba, Sevilla, Cádiz), con una militancia de unos 20.000 jornaleros entre afiliados y simpatizantes. A parte del SOC, sólo CC.OO. tiene implantación en el sector, con nula inserción de UGT, que si alguna vez se han hecho presentes, es para jugar el papel de esquirolas. Así, por ejemplo cuando en 1983 durante una huelga de 40 días en la recogida de la remolacha, llegaron dos autocares de Carmona escoltados por la Guardia Civil, con 110 ugetistas dirigidos por dos jefecillos de Madrid.

Por lo que respecta a su forma organizativa, los compañeros del SOC se reclaman de un sindicalismo revolucionario, de base y anticapitalista. Un congreso cada dos años es el que marca la estrategia a seguir. Mientras, el órgano decisorio es la asamblea nacional que se celebra cada dos meses con representantes elegidos de todos los pueblos, con un voto por pueblo. Y una comisión ejecutiva de 5 compañeros, revocables no sólo nominalmente sino realmente, siendo uno de estos 5 un cargo público que es el secretario general. No hay ningún liberado.

De sus luchas, nos contaron la que últimamente estaban lle-



vando a cabo en la recogida del algodón ante la situación actual de mecanización de su recolección. El plan quinquenal prevé que para este año esté mecanizado el 40%. La plantación del algodón (Sevilla, Córdoba, Cádiz, Jaen y Huelva) ocupa una extensión de unas 46.000 Has. con una producción bruta de 165.000 millones de Kg., cuya recolecta a mano supondría 2.260.375 jornales. En Marismillas pues el SOC ha montado un campamento, al que invita a todos los jornaleros a luchar para parar las máquinas y recogerlos ellos, demostrando a su vez que la recogida a máquina no es más rentable.

Sobre la pretendida reforma agraria del gobierno su posición es clara: Deja en pie las grandes fincas, no toca el latifundismo, a la clase terrateniente, no es más que la utilización de un término histórico con un sentido concreto diferente al que tenía y debería tener, para confundir a los jornaleros y a la opinión pública en general. Ellos seguirán pues ocupando fincas por una reforma agraria que saque Andalucía del subdesarrollo.

Terminamos ya el encuentro, prestándoles nuestra ayuda en todo lo que les parezca y en concreto ofreciéndoles nuestras asambleas para que ellos puedan informar y pedir solidaridad.

ESTUDIO COMPARATIVO DE LA RECOLECCION DEL ALGODON EN UNA PARCELA DE 12 Has.

Recogida manual	Recogida a máquina
<p>1. Producción aproximada: 40.000 Kilos</p> <p>2. Gastos (l): 40.000 kgs. x 34 ptas. 1.360.000 571 jornadas cotizadas x 115 65.000 20 litros gas-oil tractor 1.000 Salarios 2 personas/5 días 20.000 Total 1.446.000</p> <p>3. Beneficios: 40.000 kgs. x 118 ptas. 4.720.000 Gastos recolección manual -1.446.000 Total 3.274.000</p>	<p>1. Producción aproximada: 35.000 Kilos (Se pierden 200 kgs. por Ha. que tira la máquina y 215 kgs. por Ha. debido al desfoliante. Total pérdida aproximada kgs. de algodón: 5.000 kgs. = 565.000 ptas.)</p> <p>2. Gastos (l): 40.000 kgs. x 18 ptas. 720.000 Desfoliante 60.000 Transporte (1,50 ptas./kg.) 60.000 Total 840.000</p> <p>3. Beneficios: 35.000 kgs. x 113 ptas. 3.955.000 Gastos recolección máquina - 840.000 Total 3.115.000</p>

(l) Los gastos no corresponden a todo el cultivo del algodón, sino sólo a su recolección, ya que los gastos de siembra, tratamientos químicos, entresaca, escarda, despunte, riego, etc., se entienden que son iguales para ambos casos.

(de la página 1)

Información y construcción del socialismo

Líneas generales de la alternativa

a) La alternativa a la acumulación monopolista de la información, es la *socialización de la información*. El acceso a los centros de datos, que aquellas personas, grupos o pueblos, acerca de los cuales se contiene información en tales bancos. Contra monopolio, difusión.

b) La destrucción de acumulaciones monopolísticas, la ocultación de información, los archivos del poder, la acumulación secreta de información, fuerzas del contrapoder, pueden ser alternativas circunstanciales dialécticas. Nunca alternativas finales, unidas, ni más importantes.

c) Así como el riesgo es de la alienación total e irreversible, la alternativa, quíerese o no, sólo puede ser total en sus contenidos y en su extensión. El dilema dominación, libertad; alienación, realización; capitalismo, socialización; etc.; hasta ahora una opción personal, por motivos éticos, o ideológicos, se convierte y se plantea actualmente en un dilema científicamente inexorable. No existe espacio intermedio. De la misma manera que los canales de comunicación se mundializan, la parcialización o globalidad de sus contenidos se radicalizan. En la medida en que las decisiones son más condicionantes de la vida o la muerte; o sea, son más *políticas*, la parcialidad de los datos que fundamenten aquellas decisiones, la insuficiencia de los mismos, los convierte no en incompletos, sino en falsos. La verdad pública, socialmente elaborada y disfrutada, la atmósfera respirable indispensable para la existencia de una vida colectiva, comunitaria, sencillamente de una vida humana.

e) Es preciso cultivar las fuentes primarias de creación, construcción, elaboración, revelación de la verdad humana. Se trata de la experiencia, empleando para ello los medios adecuados, del encuentro personal auténtico, la comunicación globalizante. El momento creador y el espacio de ruptura que hace avanzar la historia. Es ahí donde se despierta, se dinamiza y crece la sensibilidad que va ahondando las capas más profundas de lo humano para encontrar siempre "lo nuevo", lo no computarizado, el dato que escapa al archivo preexistente, ordenador de la exterioridad, precisamente porque arranca de las profundidades inagotables de la interioridad.

f) Es preciso socializar el progreso, único modo en que el

desarrollo tecnológico merezca tal nombre. Ello implica que la tecnología no puede justificar el desplazamiento del hombre del proceso de producción, el paro, sino al contrario, el descubrimiento de nuevas actividades que hagan el trabajo más humano, reducción de las tareas rutinarias, aumento de las creativas, ocupación para todos.

Instrumentales de la alternativa

a) *A nivel político*: Es preciso promover la promulgación de normas y leyes, en las que se declare y garantice el principio de que todo banco o archivo de datos en los que se contenga información referente a personas, grupos o pueblos, tiene que estar abierto al acceso de los mismos. La existencia de bancos secretos, tanto o más peligrosos para los "informatizados" (que no es lo mismo que "informados") es tanto o más peligroso que la existencia de arsenales de armamento, explosivos o venenos. Es preciso que este principio normativo se lleve a efecto desde las declaraciones constitucionales, hasta los diversos niveles normativos, leyes reglamentos, convenios, etc.

b) *A nivel sindical*: Las reivindicaciones sindicales, es preciso poner énfasis, y como punto prioritario, la constitución de acceso a la información. Del mismo modo que existen comités de seguridad e higiene, es tanto o más imprescindible la existencia de comités de acceso a la información. Estos comités de información, naturalmente podrán y deberán valerse de técnicos, como actualmente pueden los comités de seguridad e higiene necesitar el asesoramiento de facultativos, médicos o abogados. No vale negar este derecho basándose en la defensa de la seguridad de la empresa. La "empresa", es una artificiosa construcción fetichista, que en realidad no es otra cosa que intereses concretos de personas concretas. Ante el conflicto entre personas concretas, no hay más salidas que el entendimiento o la lucha. Otra cosa sería engañarse.

Es preciso introducir otros valores en la negociación de los convenios colectivos socializantes del progreso: transformación de las tareas alienantes, reducción de jornada, creación de nuevas actividades humanizadoras del trabajo, equilibrio y alternativa de poder.

c) *A nivel de movimiento alternativo*: Alternativa personal. Profundización en la comunicación personal. Construcción de la *infraestructura vital*, grupo primario, relaciones directas en un proceso constante de estructuración y desestructuración, estabilización y ruptura.

A nivel sectorial. Plataformas concretas (producción, consumo, cultura, etc.) en las que se propugne el acceso a la información, comisiones de control, participación, difusión, etc.

A nivel de movimiento alternativo. Infraestructura de servicios de coordinación o información horizontal, ascendente y descendente. Los instrumentos fundamentales al servicio de los grupos y plataformas alternativas: el ordenador y los medios psicodinamizadores.

Ordenadores. Tenerlos a disposición de los grupos y sectores alternativos, con capacidad para arbitrar fórmulas de acceso y participación en la información.

Medios psicodinamizadores. Como instrumento de despertar la creatividad, fuera de la información enlatada, contrapunto del poder acumulado en el ordenador (ver el apartado «e») de las líneas generales de la alternativa).

Al movimiento portuario

El transporte de mercancías, es el eslabón de la cadena de control menos dominado por la estructura capitalista. La producción está férreamente dominada por la rígida estructura de la empresa. El consu-

mo está plenamente dominado por la extrema vulnerabilidad del individuo aislado. Es en el transporte donde la movilidad espacial de la mercancía ofrece ciertos resquicios de distanciamiento al control inmediato de los instrumentos estructurales de la empresa. Y es aquí donde el capitalismo mundial libra su batalla fundamental en los momentos actuales. Y dentro del transporte, el eslabón donde las alternativas de contra-poder aún subsisten con cierta autonomía y fuerza, es precisamente en el movimiento de mercancía en los puertos. El transporte marítimo o por carretera está sumamente encadenado a las férreas estructuras del poder del sistema.

Coherente con los anteriores presupuestos, el movimiento alternativo portuario debe potenciar las siguientes líneas de actuación:

Creación de centros de información, accesibles a las bases en sus diversas instancias: puertos, organizaciones sindicales autónomas, países y coordinación internacional.

Tales centros de información, con las debidas características de apertura, accesibilidad, participación y difusión, ascendente, descendente y horizontal, servido por personas representativas de la base, o al servicio de las mismas, dotados de los precisos instrumentos materiales (ordenador, hojas informativas, revistas, centros de datos, etc.).

Sugerimos que los contenidos, datos a trabajar, a archivar, sistematizar, analizar, difundir, pudieran ser los siguientes:

A. Condiciones de trabajo, composición de manos, salario, convenios colectivos, normas, leyes y reglamentos laborales, etc.

B. Experiencias sindicales, organización, estrategias, acciones, especialmente acciones de solidaridad, coordinación, etc.

C. Estructuras del poder, empresas, administración pública, políticas, objetivos, dependencia, etc.

D. Estructura tecnológica, mecanización.

E. Archivo documental, revistas, artículos, documentos relacionados con los puntos de interés.

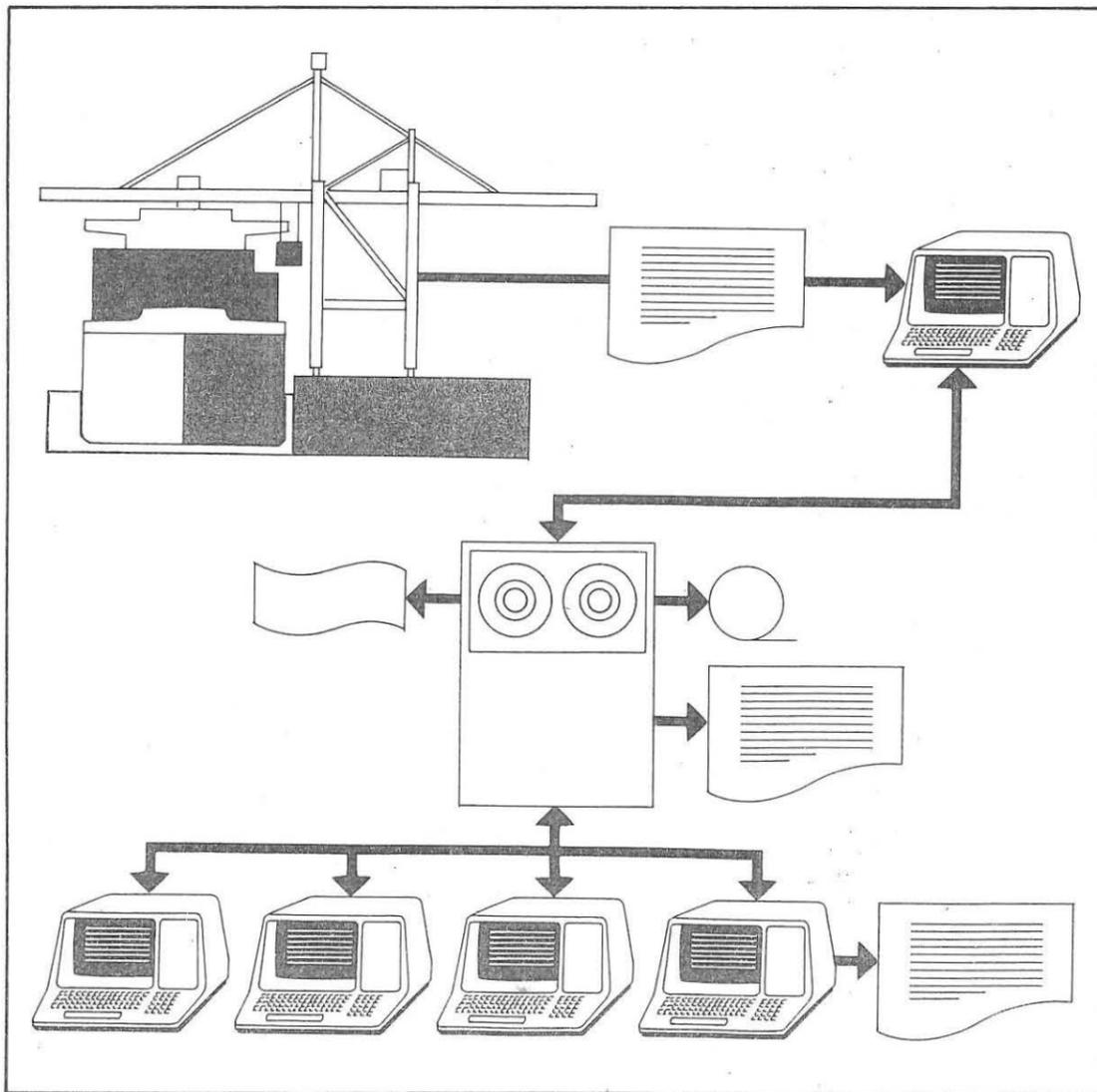
F. Movimientos, grupos y experiencias alternativas, cercanos a los planteamientos del movimiento portuario.

Estrategia contra la monopolización de la información y promoción de la difusión, acceso y socialización de la misma.

a) Coordinación de los archivos, estudios, información disponible, mediante encuentros o seminarios periódicos a niveles nacional e internacional. Distribución del trabajo, coordinación sucesiva.

b) Campaña e información de la problemática, toma de conciencia.

c) Tácticas concretas: Normativas legales, convenios, comisiones de control, etc. ■



Coordinadora

■ **MADRID.** Coincidiendo con la reunión de cabeceras de zonas en Madrid, se tenía concertada entrevista con Angel Delgado, el cual como de costumbre no acudió a la cita. Nos dijeron que estaría en Tenerife en un congreso portuario pero allí tampoco estaba. Otra afrenta de Angel Delgado a Coordinadora.

Más asociaciones empresariales portuarias se han unido a

la firma del documento de Coordinadora "Proyecto de normativa para la actividad de carga y descarga, estiba y desestiba, en los puertos españoles", a las firmas ya existentes de las asociaciones de Barcelona, Castellón y Málaga. Las asociaciones que se han unido a la firma del documento, con algunos retoques mínimos en la línea de, por ejemplo, del de la asociación de Cádiz del que

reproducimos a parte su carta, son las de Tarragona, Alicante, Valencia, Gandía, Cartagena, Algeciras y Cádiz. Por su parte ANESCO continúa rechazando que las empresas firmen tal acuerdo.

■ **PASAJES.** Tal como se quedó en la Asamblea de Cádiz, los días 15, 16 y 17 de Noviembre se hizo la reunión de la zona norte en Pasajes, para estudiar mejor los problemas de la zona. Asistieron Pasajes, Bilbao y Gijón, y representación de Coordinadora. En Pasajes se hizo una asamblea de unos 60 estibadores de EPI (Estibadores Portuarios Independientes) tanto de la lista eventual como de fijos, donde se valoró la situación actual a

pañeros de EPI, integrada en Coordinadora, han empezado a sacar una revista «La Estiba», revista del puerto para los portuarios. "Una revista creada para solucionar o por lo menos intentar, una misión de acercamiento entre todos los trabajadores del puerto, que existen un montón de trabajadores y que la única diferencia son las siglas que corresponden a las empresas, y estos colectivos con el fin de listas de eventuales que se están creando en el puerto. Tratar de buscar un acercamiento entre todos los trabajadores para facilitar la convivencia de esta gran familia llamada puerto" como dice la introducción al primer número.

■ **ROTTERDAM.** A finales de noviembre se han desarrollado en el puerto de Rotterdam huelgas de un día y de dos días de duración, ilegales, en la misma forma que se experimentó el año pasado. El motivo de la huelga está relacionado con el convenio colectivo y el trabajo en jornada intensiva de cuatro horas. Entienden que el sindicato oficial no expresa los verdaderos intereses de la base.

■ **VALPARAISO.** En Chile, en el puerto de Valparaíso, los cinco mil estibadores portuarios mantienen, desde el 30 de octubre, una huelga indefinida, por demandas salariales.

APEMAR
Asociación Profesional de Empresas de
Actividades Marítimas
de la Provincia de
Cádiz

C/ San Juan de Boscá, 5-2º
Teléfono: 27 00 20
Edificio 75122 Apart. 8

7 de Noviembre de 1.985

"APEMAR"
SALIDA
N.º 1872
Fecha 08 NOV. 1985

FEDERACION ESTATAL DE ESTIBADORES
PORTUARIOS "LA COORDINADORA"
CADIZ

Muy Sres. nuestros:

En atención al ruego que en su día nos hizo ese Sindicato, el Comité General Sectorial de Empresas Estibadoras de nuestra Asociación, ha estudiado con el máximo interés el "PROYECTO DE NORMATIVA PARA LA ACTIVIDAD DE CARGA Y DESCARGA, ESTIBA Y DESESTIBA EN LOS PUERTOS DE ESPAÑA" analizando pormenorizadamente el contenido de cada uno de sus ocho capítulos.

El citado Comité General valora positivamente el esfuerzo realizado por esa Central Sindical, para encontrar soluciones viables al problema de la reestructuración de la O.T.P., como posibles alternativas a las contenidas en el anteproyecto redactado por la Administración.

En este sentido ha informado a la Junta Directiva de APEMAR, remarcando los puntos en que pudieran existir posibles divergencias de criterio, que si bien no afectan en absoluto al contenido programático del proyecto, ni modifican el modelo de estructura previsto para la O.T.P., matizan determinados aspectos en relación con las empresas, que preferiríamos no ver reflejados en su articulado.

En consecuencia, y tras suprimir los pocos párrafos a que nos referimos y que, insistimos, no afectan en absoluto a la integridad doctrinal del documento, hemos de significarles que, en términos generales, apoyamos la elevación del citado "PROYECTO DE NORMATIVA PARA LA ACTIVIDAD DE CARGA Y DESCARGA, ESTIBA Y DESESTIBA EN LOS PUERTOS DE ESPAÑA" a los organismos de la Administración que procedan, autorizándoles a hacer uso del presente escrito -al que se adjunta copia sellada del resultado de nuestro estudio- como lo crean más oportuno, ya que lo consideramos como un primer paso importante que deja asentadas las bases para futuras negociaciones.

Esperando haberles complacido y con el deseo de que sus gestiones puedan llevar a nuestros puertos la prosperidad que se deriva de una duradera paz laboral, racionalmente conseguida y respaldada por la más adecuada estructura portuaria, les saludan muy atentamente,





partir de la anulación del decreto famoso del 1980, y la situación particular de Pasajes, donde la línea caciquil del representante de UGT continúa. Es de destacar que los com-

¡¡ Atención !!

Se hace un llamamiento a todos los puertos, para que comuniquen a las respectivas cabeceras de zona, los nombres de aquellos puer-

tos que tengan o puedan tener actividad comercial y que no trabajen con estibadores portuarios.

LABORAL



Empezamos con ésta, una nueva sección fija sobre cuestiones jurídicas, donde poder consultar nuestros problemas, y que atenderá Antonio, de Alicante. Enviar la correspondencia a: Centro de Estudios. c/Mar, 97 Barcelona

en caso de que el ISM tardara en resolver?

Pasados tres meses de la solicitud se podría pedir anticipo.

— ¿Cuánto tiempo puedo estar en Incapacidad Laboral Transitoria antes de proponerme la invalidez? Hasta 18 meses.

— ¿Con cuanto tiempo de antelación puedo solicitar la pensión de jubilación? Hasta con tres meses de antelación.

— ¿Cuentan para la jubilación los días de desempleo?

Estos días son válidos en cuanto a días cotizados para acreditar el período de carencia pero no se les aplica a estos días el coeficiente reductor para reducir la edad de la jubilación.

— ¿Cuánto tiempo habría de transcurrir para pedir un anticipo de la pensión

DESDE ALGECIRAS

Cuando no funciona un comité

La repercusión negativa y en la que puede verse inmerso todo un colectivo, puede ser a consecuencia de un mal funcionamiento de la dirección de éste. Casi siempre se eligen a los mejores o más decididos o simplemente a los mejor dotados de voluntad. También es cierto que algunas veces no son elegidos los más capaces. Pero de hecho, también es cierto que en los colectivos, podrían estar otros, pero no les interesa comprometerse o bien estar convencidos de que su personal manera de actuar no va a ser aceptada.

Por tanto, para que no ocurran estas peculiaridades personales, es imprescindible mentalizar al colectivo. Esto se logra con reuniones periódicas y la autocrítica del Comité.

También es bien sabido que

en todos los equipos, responsables de organizaciones, existen diversidad de pareceres de ideas y convencimientos. Pero si estos miembros no tienen un punto en común, tan necesario y vital como es la unidad del colectivo, difícilmente lograrán sus objetivos.

Por otra parte, si a mí me dicen que sí existe una organización, grupo o colectivo y todos están completamente de acuerdo con la dirección del mismo, tengo que pensar que hay gato encerrado. Es que no puede ser más sospechoso. No somos autómatas y cada cual hemos mamado distinta leche. Lo que sí es fundamental es que; primero, que tomemos conciencia de nuestra condición de obreros; segundo, que lo que más odia el sistema capitalista es la unidad y

por tanto debemos estar unidos, y, en tercer lugar que, aunque discrepemos en todo lo secundario no lo hagamos jamás en todo lo fundamental.

Concretando más y tratando de llegar a la conciencia de algunos de mis compañeros, deseo que estas palabras no solo sirvan para pasar el rato, sino para empezar a que vean la condición del que trabaja y empiecen a tener en cuenta que esta condición no es ni más ni menos que la que debemos enarbolar con todo el orgullo del mundo y sentirnos ufanos en el sentido más estricto y honrado y no desfallecer hasta que todo el mundo, sin excepción, se sienta trabajador.

!!No existe otra fórmula!!

Batugg

Algeciras, noviembre 1985

Publicamos en este dossier las colaboraciones sobre alcoholismo y sobre drogadicción, que pedimos a los doctores

Francesc Freixa y Lluís Sala y que amablemente nos han brindado, y a quienes agradecemos su contribución.

Alcohol y alcoholismo

En un país productor de bebidas alcohólicas, insinuar siquiera que su uso puede generar problemas de salud, ser un riesgo de accidente de trabajo y ocasionar problemas familiares y sociales, es un conjunto de problemas que todo bebedor piensa que no le llegarán a afectar. Si bien es absolutamente cierto que no todo bebedor es un alcohólico, es también indudable que para llegar a serlo se tiene que ser bebedor. Lo importante es que para poder ser un enfermo alcohólico no es imprescindible ser un borracho.

El alcohol contenido en la sidra, cerveza, vino y destilados provoca una cierta sensación de bienestar que es el "gancho" de su posible riesgo. Además los hábitos y las costumbres sociales lo hacen "imprescindible" para la relación social. Si estamos alegres, para celebrarlo, si hay cachondeo y juerga, para potenciarla y si estamos en un velatorio, para ahogar la pena. Esto sólo ya es suficiente para indicarnos que un supuesto "medicamento" que sirve para alegrías y penas, quizá no es tan saludable como están interesados en inculcarnos los que lo promocionan.



La rapidez con que las bebidas alcohólicas dejan notar sus efectos en el cerebro y el alcohol es destruido en el hígado depende de varios factores:

Lo rápido que se bebe

15 gr. de alcohol puro, lo que equivale aproximadamente a una jarra de cerveza o a un vaso de vino, se pueden quemar o metabolizar en el organismo al cabo de 2 horas. Si se ingiere lentamente la bebida alcohólica, el alcohol no tendrá demasiadas posibilidades de afectar al cerebro o aumentar significativamente su nivel en la sangre, por lo que se experimentarán pocos efectos tóxicos agudos.

Por otra parte, el beber deprisa produce efectos tóxicos inmediatos y representa mayor riesgo de depresión de los centros vitales

del cerebro, pero esto no quiere decir que otros órganos no se resientan, como el hígado, por ejemplo, pues está forzado a trabajar con un producto tóxico.

Si el estómago está lleno o vacío

Si bien beber con el estómago lleno hace más lento el proceso de absorción del alcohol en la sangre y más bajas, por tanto, las alcoholemias inmediatas al reducirse los efectos agudos, esto no quiere decir que represente la supresión o anulación de sus efectos tóxicos.

Lo que se bebe

El alcohol se encuentra más diluido en el vino y la cerveza y es en consecuencia absorbido de una manera más lenta que el alcohol que encontramos en las bebidas destiladas y otros licores. El diluir los licores con agua también ayuda a hacer más lenta la absorción, pero la mezcla con bebidas carbonáticas (bebida con gas, como gaseosa, sifón, colas, tónicas, etc.) puede acelerarla.

Su peso

El efecto del alcohol sobre el organismo varía según el

peso de las personas. Dado que el alcohol se distribuye uniformemente por todo el organismo, si una misma cantidad de alcohol es ingerida por dos personas de diferente peso, la persona de menor peso mostrará una alcoholemia más alta, haciéndose más evidentes en ella los efectos tóxicos agudos.

El lugar, el estado de ánimo y las expectativas

Si se está relajado mientras se toma una bebida alcohólica en compañía, el alcohol no afectará tanto como si se bebe bajo unas circunstancias de stress. Si se tienen cambios de estado de ánimo, o se está en situación de tensión emocional o de agotamiento, los efectos del alcohol se pueden manifestar de forma

más pronunciada que en situaciones normales. Las expectativas personales también tienen gran influencia. Si uno piensa que se emborrachará, tiene muchas probabilidades de conseguirlo más rápidamente.

La embriaguez o borrachera puede ser síntoma de la enfermedad del alcoholismo o un accidente en determinadas personas, jóvenes o bebedores muy moderados o no bebedores.

Es importante señalar, por lo tanto, que el uso de bebidas alcohólicas es un riesgo para la

salud, para la familia y para el trabajo, puesto que el hecho de que todo alcohol que se ingiera tenga que quemarse en el hígado conduce a daños físicos en este órgano, hepatitis alcohólicas y cirrosis, en el cerebro produciendo malhumor, cambios de carácter e irritación que se proyecta en las dificultades para la convivencia familiar y/o en el riesgo de un accidente de trabajo o de conducción de un vehículo a motor.

Es necesario también tener en cuenta que, las mujeres, los niños y las embarazadas son

más sensibles a las bebidas alcohólicas. En el caso de los niños, darles bebidas alcohólicas supone un efecto tóxico persistente que incluso puede ser una dificultad para su progreso escolar. En las mujeres embarazadas, el niño que se está formando puede nacer afectado por el alcohol con un cierto retraso mental.

Francesc Freixa

(Médico asesor de la Asociación de Alcohólicos Rehabilitados del Hospital Clínico de Barcelona)

Las nuevas toxicomanías

Desde hace años, el problema de las toxicomanías parece acceder a un primer plano entre las inquietudes de la sociedad española. En todo caso, un estudio detallado del mismo, deja entrever que no es un fenómeno nuevo, sino que presenta nuevas variantes de las tradicionalmente aceptadas.

Si nos atenemos a los estudios epidemiológicos de morbilidad y mortalidad de las sustancias que pueden producir dependencia, nos encontramos que los índices más altos lo ostentarían el tabaco y el alcohol, después sería el uso no terapéutico de psicofármacos y en último lugar aparecerían las denominadas "drogas ilegales" que son las que en contrapartida merecen una atención social más predominante.

A pesar de que ante el fenómeno droga confluyen variables sanitarias, sociales e incluso morales, la expectativa e inquietud que el consumo de las citadas drogas ilegales representa puede explicarse por el hecho de que muchas de estas sustancias eran hasta hace poco prácticamente desconocidas en nuestro medio y también porque el principal núcleo de consumidores es un segmento de población específico, los jóvenes, lo que implica que la sociedad en conjunto no ha podido aún establecer los mecanismos adecuados de control para acotar, asimilar o estigmatizar el problema. Esto unido a la conflictiva social que generalmente acarrea el consumo de drogas ilegales, hace que la sociedad se sienta agredida en su normativa peculiar y responde hacia esta agresión con actitudes intolerantes.

El hecho de que vayan aumentando progresivamente las cifras de consumidores de las distintas drogas, el inicio a las mismas en una edad cada vez más temprana, y las consecuencias físicas, psíquicas y sociales que su consumo comporta, hace que las toxicomanías hayan pasado a ser un problema grave de Salud Pública, ante el cual surgen medidas a distintos niveles para lograr su neutralización.

Actualmente, el incremento de las toxicomanías, tiene una relación estrecha con el gran aumento que la oferta de drogas ha sufrido en los últimos años, lo que debido a los saneados beneficios que comporta, ha permitido el desarrollo de unas estructuras de producción, distribución, y comercialización de las mismas, para poder establecer un mercado estable.

Por todo ello, cualquier política de prevención que se haga para reducir las toxicomanías, tiene que efectuarse a distintos niveles y desde un marco que sobrepasa el estrictamente sanitario:

- Es necesario acuerdos internacionales para limitar y controlar la producción de las sustancias que pueden producir drogodependencia.
- Debe intensificarse el desmantelamiento de las redes de distribución de drogas.
- Facilitar la posibilidad de tratamiento a las personas ya afectadas, tanto por su propio interés como porque

se conviertan virtualmente en propagadoras de la enfermedad (tráfico-necesidad para sufragar la propia toxicomanía).

- La prevención de las drogas a nivel escolar, no debe hacerse de una forma puntual e inconexa, sino englobada dentro de un programa amplio de educación sanitaria, en la que se da prioridad a la promoción de la salud.

Todas estas actuaciones deben realizarse a partir de una perspectiva globalizadora, es decir, no es creíble intentar solucionar el problema "solo" de las drogas ilegales e incluso entre ellas "solo" el de la heroína, e integradora de las distintas instancias que pueden tener competencia en este campo (Justicia, Sanidad, Servicios Sociales, Educación, etc.).

Dr. Lluís Sala

(Centro de Salud para drogodependencias Departamento de Sanidad y Seguridad Social Generalitat de Catalunya)

CLASIFICACION DROGAS

DEPRESORES DEL SISTEMA NERVIOSO CENTRAL	<ul style="list-style-type: none"> - OPIÁCEOS: - Morfina - Heroína - Codeína - ALCOHOL - HIPNÓTICOS Y SEDANTES - TRANQUILIZANTES
ESTIMULANTES DEL SISTEMA NERVIOSO CENTRAL	<ul style="list-style-type: none"> - ANFETAMINAS - COCAINA - XANTINAS - Café - Té - Bebidas de Cola
PSICOTOMIMÉTICOS	<ul style="list-style-type: none"> - DERIVADOS DEL CANNABIS - Grifa - Marihuana - Haschís - ALUCINOGENOS - LSD - Mescalina - Peyote - Etc. ...
INHALANTES	<ul style="list-style-type: none"> - DISOLVENTES - PEGAMENTOS
TABACO	

Incluimos en esta página un dossier sobre la ASBESTOSIS que incluye una explicación sobre tal enferme-

dad y de sus causas por la manipulación del amianto, y una entrevista a un estibador del puerto de Barcelona

al que se concedió la invalidez absoluta por asbestosis pulmonar.



El amianto puede matar

El polvo del amianto llega a ser mortal. La asbestosis es una enfermedad de bronquios y pulmones que se adquiere por respiración del polvo del amianto. Las fibras del amianto se esparcen en un ligerísimo polvo que al ser aspirado produce la enfermedad de la asbestosis, llamada también fibrosis pulmonar. Este polvo contiene gran cantidad de pequeñas fibras que penetran y se incrustan en las paredes de las cavidades de los pulmones impidiendo que el oxígeno llegue correctamente a la sangre. La falta de oxigenación produce la subida de la tensión de las arterias pulmonares, con lo cual resulta una sobrecarga del corazón que en muchos casos llega a ser mortal. El problema fundamental que presenta la asbestosis es que tarda años en manifestarse, pero cuando aparece, es irreversible. Es una enfermedad lenta, y se ha comprobado que ayuda al desarrollo de varios tipos de cáncer. Según los especialistas, una exposición intensa aunque corta del individuo al polvo del amianto, puede producir la aparición de la asbestosis.

El amianto o asbesto, es el nombre que en general designa un grupo de silicatos; minerales derivados del sílice. Se utiliza por su resistencia al calor y a las acciones químicas que pueden alterar a los demás minerales. Su principal cualidad estriba en que se presenta en forma de fibras, de tal manera que se puede tejer o mezclar con otros productos para darles mayor solidez. Funciona como el hierro en el hormigón armado. Las minas donde aparece el amianto son grandes pozos donde se trabaja a cielo abierto. La fase más peligrosa —manipulación de amianto seco y triturado— es la de ensacar el amianto y desensacarlo cuando llega a la fábrica de productos derivados. El transporte se realiza muchas veces con sacos no herméticos con lo cual el peligro más grave se extiende incluso al período de transporte.

Las propiedades físicas de este material también le hacen resistente a la fricción. Mezclado con resinas sintéticas se pueden fabricar las juntas de fricción de los frenos y embragues de coches. Mezclado con el plástico también sirve de base para la construcción de cajas isotérmicas, (baterías por ejemplo). En la industria del papel sirve de refuerzo para la pasta de papel y se utiliza para fabricar diversos tipos de cartones. El amianto se ha introducido hace años ya, en nuestra vida cotidiana. Por ejem-

plo: se usa en muchos sistemas de filtraje de vinos y aguas embotelladas, donde se hace pasar el líquido por unas placas recambiables de compuestos de amianto. Para colmo, algunos productos farmacéuticos pasan por este tipo de filtros. Las placas aislantes de ciertas cocinas, radiadores y estufas de gas de las llamadas catalíticas, y varios modelos de tostadoras de pan están construidas en buena parte de amianto. Ciertas telas que se ponen encima de la tabla de planchar también son de amianto. Pero el uso más extendido del amianto es el fibrocemento (placas, tubos, moldes, etc., con mezcla de cemento y amianto). De fibrocemento se hacen tejados, tubos (que desprenden por arras-

tre fibras de amianto), depósitos de agua domésticos (la inmensa mayoría de los existentes en nuestro país son de este material).

Hasta hace unos años, en Francia constituía el 77% del consumo nacional de amianto, en Estados Unidos el 69% y en Inglaterra el 34%. El amianto es una materia prima tan utilizada por los países capitalistas como por los llamados socialistas. En Québec existe la ciudad llamada Asbestos y en la Unión Soviética existe una ciudad con el mismo nombre. Por su proximidad con el gran consumidor americano es, sin duda, Canadá el país que desarrollará de forma más amplia los yacimientos de amianto. Sin embargo, desde los años 60, la producción de la Unión

Soviética se equiparará a la de Canadá. El crecimiento de la producción mundial es espectacular hasta hace unos pocos años: 128 mil toneladas en 1910, 5 millones 80 mil toneladas en 1974. Actualmente la URSS es el primer productor del mundo con más de dos millones de toneladas de roca de amianto. El amianto soviético se consume en su mayor parte en los países del ámbito socialista, COMECON (mercado común del Este).

Sin embargo, el uso del amianto, en la construcción principalmente, ha descendido notablemente. En primer lugar por la fuerte crisis que este sector padece. En segundo lugar por la progresiva introduc-

ción de los materiales derivados del petróleo, como son los tubos de PVC y similares, y por último también por una serie de medidas dictadas por países progresistas que han reglamentado, bajo las presiones de índole sanitario, su empleo. Así, por ejemplo, en Francia se prohibió hace algunos años el uso de los filtros con componentes de amianto para los filtros de los vinos y líquidos bebibles. Grandes productos españoles como son URALITA SA, ROCALLA SA, FIBROTUBO SA o FIBROLIT, actualmente han diversificado sus productos y materias primas sin que por ello hayan renunciado al amianto.

Entrevista

Quedé con Miguel a las 12 de la mañana. Su única condición, no tener que subir escaleras; por suerte había ascensor. Con el habitual buen humor que le caracterizó siempre empezamos una corta conversación que nos diese noticia de su actual situación.

—¿Quizá que te nos presentes, en principio.

Me llamo Miguel Timoneda Sipierra; tengo 52 años; trabajé 23 años como portuario, en trabajos de bordo, siempre en bodega. Nunca estuve enfermo hasta el año 78, desde entonces no he vuelto a encontrarme bien.

—¿Cómo empezó todo?

Estaba trabajando un día y tuve que plegar porque me dolía mucho el pecho. Me hicieron una sangría y me mandaron a la clínica Corachan pensando en cáncer de pulmón. Todas las pruebas eran negativas pero los doctores veían que mi estado no era normal. Posteriormente, después de muchas pruebas y una biopsia, vieron que tenía ASBESTOSIS y hemosiderosis. Lo primero por causa del amianto y lo demás por los trabajos con polvo de hierro, carbón, cemento, etc.

—¿Quién te diagnosticó?

El doctor Francisco Segarra Obiol, jefe del Departamento de Neumología del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo, aunque ahora me trata el Dr. Broquetas. Esto fue en Marzo del 82, hasta entonces iba a trabajar como podía, alternando el trabajo con continuas entradas y salidas del hospital. Por fin en Junio del

85 me han dado la invalidez total absoluta por enfermedad profesional.

—¿Cuáles son los síntomas de esta enfermedad?

Te ahogas, te falta oxígeno; fuerte picor de garganta; ronquera constante; exceso de sangre mala que si no te medicas te han de extraer. Si caminas rápidamente te cansas, si subes escaleras te ahogas, agacharse es morir y hacer esfuerzos absolutamente imposible.

—¿Trabajábais con el amianto muy a menudo y en qué condiciones se desarrollaba el trabajo en la bodega?

Los que estábamos en el turno de rotación, como yo, sería difícil decir exactamente las veces que hemos trabajado en el amianto. Yo calculo que unos dos días al mes por término medio (actualmente el amianto al puerto de Barcelona viene en contenedores y no lo manipulan los portuarios). Pero esto no quiere decir nada porque la enfermedad se puede contraer en un solo día. Las bodegas venían abarrotadas de sacos de amianto. Todos sabemos que las condiciones de ventilación de las bodegas son malas. Se trabajaba con elevadores en la bodega que venía a aumentar las condiciones de polvo y humo. El amianto de Canadá era mejor de trabajar porque venía en pastillas prensadas, se rompían menos y hacían menos polvo; pero el de Sud-Africa venía en sacos flojos que fácilmente se rompían y se esparcía por toda la bodega. Venía amianto blanco y azul.

—¿Os facilitaban algún elemento de seguridad las empresas o la OTP?

A veces nos daban unas caretas de nariz y boca, de una especie de cartón o plástico que no servían para nada. Nadie las utilizaba, porque respirar con ellas se hacía muy dificultoso. El trabajo era de esfuerzo físico y si tenías aquello que te dificultaba el respirar te agotabas enseguida. Además nosotros no sabíamos que este producto fuese tan peligroso. Nadie nos había informado. Se trabajaba con la misma tranquilidad que cualquier otra cosa. Ha sido por las consecuencias que yo me he enterado de su gravedad igual que los demás compañeros.

—¿Hay otros compañeros que lo padecen?

Es difícil saberlo porque no es fácil que te lo diagnostiquen. Estamos seguros que muchos compañeros que murieron con deficiencias pulmonares o con cáncer de pulmón fue de asbestosis de lo que padecieron, yo lo sé por los síntomas que tenía. Incluso hubo un compañero que se le practicó la autopsia y se conoció que había muerto de asbestosis. De todos modos el mío creo que es el primer caso de enfermedad profesional que se declara en el puerto de Barcelona. En los puertos españoles no tenemos reconocidas enfermedades profesionales. Esto es de risa, porque no sólo es el amianto, sino cantidad de otros productos peligrosos, polvo de todo tipo, y esto sin hablar de las lesiones de columna por el esfuerzo físico.

—¿Actualmente cómo te encuentras?

Parece que esté estabilizado. Pero no encuentro ninguna mejoría. Me medico de conti-

nuo, he de eliminar líquido del cuerpo porque si no se me hincha todo. El oxígeno tendría que tenerlo 15 horas diarias, pero yo lo tengo unas 12 duerme con él y algún otro rato al día, es molestísimo.

—¿Te han dado alguna indemnización?

No, ninguna. Incluso no confío en cobrar los atrasos de antes de declararse la "absoluta"; de esto se cuida ahora el abogado. Sólo me refiero al tiempo del trámite de la invalidez. Porque desde que me empezaron los problemas de salud hasta que me han declarado la invalidez han pasado 7 años.

—¿Qué consejo darías a los compañeros de los puertos?

A los que manipularon amianto y se sienten algún tipo de deficiencia respiratoria que se hagan revisiones por los organismos que deben hacerlas y tiene los medios y si no por médicos especializados. Y si todavía se manipulan en algún puerto este tipo de productos u otros con estas consecuencias que se exijan medidas y condiciones de absoluta seguridad en su manipulación o negarnos simplemente a hacerlo.

Miguel continúa su vida en precarias condiciones por causa de la mala voluntad de empresas e instituciones que no repararon en el mal ajeno para conseguir fuerza de trabajo, aún sin valorar la vida ajena. Ha querido que su caso sirva al menos de información para nosotros, información a la que él y otros, quizá más infortunados, no tuvieron acceso a tiempo. Gracias, Miguel, por tu testimonio.

(Entrevista realizada por Paco Barcelona, 4-diciembre-1985)

DESDE SAN PEDRO, CALIFORNIA

La exclusividad en nuestro país y en el extranjero

Este texto ha sido entresacado de la revista *RANDOM LENGTHS* del puerto de San Pedro, California. Reproducimos la mayor parte del artículo porque lo creemos de interés por su relación con el conflicto de Algeciras. Solamente hemos eliminado aquella parte que contaba algo acerca de la huelga de setiembre/octubre en Algeciras, porque no aportaba nada nuevo a lo que ya sabemos sobre el conflicto. De todos modos, quien lo desee podrá obtener una fotocopia de todo el artículo si lo solicita al Centro de Estudios.

Mientras se desarrollaba la huelga en Algeciras contra la contratación de mano de obra no censada, hubo cuatro incidentes relacionados con este mismo tipo de problemas en los puertos de USA. El primero tuvo lugar en el puerto de San Pedro, California, el pasado mes de abril cuando el ILWU local n° 13 se opuso al intento de la empresa Kaiser International Co. de contratar personal no censado en su muelle de carga de carbón. Un piquete masivo apareció a lo largo del muelle de anclaje. En un momento dado, el techo del coche conducido por un abogado fue abollado y alguien dijo que el responsable había sido un joven estibador.

El segundo incidente ocurrió el pasado mes de junio y fue relatado en las páginas del número mensual de la revista internacional de ILWU, *The Dispatcher*. Un barco con destino a las islas Hawai estaba siendo cargado por mano de obra no censada en Vancouver, Washington. El siete de junio un piquete se estableció sobre el muelle en cuestión; un piquete formado por 1000 trabajadores de ILWU, provenientes de las secciones 4, 8, 21, 50, 40 y 92, compuesto por capataces, estibadores y personal de oficinas no sólo de Vancouver, sino de Portland, Longview y Astoria. Y comenzaron a hacer una labor de zapa contra la carga del barco. Los bultos que ya habían sido anotados y atados eran sistemáticamente desatados cortándoles los flejes. Una vez que el empresario aceptó la contratación de trabajadores censados, un grupo de 150 trabajadores de ILWU se prestó voluntariamente a atar y estibar los bultos de forma desinteresada.

La tercera acción conflictiva tuvo lugar en un puerto del Golfo de México. Alrededor de cincuenta estibadores del puerto de Houston "irrumperon sobre un barco de grano" con un elevador Cargill co. y comenzaron a golpear y a entorpecer las actividades de los trabajadores no censados, se-

gún cuenta el periódico *Houston Chronicle* del 19 de junio. Los esquiroleros fueron expulsados. El presidente de los empresarios prometió retirarlos "tan pronto como dejase de llover".

Es probable que los estibadores de Houston estuviesen doblemente cabreados porque los burócratas del ILA habían hecho recientemente concesiones a los empresarios sobre "las composiciones de manos" con vistas, según dijeron, a competir con el trabajo no censado. Aparentemente, la acción directa de la base fue una forma más efectiva de abordar el problema que las conversaciones.

El cuarto y más reciente intento de romper la exclusividad en los puertos norteamericanos fue a comienzos del pasado mes (octubre) en Baltimore. El 10 de octubre, el estibador Jackson Taylor de 59 años fue arrollado mientras formaba parte de un piquete por un policía. Aquel murió y tres de sus compañeros fueron heridos y cinco detenidos.

De acuerdo a lo expuesto en la portada del *Journal of Commerce*, ese mismo día, la inmediata respuesta al asesinato se vio incrementada cuando una pequeña compañía consignataria decidió contratar a personal no perteneciente a ILA (o sea, estibadores censados) para descargar 416.219 sacos de cemento polaco de un barco chipriota. Un propietario de la empresa estibadora dijo que "los trabajadores de ILA hubieran costado más de lo que valía la carga del buque", de acuerdo a lo reproducido en el *Journal of Commerce*. Más de 100 miembros de ILA se habían precipitado sobre el buque "pero rápidamente fueron desperdigados" dejando a una docena de estibadores detrás de la línea de piquete. Las operaciones de descarga continuaron, así como la presencia de la policía. En un momento dado, un superintendente conduciendo una carretilla elevadora intentó arrollar a uno de los componentes del piquete.

En el momento en el que se redactan estas líneas es demasiado pronto para atar todos los cabos y ofrecer una información completa y coherente reuniendo las fuentes sindicales y los medios de comunicación, pero lo que sí está claro es que los continuos ataques contra los doce componentes del piquete atrajeron hacia el muelle a muchos más miembros del sindicato. En un determinado momento, los estibadores se apoderaron de una carretilla elevadora con las palas afiladas. Chocaron contra el barco y la descarga de cemento paró, pero el resultado

final de todo este asunto nos es desconocido.

Tiene un trágico interés que la batalla hubiese tenido lugar en torno a una carga de un gobierno (polaco) que aún continúa intentando acabar con el sindicalismo de base; Solidaridad, acusándolo de terrorismo.

Varias cuestiones quedan pendientes sobre el alto costo humano de la tragedia de Baltimore. ¿Existe alguna relación entre la ofensiva antisindical y las concesiones recientemente hechas a los empresarios por la sección sindical del ILA del golfo de México? ¿Estamos ante una nueva versión de la vieja frase según la cual "cuando los sindicatos actúan, los empresarios se arruinan"? Y, finalmente, cabe preguntarse si los componentes del piquete se hubiesen mantenido en su posición en vez de desperdigarse, ¿hubiese muerto Jackson Taylor? Es probable que la familia de Taylor y sus compañeros de trabajo, blancos y negros, tengan unas duras res-

puestas a estos interrogantes.

Vivimos en un tiempo en que a menudo suceden cosas raras. El pasado agosto agentes de la policía USA armados hicieron un alarde de fuerza en la cubierta de un barco bananero de la compañía Ecuadoreana, el Rio Esmeralda, anclado aquí, en Long Beach. Su tripulación estaba en huelga. Según el periódico *News-Pilot*, el 1 de agosto uno de los agentes de policía llevaba un rifle automático. Los estibadores y oficinistas dejaron inmediatamente de trabajar en el barco cargado de cítricos, Spring Bride que estaba en el muelle próximo, a popa. Los líderes locales no se echaron para atrás. La situación fue, así, difundida pero quién sabe qué hubiera sucedido si los trabajadores se hubiesen amedrentado y hubieran rehusado a actuar de forma solidaria.

En España, los estibadores de Algeciras fueron tiroteados con balas de goma. Las heridas de este tipo de munición de caucho raramente son mor-

tales, pero siempre son dañinas, especialmente cuando dan en la cabeza, en el estómago o en las ingles.

¿Será el uso de balas de goma un paso hacia la utilización futura de balas de plomo?

Los estibadores de Algeciras creen que sus compañeros de otros países —especialmente en los que, como USA, tienen algunos empresarios en común— pueden ayudarlos dando muestras de solidaridad. Escribid, por favor, o enviar telegramas de protesta contra la protección policial de los esquiroleros a:

Secretario de Estado, Relaciones Laborales, Ministerio de Trabajo, Nuevos Ministerios, Madrid; España.

Enviad, así mismo, saludos y copias de vuestras protestas a la sección local de los estibadores:

Comité de Empresa, Puerto de Algeciras.

Calle San Hiscio, 3
Algeciras, España.

Stan Weir

COCINA MARINERA



Llanteta de Rogers
(cazuela de salmonetes)
Plato oriundo de La Escala
Ingredientes (4 personas)
1 cabeza de ajos
1 pomo de perejil
1 cucharada sopera de pimiento colorado
1 vaso de café de "Tío Pepe"
1 kg. de salmonetes medianos
aceite
sal

Preparación

Se sazonan levemente los salmonetes, previamente escaldados y lavados, y se dejan escurrir. Se corta a pedacitos menudos una cabeza de ajos y un pomo de perejil. A continuación se pone una cazuela de barro al fuego con medio dedo de aceite. Cuando el aceite hierve se echa el ajo, se apaga el fuego y se echa el perejil y a continuación una cucharada sopera de pimiento colorado, y se remueve todo.

En la cazuela así preparada se estiban los salmonetes y se rocían con un vaso de café de "Tío Pepe" y medio cucharón de agua y se introduce en el horno (grill) a medio fuego. Cuando los salmonetes empiezan ya a abrirse por la barriga (aproximadamente unos 20 mi-

nutos) está el plato listo para comer. Conviene durante este rato de cocción sacudir la cazuela.

Esta sección que en esta ESTIBA empezamos y queremos

continuar en las próximas, depende de las colaboraciones que todos vosotros nos mandéis, a poder ser especialmente sobre cocina marinera.

Enviarlo a: C.E. c/del Mar, 97. 08003 Barcelona.

Crucigrama

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2									*	
3						*				
4					*					
5							*			
6								*		
7			*	*					*	
8					*					
9									*	
10	*									

HORIZONTALES: 1. Sujetarías el buque por medio de anclas, cabos, cadenas, etc. en el puerto o en cualquier fondeadero. / 2. Empresas o compañías propietarias de uno o más buques. Vocal. / 3. Sosegado animal marino. Al revés, "pásame el ----", pues tengo que hacer una carta". / 4. "No saber uno de la ----" la media". Planta gramínea cuyo grano se da como pienso a las caballerías. / 5. Al revés, producto resinoso que fluye de las hojas y ramas de la jara. "No hay peor sordo que el que no quiere ----". / 6. Mezclaría dos vinos para mejorar la calidad. Al revés, iniciales que designan una moneda europea. / 7. Nota musical, al revés. Capital europea. La primera. / 8. Desperdió. Cifras romanas. / 9. Descargar, aliviar un peso u obligación, (al revés). Cincuenta. / 10. Bien redonda. Volvería a utilizar.

VERTICALES: 1. Aparato para medir la fuerza del viento. / 2. Conjunto de marinos. / 3. Advertir. Consonante repetida. / 4. Un estado de la mar. Ahora, la repetida es una vocal. / 5. Culpable. Juego infantil. Al revés, artículo. / 6. Voz de mando. Vientos constantes que soplan en las zonas tropicales siempre del mismo rumbo. / 7. Al revés, disponer las velas en el sentido que contribuye a dar impulso al buque para andar. Sobaco, al revés. / 8. Isla pequeña situada a la inmediación de otra mayor. Percibir los olores. / 9. Vocal. Al revés, voz que se usa para llamar al gato. Matrícula de una capital española. Romano. / 10. Artes de pesca fijas que llegan a tener varias millas de extensión.

Solución al número anterior: Horiz.: 1. Trinca. Roc. 2. Oído. Lloro. 3. Neonato. Ir. 4. eD. Aterrar. 5. Largar. E.E. 6. A. Reformar. 7. Je. Sas. ár. 8. Espiñón. aG. 9. Puma. ocoL. 10. Sobordista. / Vert.:

1. Tonelaje. S. 2. Riada. Espo. 3. Ido. RR. Pub. 4. Nonagésimo. 5. C. Atafagar. 6. Alteroso. D. 7. IoR. R. nol. 8. Ro. Rema. Cs. 9. Oria. Argot. 10. Correríala.