NÚMERO 13 ENERO 1986

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



Las Palmas: accidente mortal de un estibador en la primera semana del año

Antonio Torres Herrera, trabajador de la lista de tierra, murió de accidente en el puerto de La Luz en las Palmas, el día 3 de enero de este año 1986, a las siete de la tarde, mientras realizaba una carga de pacas de papel prensado que se le vino encima.

Denunciamos una vez más la falta de inversión en seguridad en el trabajo, reivindicada precisamente en Las Palmas durante las Jornadas sobre el transporte de mercancías peligrosas. Palabras de denuncia que no han podido todavía impedir más muertes.

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

El Congreso de Génova

En Génova, los días 13 y 14 de diciembre, tuvo lugar el 2º Congreso de la Federación del Transporte del Sindicato CGIL. A través de los compañeros portuarios de la Compagnia, Coordinadora fue invitada a asistir a tal Congreso.

Fueron unos días muy interesantes para Coordinadora durante los cuales se habló largamente con los compañeros de la Compagnia acerca de nuestra situación actual y de la necesaria estrategia conjunta en todo el mediterráneo occidental sobre composición de manos, rendimientos, salarios, de la no competencia entre nosotros frente a la agresión del capital multinacional. Se aprovechó también la asistencia al Congreso para recabar solidaridad y promover una reunión conjunta con los portuarios franceses. A tal efecto se redactó una carta conjunta de la Coordinadora y de la FILT-CGIL a la CGT de Marsella solicitando un encuentro para coordinar la estrategia ante la política del gran capital y del servicio alrededor del mundo. En el interior, página 5, pasamos algunas anotaciones sobre todo esto.

También fue de gran interés para el Centro de Estudios, pues pudo conectar con los centros de información de la Compagnia y de la FILT-CGIL y especialmente empezar un contacto con el ILRES, instituto de investigación económica y social de la región de Liguria.

Sólo nos resta agradecer a Amancio y demás compañeros de la Compagnia la hospitalidad recibida.

(a la página 4)

ALTERNATIVAS SOCIALES

Crisis de la minería del carbón

La minería del carbón está atravesando desde hace años una fase crítica que se ha agravado con la adopción de medidas encaminadas a adecuar este sector al conjunto de normas y condiciones que se derivan de la integración de España en la Comunidad Económica Europea.

Las líneas maestras que rigen los planes gubernamentales se orientan en el sentido de mejorar la productividad, abaratando los costes mediante la intensificación del ritmo de trabajo, realizar nuevas inversiones, que si no reducirán, al menos, no incrementarán el nivel de empleo en la medida que cabría esperar, y favorecer las explotaciones a cielo abierto mediante tareas de desmonte que representan una gravísima alteración de las condiciones naturales de las cuencas mineras (talas de bosques, desviación de los cursos de los ríos, etc.).

(a la página 2)

SUMARIO

2 Nueva víctima de la Ley Antiterrorista. La OTAN presiona al gobierno de Madrid.
4 II Jornadas sobre mercancías peligrosas.
5 Coordinadora.
6 Los puertos en el área Amberes-Hamburgo.
8 Correspondencia. Laboral.

La ley antiterrorista se cobra una nueva víctima en la persona de Mikel Zabalza

Es posible que Mikel Zabalza no haya muerto a manos de la guardia civil. Es posible —¿porqué no?— que su muerte se haya debido al SIDA. En cualquier caso lo que sí es cierto es que el autor del libro "El asesinato considerado como una de las bellas artes" nunca se hubiera inspirado en las técnicas policiales de la guardia civil. Porque a juzgar por las circunstancias, hechos y declaraciones que rodearon la detención, desaparición y muerte de M. Zabalza, la intervención del heroico cuerpo fue lo que se dice una verdadera chapuza, propia del bricolage represivo más macabro.

Pero no estamos ante un hecho excepcional, porque el llamado "caso" Zabalza tiene sus precedentes en toda una abominable serie de "casos" (recuérdese Almería, Arregui, los jóvenes que buscaban caracoles y fueron tiroteados,...) Es decir, parece que desde el gobierno están empeñados en configurar la realidad social del estado español como una edición ampliada de "EL CASO".

No se trata de que "se les haya ido la mano" o de que haya habido "lamentables confusiones". Hechos como los citados son una consecuencia directa de la aplicación de la ley: a saber, de la "ley antiterrorista" de 1983 que los socialistas se encargaron de perfilar en su amplitud represiva respecto a la de 1981. Con tal ley las garantías de los derechos de los detenidos son nulas y es fácil suponer, por otro lado, cuales son los métodos de "investigación" de unas comisarías y cuartelillos que se han mantenido intactos desde la dictadura. Por eso, y por todas las contradicciones e irregularidades en que incurrieron las autoridades (reconociendo, incluso, que a los detenidos se les ponía una bolsa de plástico en la cabeza para evitar que identificasen a sus interrogagores) hay que calificar la versión oficial, como increíble. Y de su propia credibilidad debía dudar el ministro del Interior cuando defendía a capa y tricornio el honor del benemérito cuerpo de la guardia civil con la amenaza de hacer cómplices del terrorismo a quienes no estuviesen dispuestos a aceptar la versión oficial.

El ministro del Interior dio toda una lección de voluntad represiva en su intervención en el Parlamento aunque lo más grave no es que quisiera hacernos comulgar con ruedas de molino a la hora de explicar la muerte de M. Zabalza, sino que intentase desviar la cuestión hacia el hecho de que aquel fuese amigo de presuntos militantes de ETA y realizase frecuentes viajes a Francia. A eso se le llama criminalización; o sea, inculpación criminal de todo aquel que no cierre filas en torno al aparato de estado y a sus portavoces y no sea, por tanto, un ciudadano "libre de toda sospecha" debidamente avalado por la guardia civil.

¿O acaso quería decir el señor ministro que le estaba bien merecida su muerte por sus supuestas malas amistades?

Si, por otro lado, de lo que se trata es de que el Ministerio del Interior no controla a la guardia civil, a la policía o a cualquiera de sus cuerpos integrantes, entonces solo caben dos salidas: comenzar las depuraciones o presentar la dimisión. Pero ni una cosa ni la otra se ha hecho. Sin duda, las razones de estado —entre las cuales las de defender y pactar con los cuerpos represivos franquistas parecen ser fundamentales— se han antepuesto a las más elementales normas de la dignidad política y humana. La muerte de M. Zabalza ha puesto de relieve la total ausencia de dignidad de esa pandilla de arribistas que forman la maquinaria gubernamental. Porque no ha habido ni una sola dimisión, ni una sola voz de denuncia por parte de nadie desde un gobierno y un partido que se presentaron como la alternativa ética.

Es bien significativo del nivel de degradación política y ética del PSOE la argumentación misma de su Ministro del Interior que ante el cúmulo de oscuridades y contradicciones, incluso denunciadas desde la prensa más afín, solo se le ocurre decir que quien no está con la guardia civil está con los terroristas. Desde luego, el señor Barrionuevo no pasará a la historia por su inteligencia política. Pero es que, además, con la complicidad de todo el gobierno ha falseado la realidad, porque la opción no está en aceptar su absurda versión de los hechos o el terrorismo, sino entre aceptar las razones de la ley antiterrorista o las de sus víctimas. No olvidemos que todos los detenidos con Mikel Zabalza fueron puestos en libertad sin cargos y algunos denunciaron malos tratos.

Puesto que la ineptitud y vileza del señor ministro han puesto así las cosas solo cabe contestarle que sí, que creemos a los amigos y familiares de M. Zabalza. Porque somos víctimas, estamos con las víctimas.

La OTAN presiona al gobierno de Madrid

La visita del secretario general de la OTAN, Lord Carrington, a Madrid el pasado 3 de enero ha venido a confirmar la creciente preocupación de los mandos militares del bloque occidental sobre un posible resultado negativo del referendum sobre la permanencia de España en la OTAN. El gobierno español está metido en un buen lío. La convocatoria del referendum le ofrece pocas garantías de salirse con la suya; o sea, de mantenernos en la OTAN. Por otra parte, las fuerzas militares europeas insisten en que España no solamente debe mantenerse dentro de la OTAN como está actualmente, sino que debe integrarse en el mando militar. Lo que pretenden los socialistas es un engaño. Es estar en la OTAN de tapadillo para poder lavarse la cara ante el electorado. Pero lo que da pie para inquietarse es que tanto Felipe González, como Serra, hayan manifestado su seguridad de ganar el referendum aún cuando los sentimientos populares apuntan en sentido contrario. ¿Acaso tienen preparado otro juego de palabras como aquel ambiguo "OTAN de entrada, no", que hicieron servir en la campaña electoral, cuando unos meses antes se había preocupado el gobierno de UCD de meternos dentro? Es posible porque de estos marrulleros se puede esperar cualquier cosa y porque, además, es difícil de creer al presidente de gobierno cuando dice que "el gobierno español no podría mantener a España en la Alianza Atlántica si la mayoría del pueblo español se muestra contraria".

Es difícil de creer porque un sujeto, como F. González, acostumbrado a ejercer la hipocresía como profesión carece de credibilidad alguna cuando todos sabemos que sus superiores de Bruselas y Washington tienen otra opinión acerca de la relación que España debe tener con la OTAN.

Crisis de la minería del carbón

(de la página 1)

Algunas notas sobre la reestructuración de la minería

A lo largo del año pasado la minería del carbón ha venido ocupando uno de los centros de interés laboral tanto por el elevado número de accidentes mortales (73), como por la situación misma del sector en el conjunto de la economía.

En realidad, se trata de las consecuencias de la reestructuración del sector. Ya el gobierno de UCD había redactado en 1977 el PEN (Plan Energético Nacional) en el cual se contemplaban toda una serie de medidas referidas a la minería del carbón para los próximos diez años. Así, se preveía un incremento de la producción de casi el 100% en el periodo que va de 1978 a 1987, puesto que de los 17,9 millones de Tm. producidos en 1977 se pretendía alcanzar en 1986 la cifra de 35,7 millones de Tm., lo que, por otra parte, significaría hacer frente al 88% del consumo interior. El 12% restante necesario para cubrir el resto de la demanda correspondería a carbón importado.

El sector minero del carbón se encuentra en una situación difícil (a pesar de que existen unas reservas importantes) tanto por la competencia de otros recursos energéticos (nuclear y derivados del petróleo, sobre todo) como por razones internas del propio sector. La baja productividad, las dificultades en la extracción del mineral de los pozos, son algunos de los aspectos que explican los altos precios del carbón y que hacen necesarias diversas subvenciones del gobierno para que el carbón producido encuentre una salida como combustible en las centrales térmicas.

Es decir, para garantizar que la explotación —y el empleo— en los yacimientos mineros se mantenga, el estado favorece bajo diversas formas el consumo del carbón en las industrias. Sin embargo, la integración en el Mercado Común impone la desaparición de este tipo de "favores" proteccionistas. Por eso el gobierno, que ha asumido el compromiso de que los precios interiores del carbón con destino a las centrales térmicas se determinen sobre la base de los costes, ha de reducir necesariamente éstos. En este sentido, se ha favorecido la explotación de yacimientos a cielo abierto que, al facilitar la extracción del mineral, incrementan la productividad del trabajo.

Pero no es sólo un cambio en las condiciones técnicas de explotación de los yacimientos lo que la reestructuración del sector acarrea. Existe, igualmente, una amenaza de cierre sobre numerosos pozos con la consiguiente decadencia de las condiciones de vida de los trabajadores en las cuencas mineras (ver, por ejemplo, la huelga de Teruel).

En la explotación del carbón la importancia de la empresa pública HUNOSA es fundamental al acaparar la mayor parte de la explotación de los yacimientos hulleros de Asturias. Sin embargo, en la explotación de la antracita y el lignito las pequeñas y las medianas empresas privadas son las beneficiarias. Es por eso que la organización nacional de los empresarios del carbón (Carbunión) está de acuerdo con CCOO y UGT en buscar las bases de una política de concertación a tres bandas (o sea, patronal, Administración y sindicatos) para definir una política del sector a medio plazo. Pero la actitud del gobierno es despectiva hacia los planteamientos pactistas de los sindicatos. El ministerio está dispuesto a llevar adelante una política autoritaria en todo el proceso de reestructuración como ya puso de manifiesto en Sagunto o con el sector naval. Por si había alguna duda en este sentido las palabras del director general de minas han sido suficientemente claras:

"La concertación es un término muy amplio. Y las decisiones son de exclusiva responsabilidad del ministerio y de esta dirección general. La política minera se marca desde aquí. Luego puede haber aspectos y problemas que hayan de negociarse, pero no los objetivos del gobierno en esta materia".

En líneas generales, lo que se pretende es privilegiar un determinado tipo de fuentes de energía que, como la nuclear es el centro de interés de los grandes grupos financieros e industriales vinculados al capital internacional. Pero en el caso concreto del carbón, con la racionalización de su explotación lo que prevé el gobierno es el saneamiento del sector para su posterior reprivatización. Así lo confirma el texto del PEN cuando, al explicar la estrategia, plantea la necesidad de adecuar "la legislación en lo que se refiere al carbón y minerales de uranio de forma que se agilice el acceso al dominio minero, evitando la retención de derechos sin actividad suficiente en estas sustan-

cias". Además, la investigación y la exploración de nuevos yacimientos correrá a cargo de empresas estatales, lo que quiere decir que se prepara el terreno al capital privado para que realice sus inversiones en las condiciones más ventajosas. Este aspecto es muy importante porque asumiendo las empresas estatales la parte más costosa del proceso de investigación y de exploración de nuevos yacimientos les ahorraran a las empresas privadas una importante cantidad de capital al no tener que hacer inversiones que no son directamente productivas.

En el cuadro nº 1 podemos apreciar algunos datos que nos aportarán una idea sobre las mejoras en la productividad del trabajo en el periodo que va de 1975 a 1982. Así, en la extracción de antracita con un incremento de 600 trabajadores en total se ha casi duplicado la producción. En la hulla, a pesar de haber descendido el número de trabajadores en casi 2000, la producción se incrementó en un 50%. Pero es en la explotación de lignito donde este incremento de la productividad del trabajo es más espectacular, pues con un incremento en las plantillas de 1500 trabajadores se ha multiplicado por ocho la producción anual.

(cuadro nº 1)

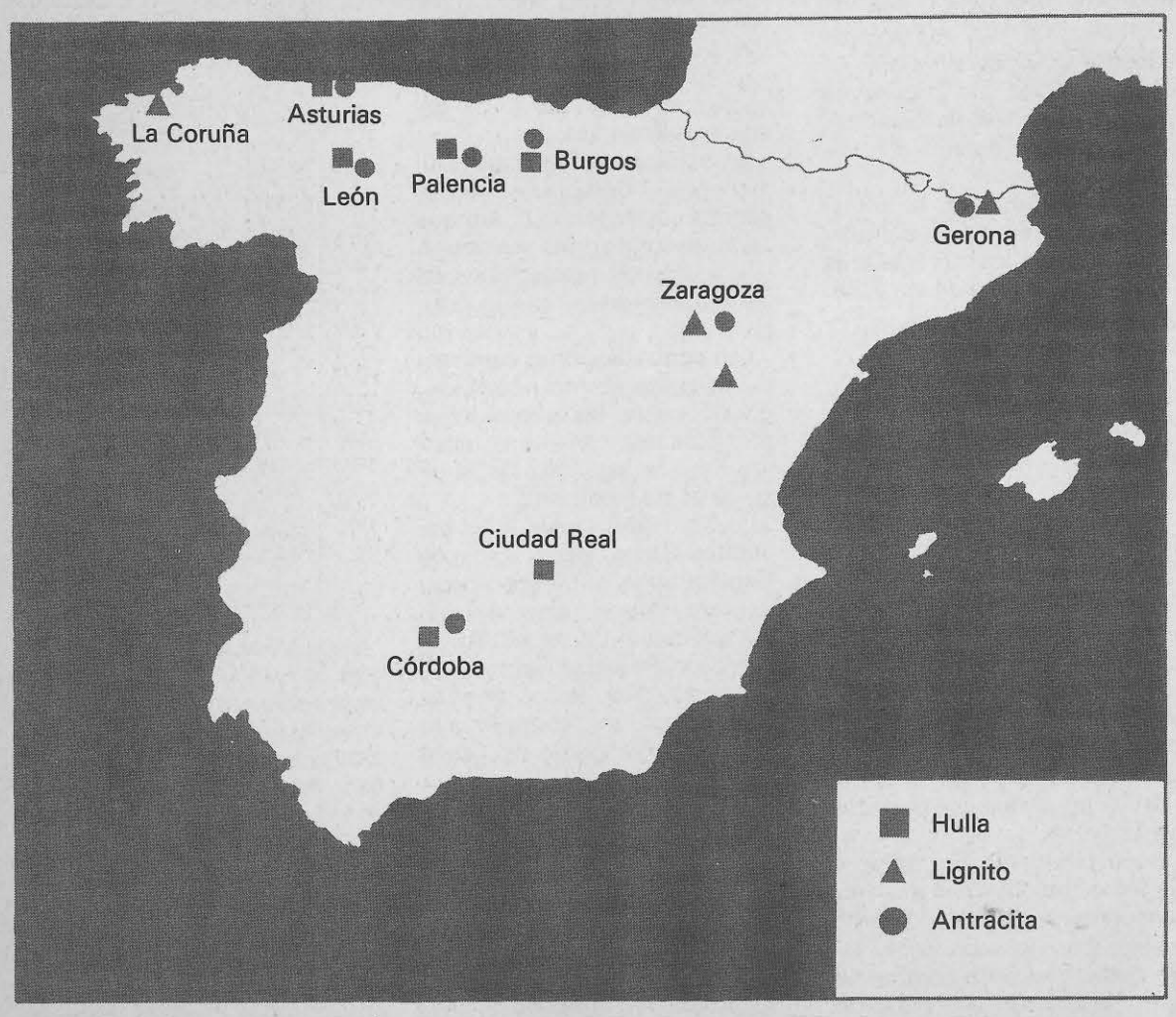
PRODUCCIÓN EN TONELADAS	*Año 1975*	*Año 1977*	*Año 1982*
Antracita	3.154.386	3.760.522	5.297.134
Hulla	7.469.454	8.114.575	10.394.533
Lignito	3.379.729	5.812.868	23.881.889
	14.003.569	17.687.965	39.573.556
EMPLEO (Nº TRABAJADORES)			
Antracita	11.009	12.128	11.611
Hulla	35.552	34.283	33.887
Lignito	6.137	6.943	7.750
	52.698	53.354	53.248

(cuadro nº 2)

Recursos de carbón estimados (en Millones de toneladas).

	HULLA	*ANTRACITA*	*LIGNITO*
Baleares	—	—	30
Barcelona	—	—	100
Burgos	3	3	—
Córdoba	17,3	5,5	—
La Coruña	—	—	450
Ciudad Real	20,9	—	—
Gerona, Lérida, Zaragoza	—	3	40
León	515,1	676,9	—
Asturias	703,5	153,6	—
Palencia	79,2	40,5	—
Teruel	—	—	200
Total	1.339,0	882,5	820

(cuadro nº 3)



Huelga General de la minería del carbón, los días 17 y 18 de diciembre

Los días 17 y 18 de diciembre las centrales sindicales CCOO y UGT hicieron un llamamiento a la huelga general en todos los pozos y yacimientos de carbón. Con este llamamiento pretendían presionar sobre la Administración con el fin de que se cumplan los acuerdos pactados y las previsiones que se recogen en el PEN y que repercuten directamente sobre el nivel de empleo de 56.244 trabajadores, mientras que realmente sólo rondan los 50.000. Asimismo, se pretendía llamar la atención sobre la escasa inversión en la seguridad de los trabajos mineros que fue la razón de los 73 accidentes mortales habidos en el año 1985.

Los sindicatos se quejan de que el gobierno no cumple lo previsto en el PEN; por su parte, el gobierno descalifica la protesta minera porque, precisamente, es el PEN lo que se está llevando a la práctica. En cualquier caso, parece que los sindicatos, siempre dispuestos a pactos y componendas con la Administración y la patronal se están viendo defraudados cuando no abiertamente despreciados como ponen de manifiesto las palabras del director general de minas reproducidas en el artículo anterior.

Aunque al llamamiento hubo una respuesta mayoritaria desde casi todos los núcleos mineros fue, precisamente, en las más importantes cuencas hulleras asturianas, que en otras ocasiones han estado a la cabeza de las luchas reivindicativas, donde se produjeron las resistencias más fuertes a secundar el paro. Y ello se debió, fundamentalmente, al hecho de que el SOMA (sindicato minero de Asturias, ligado a UGT) se opusiera al llamamiento que la misma federación nacional de la minería de UGT había firmado junto con CCOO. En este caso los problemas internos de UGT y las discrepancias entre el secretario general de la federación minera y el secretario del SOMA-UGT de Asturias, mucho más identificado con la política del gobierno fueron la causa de esta deserción de una parte considerable de los mineros asturianos de la Huelga General. ■

Teruel: los mineros contra el cierre de los pozos

Desde el 12 hasta el 31 de diciembre de 1985 en el pozo LUISA de Utrillas cinco mineros y un diputado mantuvieron un encierro y una huelga de hambre en protesta contra la previsible liquidación de 1.800 puestos de trabajo en la cuenca minera de Teruel. En dicha cuenca trabajan en la actualidad unos 4.500 mineros lo que viene a representar unos 22.000 puestos de trabajo indirectos; es decir, dependientes de las actividades mineras y un 50% de la actividad de la provincia.

Durante este tiempo todos los intentos de tomar contacto con la Administración habían sido inútiles. Incluso el viernes 27 de diciembre más de tres mil mineros fueron de Teruel a Madrid y se concentraron ante la sede del Ministerio de Industria y Energía. Pero la Administración se negó a recibir a los representantes de los trabajadores que, como ellos mismos dijeron fueron "engañados y chuleados". Pero lo más curioso es que el ministerio sólo reconocía como interlocutores a los parlamentarios y a los consejeros del gobierno autónomo aragonés. Parece que el gobierno español está empeñado en continuar con las prácticas verticalistas del franquismo. Desde luego, siempre es más fácil entenderse y apañar chanchullos con los politiquillos de provincias.

Por eso los mineros de Teruel se echaron a la calle y convocaron para los días 30 y 31 de diciembre jornadas de huelga general. La respuesta fue unánime y el apoyo del resto de la población a las reivindicaciones mineras fue, también, generalizada. En vista de la negativa de la Administración a aceptar sus planteamientos, los mineros ya tenían pensado continuar con todo un programa de movilizaciones durante el mes de enero. Durante los días 30 y 31 de diciembre, además del paro total en la actividad de las principales poblaciones de la cuenca minera, los trabajadores cortaron los accesos a las mismas por carretera. De este modo, el 31 de diciembre, a última hora de la tarde, el presidente del gobierno autónomo aragonés comunicaba a los encerrados en el pozo Luisa el acuerdo al que había llegado la comisión formada por una delegación del PSOE-UGT y el Ministerio de Industria y Energía, según el cual se garantizaría el empleo y se realizarían unas inversiones de 16.000 millones de pesetas en los próximos tres años. Con ello se daba por finalizado el encierro.

Aunque los trabajadores hayan sido marginados en la negociación y en la toma final de decisiones y los acuerdos hayan sido elaborados por los representantes del estado, no cabe duda que sin la acción de los propios mineros, como trasfondo, no hubiera sido posible que se resolviera este conflicto de forma satisfactoria para ellos.

Además, ya que, en principio, las reivindicaciones parecen haber sido satisfechas, queda por señalar como de gran importancia el hecho mismo de la huelga y de las movilizaciones; es decir, el despertar de un colectivo que hasta ahora parecía estar ajeno a los problemas de las luchas obreras. ■

II jornadas nacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima

En Santa Cruz de Tenerife, durante los días 25 y 26 de Noviembre y en Las Palmas de Gran Canaria, los días 27, 28 y 29 del mismo mes se han celebrado las II Jornadas de tráfico de mercancías peligrosas.

Los estibadores canarios estuvieron presentes con sus intervenciones logrando que se incluyeran puntos como:

. Recabar de los fabricantes y exportadores la máxima información posible, señalada en las reglamentaciones internacionales y nacionales en cuanto a las mercancías peligrosas que se manejan, a todos los que directa o indirectamente intervienen en la manipulación de tales mercancías.

. Destacar la importancia de la formación del personal que interviene en el manejo de estas mercancías y, a instancias de los representantes de la Organización de Trabajadores Portuarios, que se recabe el funcionamiento de la Escuela profesional situada en los alrededores de Valencia.

Es de destacar la comunicación del estibador portuario Aquilino García Vega que a continuación anotamos:

El profesional de la carga y descarga y la seguridad en su trabajo

Alcance y valoración de esta aportación

Invitado a título personal, las ideas y opiniones que aquí expreso, no constituyen conclusiones oficiales de la organización a la que pertenezco, sino las particulares de un trabajador cualquiera, fundadas, eso sí, en el realismo de la experiencia de la vida de cada día y en el mirar a fondo de una dedicación profesional, una decisión que abarca y compromete a toda la vida, nada mejor dicho en una clase de trabajo donde los fríos datos de la estadística nos están diciendo que el tributo de la vida es un hecho, un aterrador hecho en el trabajo portuario.

Siniestrabilidad de las labores portuarias

Sea cual sea la explicación o la respuesta que haya que darle, el hecho frío, objetivo, como una constante pesadilla es el alto nivel de siniestralidad, de deterioro de la salud de los portuarios, e incluso de muertes por accidente. Desde la ruina de la estructura osea, con lesión irreversible de la columna vertebral, como sucede en algun puerto (Almería), donde prácticamente la totalidad de la plantilla dedicada a la manipulación de sacos sufre esa afección, hasta el fantasma de la muerte, presente de un modo habitual en los grandes puertos, como es el caso de Barcelona, Valencia, o el mismo puerto de la Luz y de Las Palmas, donde el año en que ningún compañero es arrebatado de entre los vivos por el trabajo, hay que celebrarlo como una suerte.

No nos extendemos en describir este cuadro. Por una parte, hay una limitación de tiempo y por otra, esa realidad hay que vivirla desde adentro, desde la vida del portuario, afectado no sólo por la dureza de las tareas, sino por la tensión psicológica provocada en una inestabilidad en sus condiciones laborales.

De una parte se nos pide una dedicación profesional, una constante y responsable dedicación al servicio público portuario, y de otro lado se nos intenta someter a la condición de un trabajador parado que día a día ha de ir a mendigar el que le permitan entregar sus fuerzas y el riesgo de su vida para que las mercancías puedan continuar las rutas del mundo.

Aludo a esta situación de desasosiego por causa de la falta del reconocimiento público, legal y estatutario de la profesionalidad del estibador, con dedicación fija y permanente, no como una queja oportunista en este momento, sino por su directa relación con la siniestralidad, como consecuencia de los efectos psicológicos de ese estado de amenaza e inestabilidad.

La respuesta que esa situación exige

Líneas generales:

Dada la importancia de las exigencias, no queremos detenernos en detalle, ni el escaso tiempo lo permite, ni se trata de una comisión negociadora. Pero queremos que nuestras aportaciones sean lo suficientemente claras, ante un tema què indiscutiblemente no es solo para hablar... sino para actuar con decisión, urgencia y responsabilidad.

Propuestas concretas:
Información

Es preciso que en todo momento se sepa, o se pueda saber, la clase de mercancía que se transporta, su naturaleza, peligrosidad y medidas preventivas o en su caso curativas de los posibles daños y lesiones que su transporte o manipulación puedan acarrear.

Es preciso que el estibador, directa o indirectamente, a través de los medios que él, y sólo él, organice, pueda acceder a esa información. No entramos ahora, por las razones antes expuestas, en la manera y forma en que tal derecho podría ejercitarse, indiscutiblemente, como todo derecho, haciendo ello compatible con las necesidades del servicio público. Pero, ha de quedar bien claro, que no es un derecho delegable en ninguna entidad o instrumento, que no sea designado por el propio trabajador. No está en juego la comodidad o conveniencia del trabajador, sino el riesgo de su propia vida, y evidentemente, el derecho a la vida es inalienable y anterior a cualquier otro derecho u obligación que surja de la convivencia humana.

Rotación de la infraestructura y medios preventivos o sanitarios adecuados

Tampoco entramos en detalles, pero a título de ejemplo, señalamos la falta de una ambulancia en el puerto de la Luz y de Las Palmas, o la supresión de los servicios médico-asistenciales de la OTP, en virtud de un decreto (24.10.80), de triste recuerdo recientemente anulado por el Tribunal Supremo por su precipitada elaboración sin cumplir las condiciones mínimas de garantías de la legalidad, como del mismo modo se suprimieron aquellos servicios sin medir las consecuencias, sin la consulta y participación en la decisión, de quienes en definitiva lo estamos sufriendo.

Desgraciadamente, la anulación del decreto no va a anular la muerte de los compañeros fallecidos por falta de los servicios adecuados.

Adecuada formación profesional en seguridad e higiene en el trabajo

Peticiones y exigencias concretas:

A las empresas

Que se reconozca su obligación de acompañar a la documentación de la mercancía, la debida información de su naturaleza, contenido, peligrosidad social y medios preventivos para su tratamiento y manipulación, o en su caso, minoración de los daños que pudieran ocasionarse.

Reconocimiento del derecho de los trabajadores a la eventual comprobación de tal información por el medio que se arbitre, naturalmente compatible con el desarrollo adecuado del servicio público.

A la administración

Dotación de la infraestructura adecuada con los medios materiales y humanos precisos para la prevención de la siniestralidad y aminoración de los eventuales daños.

Organización de los oportunos cursos de formación profesional al respecto.

Determinación clara y precisa del organismo y persona con nombre y apellidos responsable en su caso de las peticiones y exigencias que formulamos a la administración. No nos basta ni nos sirve que la administración en abstracto, con mayúscula, asuma el deseo y el propósito e incluso la obligación de construir el más bello de los mundos.

Tratándose del derecho entre la vida y la muerte, queremos y exigimos que cualquier respuesta y responsabilidad corra a cargo de alguien con nombre y apellidos y dirección concreta a donde, en su caso, hayamos de acudir.

Agradecimiento

Réstanos agradecer la audiencia y atención, si bien no ocultamos que la gravedad del problema que aquí nos trae, puede sobrepasar el marco y el tono de un congreso teórico.

(de la página 1)

El Congreso de Génova

Conversando con los compañeros de la Compagnia

En los puertos italianos, en general, el trabajo está organizado por el Consorcio y la Compañía. El primero dependiente del Ministerio de Obras Públicas hace los trabajos con los medios mecánicos fijos; mientras que la compañía hace los restantes trabajos portuarios, incluidos los medios mecánicos móviles. Consiguientemente no existen medios mecánicos de empresas privadas, perteneciendo estos, bien al Consorcio o a la Compañía según sean fijos o móviles (rodadura a goma).

La disciplina corresponde a la autoridad portuaria, y también internamente en la compañía.

La unidad está garantizada por la pertenencia a la compañía.

La rotatividad es uso interno normal en la compañía. Se desea la polivalencia.

La exclusividad está garantizada por el Código de la navegación, artículo 110, aunque está discutido, teóricamente, y por algunas resoluciones de las Magistraturas, contradictorias.

Las contradicciones están en la interpretación del párrafo segundo sobre las excepciones en casos especiales a la reserva. Pero la legalidad de la reserva ya no se discute.

La Compañía Unica Fra i Lavoratori Delle Merci Varie de Genova tiene 3.700 miembros, y otros tantos, algo menos, pertenecen al Consorcio Autónomo del Porto de Genova.

Las plantillas de los puertos se fijan por una comisión nacional del Ministerio de Obras Públicas.

La compañía se inspira en principios democráticos, regida por una asamblea general anual.

También existen asambleas de base, 50 durante el año, por las que pasa el colectivo en grupos de unos 70. En estas asambleas de base se estudia en unas jornadas la trayectoria seguida por la compañía durante el año último.

Una vez al año se abre el periodo electoral para designar 5 directivos y 10 consejeros. Los 5 dirigentes llevan sendos departamentos a saber: dirección, departamento comercial, departamento de producción o servicio y departamento de control normativo, personal, etc.

El consejo se reune todas las semanas. Desarrollan otras actividades como una cooperativa de consumo, cursos de formación; existen fondos sociales.

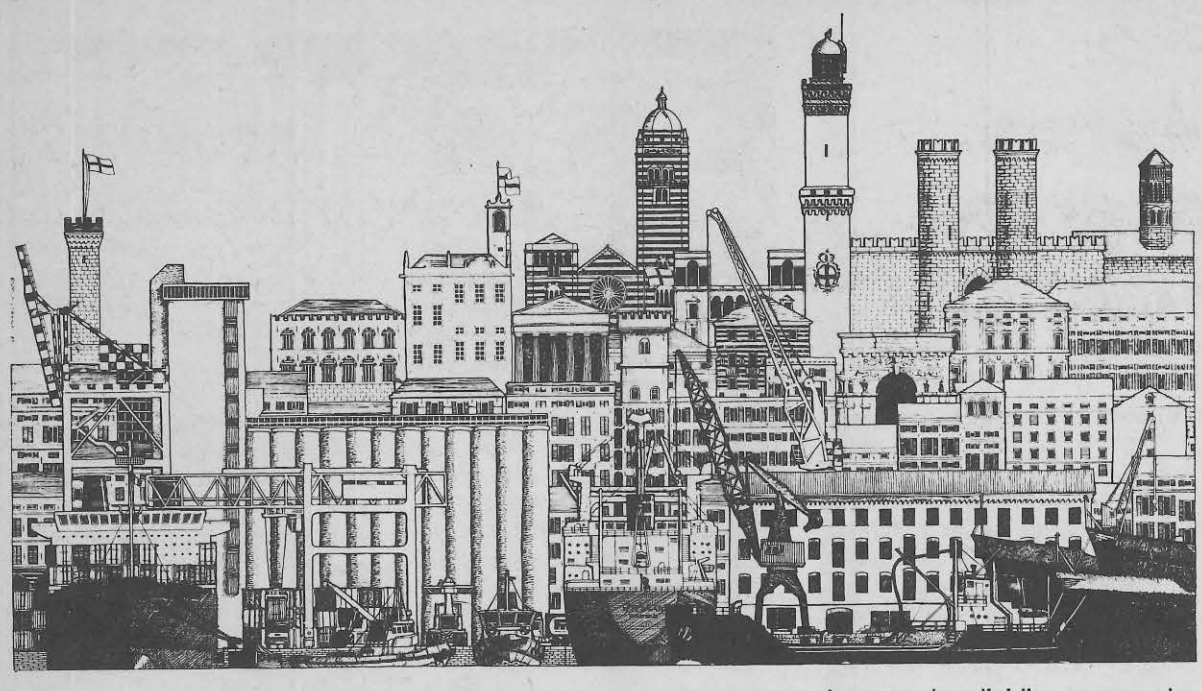
Actualmente está en marcha un proyecto de federación de compañías, de los puertos principales.

Prácticamente, el 90% están afiliados a la CGIL de mayoría comunista, aunque también hay afiliados socialistas e independientes. Una minoría queda para UIL (de inspiración socialista) y la SCIL (democración cristiana).

Los dirigentes de la compañía son conscientes del riesgo que desde el punto de vista de una alternativa netamente obrera ofrece el modelo y experiencia de la compañía, pero entienden que es la única alternativa ante la situación de competencia de otros puertos que no tienen ni han tenido la conciencia que llevó a Génova a una larga experiencia de lucha fuerte, y consiguientemente, pérdida del tráfico.

Impresiones del Congreso

Vemos por las intervenciones que hay una línea que podríamos llamar obrerista, que recalca sus tintas en que el sindicato ha perdido su credibilidad, está en contra de la presencia en el mismo de intelectuales, profesionales. Entienden que la unidad obrera no es una simple unidad formada a cualquier precio, sino sólo pueden estar unidos los que sufren los mismos problemas. Entiende que la clase obrera es una, un concepto totalmente



diferente de la clase de "los situados", de aquellos que sirven a los intereses del capital, consciente o inconscientemente. Es preciso volver a los orígenes del sindicato, como defensora de los intereses de clase, y que sólo así podrá ser una respuesta válida. Esta en contra del poder directivo de los funcionarios, de los liberados. Denuncia la falta de poder de los comités de empresa, se sienten dirigidos desde arriba, y entienden que en realidad el sindicato actualmente no tiene una alternativa clara, que mantiene una postura contemporizadora, con los intereses del capital y del gobierno.

La otra tendencia, que ataca la primera, entiende que hay que ir a un "Sindicato de ciudadanos", que no se puede permanecer en un sindicalismo dieciochesco, porque en realidad, la clase obrera hoy no se puede entender exclusivamente como el obrero manual. Actualmente el obrero manual apenas es el 40% de la fuerza de trabajo, hay que pensar que para fines de siglo sólo será el 10% y en definitiva no se trata que exista un sindicato de clase obrera porque entendiéndola en ese sentido, esta clase va a desaparecer. Entiende esta tendencia que el sindicalismo tiene que ofrecer alternativas válidas en nuestra época, por tanto asumiendo los cambios tecnológicos, y ofreciendo programas realistas de producción y de organización que responda a la complejidad de nuestra época, y no manteniéndose en posturas simplistas históricamente superadas.

Al margen de la crítica o análisis de estas tendencias, que de alguna manera se alinea con la existencia de miembros afiliados al partido comunista y socialista respectivamente, aunque también la postura, digamos obrerista, la defienden militantes de base, independientes. Hay hechos ciertamente objetivos en los cuales todos coinciden, como son los siguientes:

Una caída espectacular de la afiliación. Una falta de participación e interés de las bases. Una falta de contenido en la competencia de la actuación de los consejos de empresas (comités de empresa), una necesidad de asumir los cambios sociales y tecnológicos modernos dándole respuesta adecuada, una falta de fe y confianza en el sindicato, una necesidad de mantenerlo y continuar, pero dando solución a los problemas que se apuntan.

Especial consideración hay que hacer de la intervención de Francisco Ramos, que levantó al final una clamorosa aclamación y aplausos por parte de los congresistas. Antes de iniciar su alocución, el presidente llamó a los que estaban en el pasillo para que todos estuvieran presentes.

Paco empezó un poco nervioso, y luego fue entrando en su papel e hizo una alocución realmente emocionante, precisa, que captó la atención y el interés de todos los presentes.

La alocución de Francisco se centra en la idea de la necesidad de una unión de la clase obrera, pasando por encima de fronteras o nacionalidades. Expone que los gobiernos socialistas actualmente en España, y otros paises del mediterráneo, siguen una política en beneficio del interés del gran capital que pretende privatizar los puertos y otros servicios públicos.

Los españoles ya tuvimos una lucha dura en el año 1980, en contra del decreto del gobierno, entonces conservador, que decidió la privatización de los puertos, gracias a la lucha unida de todos los puertos de España; una lucha dura, que incluso "hubo de ser pagada con la muerte de una compañera".

Si el actual gobierno socialista de España intentara hacer lo mismo, encontraria también la misma respuesta.

Venimos aquí a pedir solidaridad con los compañeros de Italia, porque entendemos que una privatización en España, como en Italia, como en cualquier pais, es un ataque a la clase obrera de ese pais, de todo el Mediterráneo y de todo el mundo.

Los obreros tenemos que estar unidos, y esa es la única alternativa al intento privatizador del capital.

Especialmente para el area del Mediterráneo, el proyecto del servicio alrededor del mundo, es una especial amenaza, intentando dividirnos con la idea de la concentración de un solo puerto intercontinental. Esto es una mentira, porque hay trabajo para todos y no debemos dejarnos engañar, mantenernos unidos, mantener las condiciones de trabajo y no dejarnos caer en una competencia que nos divida.

La intervención de Francisco fue clara, precisa y emocionante, y aunque lo hace en castellano, todos lo entienden sin que se necesite traducción.

Termina su alocución con un cerrado aplauso, prolongado, el mayor que se oyó durante el Congreso.

Previamente se había leido al Congreso el comunicado conjunto emitido por el mismo en pro de la solidaridad de los trabajadores italianos con los portuarios españoles, en contra del intento privatizador. Fue aprobado por aclamación.

Esta es su traducción literal:

F.I.L.T. C.G.I.L.
REGIONE LIGURIA
Portuarios

En el transcurso del segundo Congreso Sectorial de la FILT CGIL, Génova, la Secretaria de la FILT CGIL Liguria se ha reunido con una delegación de la Coordinadora presente en los trabajos del Congreso.

Esta ocasión ha permitido analizar las novedades que han intervenido recientemente en los tráficos marítimos y en la cuestión portuaria en general, y ha permitido confrontar las respectivas experiencias y estrategias.

El Congreso Sectorial de la FILT CGIL de Génova expresa su viva solidaridad con la lucha que los compañeros españoles llevan a cabo en su país frente a los intentos de privatización de la gestión de la organización portuaria.

El Congreso compromete sus propias instancias a buscar las formas más oportunas para defender —concertadamente con los portuarios españoles y franceses— una coordinación de las respectivas líneas políticas y estratégicas en materia portuaria y para poner en marcha cuando fuere necesario, formas recíprocas de solidaridad en defensa de los intereses de los trabajadores portuarios del Mediterráneo Nordoccidental.

Génova, 14 Diciembre 1985.

■

Coordinadora

En estos días se están firmando la mayoría de Convenios. Se ha llegado a acuerdo y firma ya en Palma de Mallorca y Bilbao. Se ha llegado a acuerdo, pero pendiente de firma, en Cádiz. Se ha llegado también a un acuerdo, aunque pendiente de unificar el número en la composición de manos en el barco Melillero. En Málaga habría que destacar que se ha logrado incluir que se declaren todos los sueldos en nómina. Firmado también en Algeciras aunque se está negociando en el muelle del Navío con la Merck. En Castellón se está negociando en pesca y hay acuerdo en la comercial.

El conflicto colectivo por lo de las horas sindicales ha salido ya de la Dirección General y está en Magistratura, que ha de dar fecha para su vista.

Se acaba de solicitar un nuevo conflicto colectivo por los 3 días de ILT y por las licencias retribuidas. Como el anterior también este se ha presentado conjuntamente con CCOO.

SEVILLA. A pesar de la sentencia de primeros de Noviembre, en el puerto de Sevilla se ha convocado en Diciembre un consejo local, al que acudieron la Administración y las empresas, aunque evidentemente no acudieron Coordinadora ni CCOO, y donde se acordó reducir la composición de manos en el redondo de hierro, pasando de 10 y de 12 a 8 y incrementar los rendimientos pasando de 170 y 180 Tm. a 225 Tm.

BILBAO. Los días 12, 13 y 14 se ha celebrado el 5° Congreso del SLMM. Los estibadores portuarios del puerto de Bilbao estuvieron presentes y enviaron la siguiente comunicación:

A los congresistas del 5° Congreso del SLMM

El Organismo Unitario de trabajadores del puerto de Bilbao, en nombre de la CEEP agradece la invitación a este 5° Congreso tan importante para vosotros y también para nosotros ya que no podemos olvidar que los barcos que tripulais, nosotros los descargamos.

Deseamos que las resoluciones tomadas en este 5° Congreso redunden en beneficio de la clase trabajadora, que el sindicato salga favorecido y fortalecido, cada vez más fuerte y más libre.

La CEEP desea que las relaciones entre todos los trabajadores que vivimos de la mar, sean cada vez más estrechas para defender nuestros intereses de las agresiones del capitalismo internacional, y de la incompetencia de este gobierno mal llamado socialista.

Teniendo siempre como norte que la asamblea debe seguir siendo la base de nuestra fuerza, un saludo fraternal y avante!

Federacion Estatal de Estibadores Portuarios

BARCELONA. El 10-12-85 tuvo lugar en los locales de la AISS la asamblea general de los estibadores de Barcelona. En el primer punto del orden del día el comité del puerto informó sobre las gestiones llevadas a cabo hasta ese momento con la Administración por los representantes de "Coordinadora" y de las que se ha venido dando información en anteriores números de La Estiba. En el turno de palabra el debate se centró sobre la conveniencia de comenzar acciones de presión desde ahora o esperar a que la Administración notifique sus resoluciones a la Coordinadora, como prometió, durante este mes de enero. Se informó, igualmente, del acuerdo de la casi totalidad de los puertos vinculados a Coordinadora, adoptado en la asamblea celebrada los días 29, 30, 31 de octubre en Cádiz, de ir a la huelga indefinida en caso de que las resoluciones de la Administración no fueran satisfactorias para el colectivo portuario.

En el punto segundo, se aceptó por unanimidad que el comité tomase del Fondo de sollidaridad del puerto, como préstamo, el dinero necesario para hacer frente a los gastos de organización puesto que la Administración se niega a pagar las horas sindicales y se está pendiente del fallo de magistratura. Por otra parte, se hizo la propuesta de un nuevo sistema de financiación de la organización.

El tema del punto tercero se dedicó al problema planteado en torno al servicio de ambulancia del puerto. La OTP, el ISM y la asociación de empresas se habían comprometido a pagar 50.000 pesetas al mes para el mantenimiento de una ambulancia estacionada permanentemente en el puerto. Puesto que desde mayo no han pagado nada, la Cruz Roja ha amenazado con retirar el servicio. El acuerdo de la asamblea ha sido el de ejercer presión en el sentido de que tal hecho no se produzca.

El cuarto punto de la asamblea lo consumió una aclaración sobre la interpretación de las hojas salariales.

La posición competitiva de los puertos en el área Amberes - Hamburgo

En la línea seguida por la Estiba de ir aportando datos y el máximo de información sobre la estrategia del transporte marítimo que sigue el capital multinacional, insertamos a continuación la traducción hecha por Enrique, del artículo aportado por Jürgen Holtermann al grupo de trabajo número dos de la Conferencia Alternativa sobre puertos y costas celebrada en Hamburgo los días 4 y 5 de mayo de 1985.

Introducción

La recesión mundial de los años 70 y 80, condujeron a un retroceso en el mercado mundial con las correspondientes consecuencias en el movimiento de mercancías de los puertos europeos. Al mismo tiempo, los últimos 20 años han sido marcados por cambios importantes de estructura en el ámbito del tráfico marítimo y de las técnicas de carga y descarga. El constante aumento de la capacidad de los barcos y especialmente la introducción de los containers en el ámbito de la carga general han obligado a los puertos marítimos a una enorme inversión de capital en la infra y super estructura.

Tanto el desarrollo económico mundial, como los profundos cambios estructurales en el tráfico marítimo han intensificado la competencia de los puertos entre sí con objeto de ponerse a la altura de los cambios estructurales y organizativos en el conjunto de la cadena del transporte. La importancia del naviero en la organización del conjunto del transporte, rompió la tradicional dependencia de los puertos como punto de carga del hinterland. El naviero determina cada vez más a qué puertos ha de ir la carga.

El presente trabajo sitúa la posición en la carrera competitiva de los puertos mundiales: Hamburgo, Bremen/Bremerhaven, Amsterdam, Rotterdam y Amberes de un modo general. Se tendrá en cuenta los siguientes aspectos:

— Situación geográfica.
— Dependencia del Hinterland.
— Instalaciones organizativas y formas de gestión del puerto.
— Desarrollo de la carga.
  . Graneles
  . Carga general.
  . Contenedores
  . Total

Situación geográfica

Todos los puertos en cuestión se encuentran en el área geográfica de la parte sur del Mar del Norte. El Mar del Norte es una de las vías marítimas más frecuentadas en el tráfico mundial.

La entrada a los puertos de Hamburgo y Rotterdam no está separada por exclusa alguna. La terminal de contenedores de Bremerhaven se encuentra en una Stromkaje (N. del T.: *dragado en el rio*), todas las restantes areas del puerto solo pueden alcanzarse mediante exclusas. En Bremen, solamente el puerto industrial está separado de las restantes áreas del puerto mediante exclusas. Los más importantes espacios de Amberes y Amsterdam están separados del mar o del rio mediante exclusas. Rotterdam disfruta de las mejores condiciones de acceso desde el mar. En todo caso, es preciso tener en cuenta que los barcos de mayor calado sólo pueden llegar a Rotterdam porque un canal de 46 kms. de largo (Eurorinnen) fue dragado en el Mar del Norte por Hoek Van Holland.

Dependencia del Hinterland

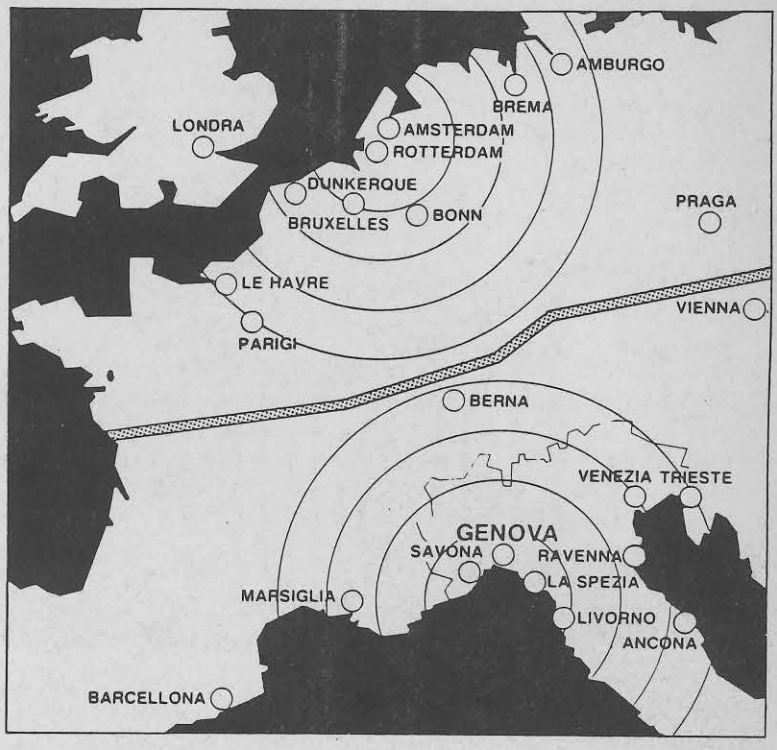
El más importante hinterland y consiguientemente generador de carga es el triángulo (zona del Ruhr, Sur de Holanda, Bélgica, Luxemburgo y Loringa). Es el mayor centro productor en EG (Comunidad Europea). Alrededor de aquí se aglomera la mayor densidad de la zona del Ruhr. Todos los puertos de la zona se hacen competencia para atraer la carga del area.

La más importante línea de tráfico fluvial de Europa es el Rhin. A través de él se transportan los graneles. También se transportan cada vez más a través del Rhin los contenedores. En el año 1982 se contabilizó aproximadamente cien mil TEU, hacia 1990 se alcanzarán los doscientos mil. El uso de los remolques en el tráfico de los contenedores en el Rhin hará este tráfico más atractivo. Un remolque (marítimo) tendría una capacidad desde 3 hasta 8 trenes completos de los ferrocarriles alemanes. El tráfico de contenedores sobre el Rhin discurrirá de un modo natural entre los puertos fluviales alemanes y Rotterdam. Además de ello, el container será transportado por barcazas fluviales también desde y hasta Amberes.

El puerto de Rotterdam se sitúa en la desembocadura del Rhin, dominando el tráfico fluvial en la totalidad del tráfico hacia el interior desde y hasta Rotterdam.

Amberes está conectado al Rhin a través del canal Schelde-Rhein, que tiene capacidad para remolques fluviales de 9.000 toneladas. La apertura de este canal ha fortalecido la posición competitiva de Amberes.

En lo que respecta a Amsterdam, la conexión con el Rhin se hace a través del canal Amsterdam-Rijn con una longitud del 72 kms. Es navegable para un máximo de cuatro unidades de los remolques marítimos de Europa con 4.000 toneladas. El tráfico fluvial en lo que respecta al puerto de Bremen, es prácticamente insignificante.



La apertura del canal Elbe-Seiten, que conecta el puerto de Hamburgo a la red fluvial de Europa occidental, no ha aportado ninguna ventaja valorable para el puerto.

En lo que respecta a las instalaciones infraestructurales en relación con la red ferroviaria, el ferrocarril tiene una relevante importancia con respecto a Hamburgo y el puerto de Bremen. Todos los puertos que están conectados con la red ferroviaria europea.

En general, puede decirse que los puertos del Rhin-Schelde ostentan ventajas naturales con respecto a los puertos alemanes. Parte del acceso al mar, como en lo que respecta a la conexión con el hinterland, los puertos del area ARA (Amsterdam, Rotterdam, Amberes) ha conducido a que la penetración en la República Fed. Alemana de estos puertos haya aumentado. Es discutible determinar en qué proporción el precio del transporte que se forma a través de diferentes reglas y gravámenes nacionales e internacionales, han beneficiado los puertos del área ARA, en perjuicio de los puertos alemanes.

Construcción y gerencia de los puertos

Los puertos marítimos, tanto desde el punto de vista jurídico como económico, no constituyen unidades autónomas. Constituyen patrimonio comunal. El órgano con capacidad decisoria es el Consejo Comunal o el Parlamento... El control del puerto corre a cargo de una corporación especial, el Havenbedrijf. En Amberes existe el consejo portuario de la ciudad que depende del Consejo de la Comunidad. Las comunidades son los entes competentes tanto en el puerto de Bremen como en Hamburgo de la construcción y mantenimiento de la infraestructura. En Rotterdam y Amberes participa el estado en las grandes obras. En Amberes participa el estado en la instalación de la infraestructura, siendo el mantenimiento a cargo del municipio.

La responsabilidad para la supraestructura reside en las manos de las empresas. En los puertos alemanes se da la particularidad de que la iniciativa pública participa en las empresas de carga y descarga.

En el puerto de Bremen, la mayor parte de carga y descarga se hace con la Bremerlagerhaus-Gesellschaft, cuyo 50,4% está en manos del municipio de Bremen. En Hamburgo está la Hamburger Hafen und Lagerhaus S.A., que pertenece en un cien por cien a la ciudad de Hamburgo, en competencia directa con las empresas privadas de carga y descarga. En los restantes puertos del área, la superestructura se instala y gestiona casi exclusivamente por empresas privadas en superficies de los muelles, objeto de arrendamiento a largo plazo.

Desarrollo de la carga y descarga en el área Hamburgo-Amberes

Graneles

En lo que respecta al desarrollo del sector de los graneles, ha de afirmarse en primer lugar que Amsterdam, tanto en el transcurso de diez años (46,5%), como también en el transcurso de cinco años (20,5 %), arroja un crecimiento positivo en la carga y descarga. Si bien la crisis del acero condujo a una creciente pérdida en la carga y descarga de mineral de hierro en tránsito (1.975 = 2,9 milones de T., 1.982 = 1.4 millones de T.), esta pérdida pudo compensarse mediante el crecimiento de la carga y descarga de mineral de petróleo, carbón, y particularmente piensos vacunos. Estos crecimientos han de observarse en la importación y en la exportación, en el tránsito de entrada y de salida. Las pérdidas más altas de carga y descarga en el tramo de tiempo que nos ocu-

	Calado(1) m.	Trayecto de *acceso* (2) sm	*Tiempo del acceso* (3) h.	*Mayor tonelaje*(4) *t.*
Hamburgo	13.5	60	25	
Bremen	9.0	68	24	110.000
Bremen/Haven	12.5	32	20	35.000
Amsterdam	13.7	16	14	90.000
Rotterdam	6.5	1.5	9	120.000
Rotterdam (a través del canal de Nieuve)	22.50	16	9	300.000
Amberes	10.5	48	11	110.000

(1) Bajo SKN (linea de flotac.)
(2) Medida desde el faro exter.
(3) Desde la línea imaginaria Dover-Calais, a racón de 18 kms. la hora.
(4) Aprovechando marea alta.



pa, han de cargarse a Rotterdam (alrededor de -25%). La pérdida de carga y descarga para Rotterdam en números absolutos (alrededor de 64.0 millones T) es sensiblemente más alta que la actual carga y descarga de graneles en los otros puertos del area. Amberes mantiene en el tramo de cinco años una posición relativamente estable (-4,4%), mientras que Hamburgo se separa en la peor posición (-30,8 %).

En general puede decirse que la crisis mundial del capitalismo ha determinado la baja de la carga y descarga de graneles.

Carga general

La carga general tiene una importancia significativa para los puertos marítimos, ya que tiene un mayor peso en el conjunto de la carga. En general puede decirse que la relación por una tonelada de minerales, es 4 de líquidos y 12 de carga general (N.T: incluyendo en esta contenedores).

En el área de la carga general ha de observarse que Rotterdam ofrece un desbordante crecimiento. De este modo aumenta la parte de Rotterdam en el conjunto de la carga y descarga de carga general de los cinco puertos (1.974 = 28,4%; 1.983 = 37,5%). Hamburgo, Amberes y los puertos de Bremen podrían mantener el volumen de carga y descarga o elevar apenas. En el tramo comprendido entre 1974 y 1983 aumenta el conjunto de la carga general de los cinco puertos alrededor de 15,7 millones de T., mientras que en el mismo periodo de tiempo el movimiento de carga general en Rotterdam aumenta de 25,9 millones T. a 40,1 millones T., o sea, alrededor de 14,2 millones T. (igual 54,8%). De ello se deduce que el aumento de carga general a lo largo de los diez años, ha sido absorbido por Rotterdam.

Mercancía contenerizada

En el conjunto del movimiento de carga general de los últimos 10 años, entre los cinco puertos del área Hamburgo-Amberes, alcanza Rotterdam una participación del 35,1%, mientras que el movimiento de contenedores ostenta la parte mayor con un 47,4%. Amberes, con una participación del 30,6% en carga general tiene en contenerización solamente un 20,3%. Mientras Hamburgo y los puertos de Bremen, unidos con alrededor del 31% la misma participación en el conjunto de la carga general puede atraer para sí como Amberes (30,6), por el contrario la parte de mercancía contenerizada en el conjunto de mercancía general en los puertos de la República Alemana con respecto a Amberes es alrededor de un 11% mayor (Amberes 20,3%, Hamburgo más los puertos de Bremen 31,1%).

Comparando el movimiento de contenedores en los cinco puertos mundiales del area en los años 1982 y 1983, se ve para Amberes un desbordante crecimiento (1983 = +20,5%) Todos los restantes puertos han perdido carga durante 1983. El grado de contenerización en Rotterdam, con un 48,1% es del más alto, Hamburgo y los puertos de Bremen quedan con un 40,5%, o sea, 38,6% más alto que el promedio de 38,5%, mientras que para Amsterdam el grado de contenerización disminuye, aumenta en Amberes (26,9%) aunque permanece sin embargo todavía más bajo que el promedio.

Movimiento total de mercancías

Rotterdam no ha podido compensar el fuerte retroceso de graneles, particularmente minerales, con el crecimiento de carga general. En el plazo de diez años el movimiento total tuvo un retroceso de 16,9% mientras que en cinco años alcanza un 20,7% (N.T.: los 10 y 5 años últimos respectivamente, son datos del año 84, por lo que están contados del 74 al 83, y del 79 al 83 respectivamente). El crecimiento de Amsterdan, durante ese periodo, se sitúa en el sector de graneles.

Es de señalar el desenvolvimiento estable de Amberes. Partiendo de un alto nivel, Amberes arroja en ambos tramos resultados positivos. Relativamente estable es el desarrollo en los puertos de Bremen, mientras que las pérdidas de Hamburgo en graneles, particularmente en los cinco últimos años (N.T. anteriores a 1984), condujeron a un elevado retroceso en los datos globales de carga y descarga.

En conjunto ha de decirse que las pérdidas en el movimiento total en el puerto de Rotterdam han conducido a un proceso de reestructuración. Las cifras previstas para el movimiento de minerales fueron actualizadas. En el sector de la importación de carbón se ordena el índice de crecimiento con plazos determinados. Estas expectativas condujeron a inversiones en la superestructura. De este modo construyen algunas empresas (BP, SHELL, ESSO, STINNES), sobre el massvlakte (debe ser el nombre de alguna zona del puerto de Rotterdam; el maas, es el nombre del rio Mosela en holandes). Una gran empresa de carga y descarga de carbón (maasvlakte coal terminal - MCT). Esta inversión privada ha sido discutida. De un lado la MCT se la considera sobre dimensionada, se pueden descargar allí graneleros hasta 270.000 toneladas, de otro lado se consideran los costos de inversión excesivamente altos.

Los buques regulares en el tráfico de carbón son los PANAMAK (60.000-80.000 toneladas). Los costos de la inversión alcanzan alrededor de 250 millones hfl (N.T. se trata de florines holandeses al cambio aproximado de 50 pesetas, lo que seria 1.125 millones de pesetas), para un movimiento anual de mercancías de sólo 8 millones de tonelada el capital invertido arroja una renta demasiado pequeña. En el mismo lugar no podrán concurrir los costos de carga y descarga sobre el terminal con las tarifas de empresas estibadoras como Franc Swarttouw y la EMO/EKOM sobre la Maasebene (N. T.: debe ser una zona de Rotterdam que traducido literalmente significa la planicie del Maas, nombre del río). La adopción de medidas infraestructurales, una conexión abierta entre el canal Hartel y el sistema fluvial que está detrás de él, soslaya el cuello de botella de la entrada y salida de barcos fluviales a la zona portuaria.

Del mismo modo, la mayor empresa de tráfico de contenedores del mundo, la EUROP CONTAINER TERMINUS (ST), construye sobre el Maasvlakte la terminal de contenedores "DELTA TERMINAL". La ST se situa aquí sobre el "servicio alrededor del mundo" y del mismo modo invierte en una terminal con una grua puente para contenedores completamente conectada con las instalaciones del tráfico para barcos fluviales. Será común contar en Rotterdam con una participación creciente en el transporte de contenedores a través de los barcos fluviales sobre el Rhin. Los cambios estructurales en el seno de una cadena del transporte integrado lleva ante todo a la informatización de los puertos en Rotterdam.



Amberes ha extendido y desarrollado sus capacidades a través de las iniciativas empresariales del Delwaidebecken. Esta ensenada (N.T.: zona dragada más profunda que el resto del rio) del puerto, se señala a ambos lados de la ensenada con la profundidad de la tierra firme (500-750 metros). Es de esperar que serán instaladas posteriores terminales de contenedores. Amberes pertenece a los diez puertos contenedores mayores del mundo. El tráfico de contenedores hacia el extremo y medio oriente, ofrece en Amberes un notorio crecimiento. Para las mercancías generales convencionales (excluyendo contenedores) se mantiene Amberes a la cabeza de Europa, pero pasados años se alcanzó por el puerto de Amberes mayor movimiento de mercancías, que las que sale de la república Federal Alemana o las destinadas a ellas. La parte del tránsito para la República federal Alemana alcanza el 25% de la totalidad de la carga y descarga portuaria.

Después de la construcción de la terminal de contenedores "Wilhelm Kaiser" (Emperador Guillermo) en Bremerhaven, se detiene el desarrollo del puerto. Los motivos de ello hay que buscarlos en el incierto futuro de los puertos en Bremen. Cada vez pierde más significado el puerto en la ciudad de Bremen. El plan de desarrollo del puerto en el territorio circundante es antieconómico, ya que no existe necesidad prevista para ello. Al no haber decidido los grandes armadores de contenedores (UNITED STATES LINE, EVERGREEN) tocar Bremerehaven en la red del "round the wordl services", ello llevará a este puerto a una pérdida de movimiento.

Hamburgo se coloca en el RWS, especialmente Evergreen en su servicio toca Hamburgo. La iniciativa pública y las empresas privadas invirtieron en 1984 alrededor de trescientos millones de marcos alemanes en la superestructura y modernización de la terminal y la correspondiente infraestructura.

Consideración final

Los puertos ARA (Amberes, Rotterdam, Amsterdam) tienen ventajas naturales competitivas con respecto a Bremen/Bremerhaven y Hamburgo. El 76% del conjunto de la carga y descarga de los cinco puertos se realiza por Rotterdam y Amberes. La tendencia a la racionalización por parte de los navieros conducen a que sólo subsistiran los puertos con una gran entrada de carga. La concentración de las corrientes de mercancías conducirán a un plazo cierto, a que queden en los puertos de Alemania instalaciones en desuso. Una continuada y jadeante competencia entre los puertos lleva sólo a una sobredimensionalización. Y ello, con el consiguiente perjuicio en el terreno económico y ecológico. ■

DESDE EL GRAO DE CASTELLÓN

Denuncia contra el director de la O.T.P.

Estimados compañeros:
¿Hasta cuando estamos dispuestos a seguir siendo humillados por el Sr. Director Ejecutivo de la O.T.P.?

Además de tomarnos el pelo en el 99% de las reuniones que con el contradictorio Sr. tenemos para intentar solucionar los distintos problemas existentes, nos está sumiendo en un callejón sin salida, pues siendo el rey de los despropósitos, se ha mentalizado en no querer pagar los permisos con sueldo, los primeros días de I.L.T., y los permisos sindicales. Además de todo esto y no haría falta hablar, es la situación en que está dejando las O.T.P. por falta de medios técnicos y materiales, como son la inexistencia de Inspector de Operaciones, Funcionarios en sus oficinas y en Listeria, pues hay Puerto, que no dispone de personal suficiente para los pases de lista en contratación, y por otra parte el abandono en el acondicionamiento de los edificios, como son, reparación, limpieza y mantenimiento.

Por todo esto, considerado como irregularidades y manejos del Sr. Angel Delgado, el Comité de este Puerto de Castellón de los Estibadores Portuarios ya ha formulado queja ante el I.S.M., por no tener cotizados los días de permisos sindicales, a lo que nos contesta esta Institución, que levantará requerimiento de pago como viene obligada la O.T.P. a cotizar, como nuestra empresa que considera y consta.

Por lo demás, ya sería hora de que se empiecen a formular denuncias ante el Gabinete de Seguridad e Higiene, por medio de la Inspección de Trabajo.

Lo que yo veo claro ante esta situación, no es un conflicto de tema de dinero, pues lo que verdaderamente se ve, es el ardid que se utiliza para intentar romper el contacto entre los Puertos y la unidad sindical de todos los Estibadores, pues los frutos que se persiguen alcanzar al no pagar los permisos sindicales, ya se empiezan a notar, al haber algún puerto que por falta de medios no puede acudir a las asambleas de Puertos, por lo que está llegando una desmoralización tanto a estos comités, como por reflejo a sus bases.

Por todos los hechos expuestos y otros que se podrían mencionar, creo que se le está dando tiempo y más tiempo, para que siga implantando todas las cacicadas que se le ocurran al Sr. Director Ejecutivo, y aunque confio en que nuestros asesores ganen todos los recursos, falta que después las haga cumplir (yo creo que no) y es por lo que digo que ¡basta ya!

Esta nota que la dirijo a todos los compañeros estibadores de las bases del Estado, espero que sirva para que despertemos de la apatía en que estamos sumidos en la actualidad y afrontemos con energía y rigidez este cúmulo de atrocidades que en nuestro perjuicio se permite seguir llevando adelante.

Creo en mi opinión, que todo ello solo tiene arreglo llegando a la acción sindical bien pensada, matizada y enérgicamente realizada.

Voy a despedirme ya, por no extenderme más, pues ya estoy más que harto de aguantar todas estas canalladas.

Recibid un cordial saludo y fuerte apretón de manos, de este que se siente muy compañero vuestro, pero muy indignado por los motivos expuestos.

8 de enero de 1986

DESDE BARCELONA

Agradecimiento

Coordinadora de Organizaciones no gubernamentales para el desarrollo

Apreciados amigos:

Deseo dirigirme a Vds. para expresarles mi más sincero agradecimiento por el desinteresado trabajo realizado por su organización en la carga de 350 toneladas de galletas con destino a Etiopía.

Puedo asegurarles que, tanto personalmente como los restantes responsables de las organizaciones de ayuda al Tercer Mundo, hemos apreciado en su justo valor la cooperación de Vds. a los pueblos más necesitados que se ha traducido en un trabajo personal tanto más meritorio cuanto más espontáneo y sacrificado.

Me cabe, también, indicarles, que el cargamento de galletas ha llegado a Etiopía sin novedad y ya se están repartiendo los alimentos entre los damnificados por la sequía.

A nombre de las restantes organizaciones del Tercer Mundo y de la mía propia, les reitero nuestro agradecimiento y les felicito por la sensibilidad social mostrada en este trabajo.

Cordialmente,

Luis Magriñá
Presidente

LABORAL

— *Cuando caigo enfermo ¿qué porcentaje tengo que cobrar?*

Pueden darse dos casos:

1) Que sea de enfermedad común o accidente no laboral.

2) Que se deba a un accidente laboral o enfermedad profesional.

En el primer caso, se cobrará: a cargo de la empresa el 50% los cuatro primeros días y una sola vez al año. A partir del cuarto día y hasta el 20 se cobrará el 60% a cargo de la Seguridad Social. Y a partir del dia 21 de enfermedad en adelante, se cobrará el 75%.

En el segundo caso se cobrará a cargo de la Seguridad Social *el 75% a partir del dia siguiente al accidente*. (El dia del accidente se cobrará el salario íntegro a cargo de la empresa).

— *¿Qué trabajador puede acogerse al antiguo sistema de jubilación y qué base se le aplicará para el cálculo de la pensión?*

Según la disposición transitoria 1ª de la ley 1/8/85 en el párrafo 1º dice que "todos los trabajadores que reuniendo los requisitos necesarios para tener derecho a la jubilación en fecha 31/7/85 pueden optar a la jubilación en las condiciones y con las cuantías de esa fecha", o sea, 31/7/85.

El cálculo de la pensión se establecería a partir de las 24 bases inmediatamente anteriores a la fecha de 31/7/85, despreciándose las que hubiera posteriores.

Enviad la correspondencia para este tipo de consultas a:

Comité de Empresa del Puerto de Alacant
(a la atención de Seguridad Social)
Muelle de Poniente 11, bajos
03001 ALACANT

RESPUESTA

Hemos recibido desde Barcelona de la OEPB la siguiente respuesta:

En la ESTIBA nº 12 salió publicado en el apartado **LABORAL** que los días de desempleo cuentan para acreditar el periodo de carencia pero *no se les aplica el coeficiente reductor* para reducir la edad de jubilación. Por nuestra parte sostenemos que también se les debe aplicar a estos días el coeficiente reductor. Nos basamos para hacer esta afirmación en la sentencia de la Magistratura de Trabajo nº 16 de Barcelona del dia 7/11/85 que aplicando la O.M. del 17/11/83 en su art. 3 incluye los días de desempleo dentro del concepto de día laboral, condenando por tanto al I.S.M. a que se le reconozcan la totalidad de días cotizados sin reducir *ni los días de desempleo* ni los de ILT en la aplicación del coeficiente reductor para reducir la edad de jubilación.

COCINA MARINERA



SEPIAS AL COÑAC

Ingredientes: (4 personas)
4 sepias de 250 a 300 grs. Limpias.
2 cabezas de ajos pelados.

Preparación

En una cazuela grande de barro o aluminio se pone 1/4 litro de aceite.

Cuando está caliente el aceite se sofríen los ajos hasta que estén dorados, luego se apartan en un plato. A continuación se doran las sepias por ambos lados, una vez doradas se les añade una copa de coñac. Cuando el coñac ya haya quedado absorbido, se apartan las sepias en una bandeja grande, dejando el aceite en la cazuela y apartándola del fuego. En un mortero se pican los ajos que teníamos reservados, junto con un manojo de perejil y una cucharadita, de las de café, de pimienta blanta. Cuando se ha hecho la picada, se pone la cazuela en la que se han frito las sepia, al fuego y se añade ésta, añadiéndole un limón exprimido. Se tiene un minuto de cocción, moviéndolo con una cuchara. Cuando la salsa ya esté a punto, se echan las sepias, y ya está listo para servir.

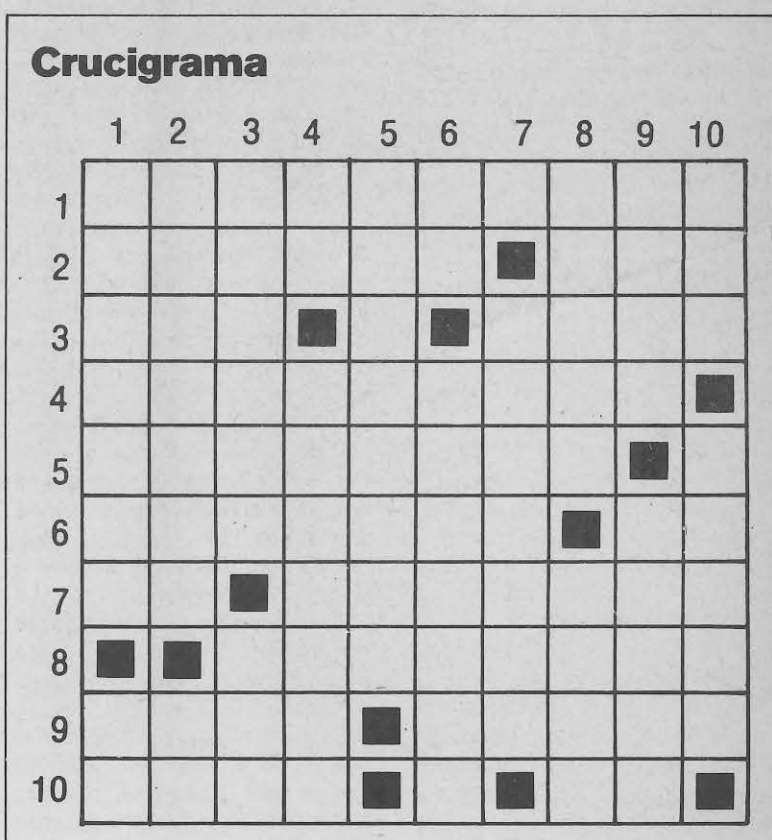
■

Te pido libertad

Grito Libertad,
y llamo a un ser querido
porque también,
es Libertad.
Grito Libertad,
y ruego a su corazón
que brote de él,
Amor y Paz.
Grito Libertad,
y aclamo a su alma,
para que siga
impartiendo Justicia.
Grito Libertad
y te pido,
que sigas haciendo honor
a esta hermosa palabra:
Libertad.

Kaixo. Bilbao

Crucigrama



HORIZONTALES: **1.** Aparato que sirve para permanecer y trabajar debajo del agua. / **2.** Tener expuesta al sol una cosa. Al revés, "Curso de Orientación Universitaria". / **3.** Ata. Consonante. Playa que sirve de desembarcadero. / **4.** Que no están maduros. / **5.** Recién nacidos. Vocal. / **6.** Natural de Gerona. Siglas, al revés, de una de las mayores fábricas de coches y camiones de Inglaterra. / **7.** Matrícula de coche de una província española. Ilustre. / **8.** La barrió, al revés. / **9.** Vocales no repetidas. Máquina movida por caballerías para sacar agua de un pozo. / **10.** Apócope de campo. Vocal. Existe.

VERTICALES: **1.** Cuerda con ganchos o gafas para levantar grandes pesos. Al revés, lengua provenzal. / **2.** Períodos de dos años. Vocal repetida. / **3.** Grito lanzado con vigor y fuerza. Al revés, posesivo. / **4.** Interjección, al revés. También al revés y femenino, luchador. / **5.** Baile andaluz. / **6.** Voz de mando. Perteneciente al útero. / **7.** Consonante. Basto, ordinario. / **8.** Resistentes, fuertes. Casi todo un garrote... / **9.** Pieza gruesa y curva que forma la proa de la nave (plural). Atais, unís. / **10.** Al revés, juego infantil. Atonta a alguno.

Solución al número anterior: Horiz.: 1. Amarrarías. **2.** Navieras. A. **3.** Erizo, iloB. **4.** Misa. Avena. **5.** onadaL. Oir. **6.** Mería. MD. **7.** eR. Oslo. A. **8.** Tiré. IILVM. **9.** rarenoxE. L. **10.** O. Reusaría.

Vert.: 1. Anemómetro. **2.** Marinería. **3.** Avisar. RRR. **4.** Rizada. EEE. **5.** Reo. Aro. nU. **6.** Ar. Alisios. **7.** raiV. alixA. **8.** Isleo. Oler. **9.** A. oniM. V. I. **10.** sabardamlA.

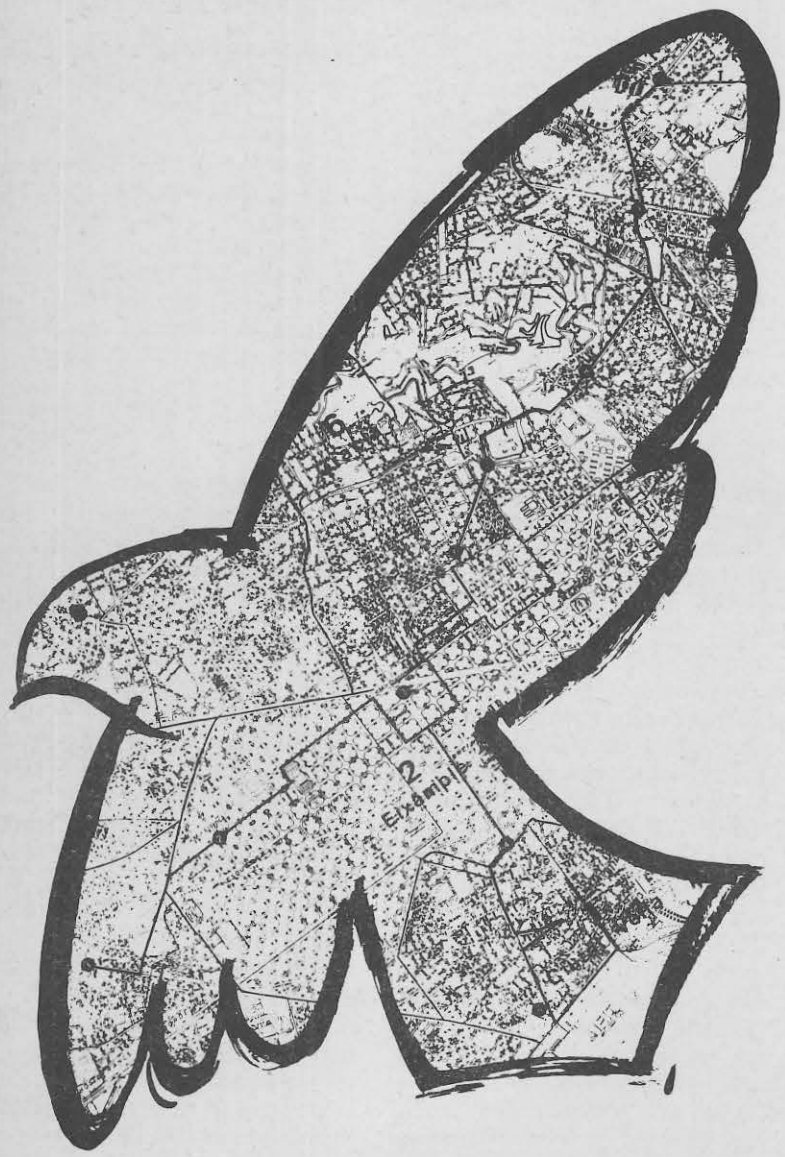
NÚMERO 14 FEBRERO 1986

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



ALTERNATIVAS SOCIALES

No a la OTAN

El próximo 12 de marzo el gobierno español nos convoca a un referendum para decidir acerca de nuestra permanencia o nuestra salida de la Alianza Atlántica (OTAN). Y nos convoca a regañadientes, obligado por la presión popular que le exige cumplir al menos una promesa —la única— de su programa electoral de octubre de 1982.

(a la página 2)

SUMARIO

4. Coordinadora
5. Laboral
Vela. "Deportistas del año"
6. Convenios.
Situación actual de la negociación colectiva.
La contratación colectiva y la experiencia portuaria española.
8. Correspondencia.

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Lucha en los puertos

La inseguridad e incertidumbre sigue dominando entre nosotros a pesar de nuestra peticiones y protestas a la Administración para que se negocie y normalice nuestro futuro definitivamente.

En la actualidad, el PSOE, deja pasar el plazo que le impone la sentencia del Supremo de Noviembre de 1985. Alarga el actual estado de deterioro en los puertos hasta una nueva legislatura, que le permita pasar las difíciles circunstancias políticas por las que ahora atraviesa, sin problemas laborales con los estibadores.

Mientras tanto, como buenos gestores del gran capital y como ya hicieron en otros sectores, están dando los últimos retoques a su proyecto de privatización de los puertos que para nosotros significaría:

- Desaparición de la OTP o cualquier otro organismo que dé unidad y seguridad en el empleo a los estibadores.
- Pase a las empresas privadas, con las lógicas desapariciones de empresas, regulaciones, despidos, etc.
- Eliminación de Convenios, condiciones salariales, de trabajo, etc.
- Pérdida del turno de votación.
- Y, en resumen, aboca a una carrera desenfrenada de competencia entre puertos.

No podemos esperar a que el Gobierno refuerce su posición, en un momento más propicio para él, alargando el estado de deterioro y de tensión en nuestros colectivos. Hemos de conseguir, AHORA, una negociación definitiva, Gobierno, empresas, estibadores portuarios, que aclare y asegure nuestro futuro en los puertos. No admitiremos una reforma portuaria impuesta desde EL PODER que arrase los derechos e intereses de los trabajadores.

(a la página 4)



(*de la página 1*)

No a la OTAN

La Alianza Atlántica (OTAN) ¿qué es?

Después de la segunda guerra mundial, la conferencia de Yalta distribuyó el mundo, y Europa, en dos bloques bajo la dominación de USA y la URSS, respectivamente. Por su parte USA, a través del Plan Marshall "ayuda" a Europa occidental en la reconstrucción de su economía y de su sociedad dañadas por los efectos de la guerra.

De este modo, la economía europea se reconstruye conforme a los esquemas e intereses de USA que, entre otras razones, al no haber sufrido directamente los efectos destructores de la guerra, aparece como el país capitalista dominante, financiera, tecnológica y militarmente sobre Europa occidental. Es por eso, que la dominación económica USA tenía que encontrar su complemento en una dominación militar que, entre otras razones, contribuyese a mantener y defender sus intereses en Europa. Para ello se establece la Alianza Atlántica (OTAN) en la cual los paises más directamente vinculados a los intereses económicos políticos y militares de USA, se comprometen bajo su dirección a la defensa militar conjunta frente al bloque soviético. Pero no nos llamemos a engaño. Con la firma de este pacto lo que se pretende es, ante todo, defender un modelo social capitalista, como se manifiesta en el texto del tratado fundacional: "Este es un tratado para la defensa de una forma de vida (way of life) no sólo por medios militares, sino a través de la cooperación en campos políticos, econòmicos, sociales y culturales.".

La Alianza Atlántica (OTAN) ¿qué significa?

En primer lugar, una clara intervención de la Administración USA en los asuntos internos de cada país miembro. Es decir, una limitación de la llamada independencia nacional en la toma de decisiones de cada país, tanto en lo que afecta a sus asuntos internos, como en sus relaciones con los demás países del mundo. En la Alianza Atlántica (OTAN) la política interior y exterior de cada país miembro está controlada y determinada, en última instancia, por el Consejo Atlántico que depende, a su vez, de los Comités de Defensa "civiles" y "militares", compuestos por representantes de los diversos paises integrantes.

Pero hay más. El tratado de la Alianza Atlántica se firma en un momento en que los paises integrantes aprovechan el reflujo que para la izquierda supuso su enfrentamiento al fascismo para articular un sistema de control sobre la reconstrucción de la izquierda revolucionaria y evitar su eventual acceso al gobierno. Precisamente porque fue la izquierda quien con más resolución se opuso al fascismo, fue por lo que en la reconstrucción política de postguerra se reprimió a la izquierda revolucionaria y se llegó a marginar del poder, incluso, a los partidos comunistas vinculados ideológicamente a la Europa del este. El pacto de la Alianza Atlántica tenía entonces, y tiene ahora, por objeto, mantener el control sobre la izquierda en el plano interior de cada país. Así lo ponen de manifiesto las propias cláusulas de los estatutos de la Alianza Atlántica que deja abierta la posibilidad de intervención de las fuerzas militares conjuntas cuando la situación interna de un país está en un punto de agitación social tal que amenace el orden establecido, aún sin el consentimiento del gobierno del propio país.

Por si no fuera poco esto, sobre las intenciones políticas de la Alianza Atlántica (OTAN), su carácter reaccionario y fascista, tenemos las palabras de Reagan para corroborarlo cuando dice a propósito de la intervención de los voluntarios norteamericanos de la brigada Lincoln que combatió en las filas republicanas durante la guerra española de 1936-39, que "la brigada Lincoln se equivocó de bando".

Además, la pertenencia a la Alianza Atlántica (OTAN) significa estrechar aún más la dependencia económica e industrial respecto a USA. En los paises de la Alianza y particularmente en USA todo el complejo industrial depende de la fabricación de armamento, integrarse en la Alianza Atlántica (OTAN) supone adoptar esta misma lógica y supeditar, por tanto, los intereses del desarrollo particular de cada país a las imposiciones emanadas desde USA para la adquisición de armamento y tecnología militar.

España y la Alianza Atlántica (OTAN)

En toda la campaña desplegada desde el momento en que el gobierno toma partido por la Alianza Atlántica (OTAN) lo más sorprendente es que no ha sabido dar ni siquiera una razón medianamente convincente para justificar su cambio de opinión respecto a este tema en los últimos meses (¿será ese el *cambio* que los socialistas prometían en su campaña electoral?). Porque hasta el presente no han sabido explicar en qué se beneficiaría España con la integración total en la OTAN. Porque pensar, como insinuaba el ministro de la guerra Serra, que ello repercutiría positivamente sobre la industria española en el sentido de reducir el desempleo, es simple y llanamente estúpido. En primer lugar, la tecnología más avanzada siempre se la reservaría USA, por lo que España siempre estaría subordinada a las condiciones que los norteamericanos quisieran imponer para la transferencia de tecnología. Pero aún en el mejor de los casos; es decir, aún suponiendo que se incrementasen las inversiones en la industria de armamento en suelo español, eso tendría muy poco que ver con la reducción del paro. Este tipo de producción industrial (armamento y accesorios) por estar dotada de la tecnología más avanzada requiere un alto nivel de inversión que no se traduce en una misma proporción del incremento del nivel de empleo. Más bien al contrario, la integración en la Alianza Atlántica (OTAN) supondrá un verdadero despilfarro de los recursos nacionales dirigidos hacia la modernización del aparato militar (ver cuadro 1) cuando de todos es conocida la degradación creciente de las condiciones de vida en España. Quizás les sea difícil explicar su cambio de actitud a estos ex-antifranquistas que están en el gobierno y les resulte aún más difícil reconocer públicamente que las razones de la integración habría que buscarlas en Washington o Bruselas; es decir, que son unos "mandados", unos serviciales alguaciles del imperio de occidente. Pero hay que exigirles que lo hagan. Que digan claramente que las razones son "impuestas" por causas de fuerza mayor (o sea, de la mayor fuerza de USA) y que no nos cuenten más cuentos.

Porque si España no puede tener ningún interés especial para integrarse en la supuesta defensa de occidente, por contra, la Alianza Atlántica (OTAN) sí tiene interés en España. Y lo tiene por razones de estrategia militar; porque España tiene una posición clave respecto al norte de Africa y el mediterráneo occidental a la vez que ofrece la posibilidad de utilizar las Islas Canarias que pueden ayudar al control del Africa noroccidental...

CUADRO I

Evolución de los gastos militares en España

1975 ..... 3.360 mill. $
1985 ..... 5.300 mill. $

o sea,
un incremento del 40%
en diez años.

CUADRO II

Lo que supondrá integrarse en la Alianza Atlántica (OTAN)

- Un gasto de un promedio de 1 Billón de ptas. al año hasta 1990 para mejora del armamento.
- 3% de contribución directa al presupuesto de la OTAN cada año; o sea, unos 2.000 millones de ptas. al año.

El Referendum

Lo más curioso de todo es que las mejores razones contra la Alianza Atlántica (OTAN) son precisamente las que dió el PSOE en un folleto publicado en 1981 titulado *"50 preguntas sobre la OTAN"*. Allí, precisamente, se argumentaba entre otras cosas, contra las tres "condiciones" de que consta la pregunta propuesta por el gobierno para pedir el sí en el referendum.

1°. "La reducción de la presencia militar estadounidense en España" en ningún caso dependerá de la integración o no en la OTAN, sino de las condiciones del tratado bilateral firmado entre España y USA para la instalación de las bases; lo que es tanto, como decir que dependerá única y exclusivamente, de lo que con-





sidere Washington que deba ser la dotación militar de sus bases en España.

CUADRO III

Sistema de defensa integrado

(*Suma de los gastos de defensa de los paises miembros en 1983*)

USA	186.544 mill. $
Resto OTAN	120.627 mill. $
Total OTAN .	307.171 mill. $
URSS	137.000 mill. $
Resto Pacto de Varsovia .	13.000 mill. $
Total Pacto de Varsovia	151.130 mill. $

2º. "La no integración en el mando militar de la Alianza Atlántica" ni es posible porque como el mismo documento del PSOE de 1981 reconoce "cualquier otro país que quiera hacer lo mismo (se refiere a Francia que no está integrado en la estructura militar) se veria sometido a fuertes presiones difíciles de soportar". En este sentido, ya ha habido declaraciones de altos mandos de las fuerzas conjuntas afirmando que el país que se integre debe haberlo "con todas las consecuencias". Además, de cara garantizar la no inclusión de España, como objetivo del enemigo en caso de conflicto, no serviría de nada, pues en caso de desencadenarse el conflicto España representaría un objetivo con igualdad de preferencia que cualquier otro.

3º. Sobre el almacenamiento de material militar sólo caben decir dos cosas: una, que una vez en la Alianza Atlántica (OTAN), como decimos, las decisiones fundamentales se adoptarán por parte del Consejo Atlántico que respecto al almacenamiento de material nuclear en España tomará las decisiones que considere más oportuna en cada momento, y dos, la jurisdicción sobre las bases americanas no depende del gobierno español por lo cual lo que haya o deje de haber en el interior de la base dependerá de los mandos militares USA.

Y por si todo esto fuera poco, están las palabras del propio Felipe González al afirmar que "prefiero estar dentro sabiendo de qué va, a la situación actual". Desde luego, estas declaraciones hablan por sí solas de las intenciones del señor González en caso de obtener un sí mayoritario en el referendum.

En conclusión creemos que no nos podemos dejar engañar por el gracejo y la fotogenia de los delegados del gobierno USA al frente del estado español que nos avasallarán desde los medios de comunicación para "comernos el tarro" con sus filigranas y amenazas —que no razones— para pedirnos el sí. Tenemos una ocasión para tomar una decisión en favor de la paz, precisamente, desmarcándonos de la lógica de los bloques que se nos quiere imponer. Si verdaderamente estamos por la paz, y somos consecuentes, la opción es clara: romper con los argumentos y las falsas razones de la política de la guerra. Una España neutral será un testimonio estimulante para la corriente de opinión que se extiende por toda Europa contra los bloques y el militarismo. Es por todo ello, que nos consideramos asistidos por razones suficientes para acudir el día 12 de marzo con nuestro NO decisivo para la neutralidad.

CUADRO V

Arsenal nuclear previsto para 1985

Número de cabezas nucleares	12.840	11.310
Núm. de cabezas independ.	8.175	10.310
Megatones	3.510	4.140

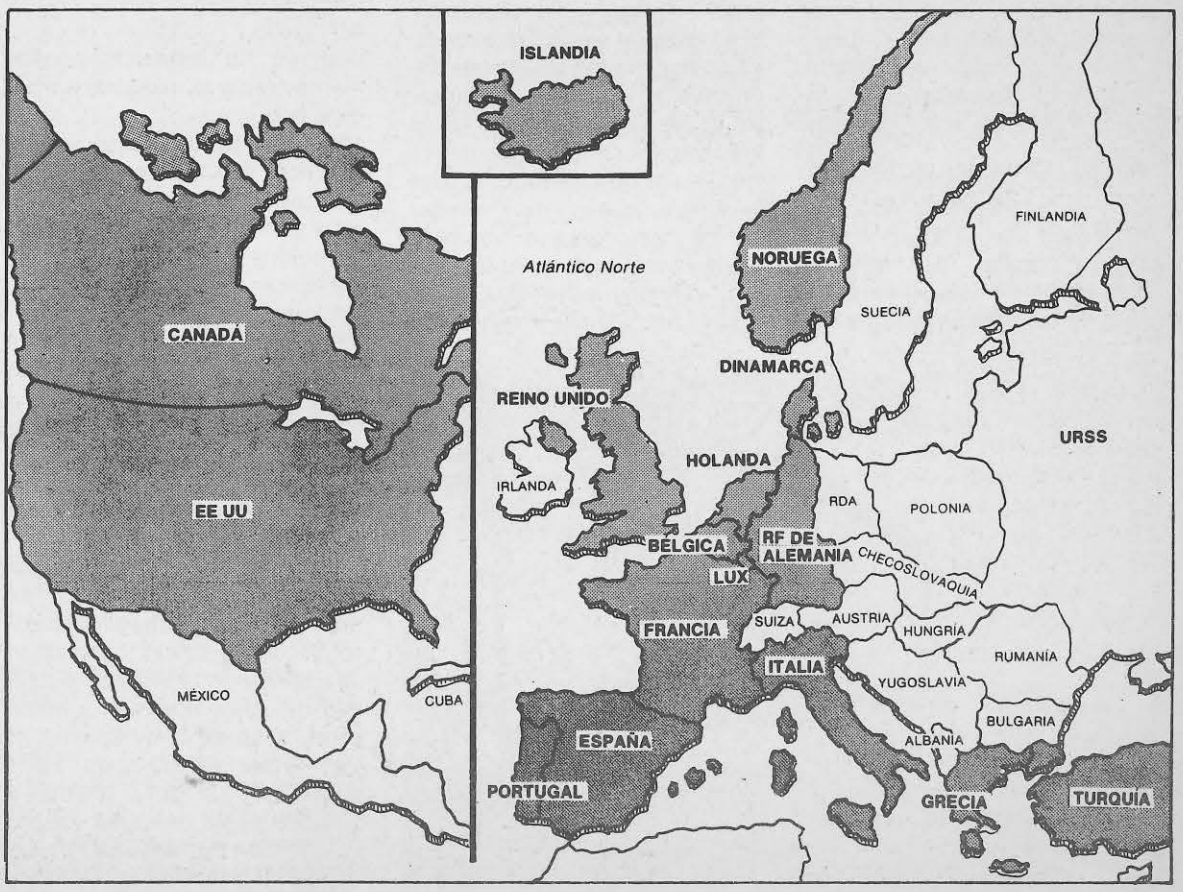
Poder destructivo total: 9.600 mill. de toneladas de T.N.T., es decir, 3 Toneladas de T.N.T. po habitante del mundo.

CUADRO IV

BALANCE DE FUERZAS

(Es difícil establecer un cuadro comparativo entre el potencial armamentista del Pacto de Varsovia y la OTAN porque los datos son poco fiables y cambian según la fuente de la que procedan. De todos modos, es posible establecer una relación aproximada entre uno y otro bloque militar.)

Material	*OTAN*	*Pacto de Varsovia*
Tanques pesados (según OTAN)	17.629	46.500
(según pacifistas)	11.000	27.200
Proyectiles antitanque 1980 (dirigidos)	240.000	100.000
Número total de cabezas nucleares (1980)	7.000	3.500
Cabezas alcance 1.600 km.	1.320 + 120	1.040
Misiles nucleares alcance medio (983)	64 + 100	460
Tropas	4.900.000	4.760.000



Coordinadora

VALENCIA

■ En Valencia se iniciaron los días 29 y 30 de enero, coincidiendo con la reunión de Zonas, los contactos entre los puertos con terminales de contenedores, agrupados en Coordinadora.

Asistieron: Algeciras, Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Las Palmas, Tarragona, Tenerife y Valencia, éste último anfitrión de la reunión.

La reunión giró en torno a los datos que los puertos asistentes remitieron en su día al Centro de Estudios, mediante una encuesta que éste último hizo a mediados del año pasado.

Todos los puertos interesados en el tema coincidieron en denunciar algunas deficiencias en el resumen de los datos, que no eran debidas tanto a la encuesta sino a una falta de unificación de criterios respecto del lenguaje en que estaba redactada la encuesta.

En la conferencia de Hamburgo, ya comentada en La Estiba nº 8, se denunció a grandes rasgos, cuáles eran los intereses que mueven y moverán a medio y largo plazo el tráfico de contenedores a través de nuestro continente en los próximo años.

Parece que en el Mediterráneo se va a entablar una guerra no muy limpia entre los estados ribereños para acceder a prestar una serie de servícios de transportes marítimos a las grandes multinacionales, y a los intereses —cómo no— del capital norteamericano, con su estrategia económico-político-militar como telón de fondo.

Telón de fondo en el que de una forma u otra, entra en juego la reconversión de nuestro sector, para que el gobierno en el poder, sea cual fuere su color, pueda ofrecer unos puertos "domesticados", baratos y a disposición del cliente-consumidor transnacional, en las condiciones más óptimas para éste.

Siguiendo las secuencias de los acontecimientos, nos encontramos con la asistencia a Génova (Italia) de nuestro compañero Francisco, responsable de las relaciones internacionales de Coordinadora, acompañado del responsable del Centro de Estudios, para asistir a una conferencia sindical sobre el transporte —ver ESTIBA nº 13— en la que se intercambiaron voluntades de no agresión sindical ante el tema de containers, con la notable ausencia de los compañeros franceses.

La no agresión sindical en el tema de transporte de contenedores pasa para los compañeros italianos por ofertar una "mano" de 9-10 portuarios en la carga-descarga de contenedores, mano en la que están incluidos 2 gruistas, 5 ó 6 medios mecánicos, 1 apuntador, y tan solo 1 estibador a bordo. Si bien es cierto que el modelo organizativo de los puertos italianos no es el que pretenden nuestros gobiernos —privatización— también hay que remarcar que los sindicatos del sector en Italia están fuertemente sometidos a los intereses del "partido", lo que les lleva, de acuerdo con las empresas del sector, a reducir extremadamente las manos, y con ello los costos, de forma tal que las multinacionales del sector tienden a subir hasta el norte lo suficiente como para esquivar los puertos de España y Francia.

En esto estamos.

Volviendo a la reunión de Valencia.

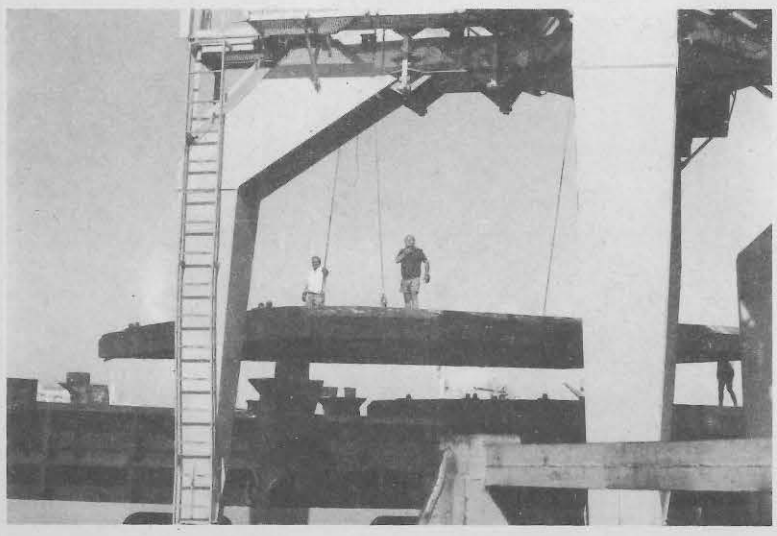
Parece que va a ser un poco complejo unificar criterios en nuestro pais, no imposible, de manera que el compañero Francisco, la próxima vez que salga de España para asistir a alguna otra reunión sobre el tema, pueda llevar criterios sobre composición de manos, competencias y costos más o menos unificados. Y decimos esto porque sindicalmente puede llegar a ser insostenible que nadie de Coordinadora vaya a ningún otro pais predicando unidad, cuando en el nuestro existe una disparidad tal en los criterios de oferta de servicios, en lo que a contenedores se refiere, que podemos llegar en algunos casos a competir entre nosotros sin que seamos muy conscientes de ello.

En la reunión de Valencia los puertos interesados vieron el tema como preocupante.

Preocupación que pasaba por la falta de igualdad en el lenguaje técnico sobre el tema, la falta de información en profundidad sobre el mismo, y lo que pareció más grave, el paulatino abandono de puestos de trabajo propio de los estibadores según la ordenanza y convenios que regulan nuestras funciones, en favor de intrusos que las terminales nos van imponiendo ante nuestra pasividad técnica para asumir la rápida evolución tecnológica del sector, sumemos a todo ello el interés de la O.I.P. en que sigamos ignorando el tema, y...

De momento los puertos asistentes acordaron acudir el día 22 de febrero a la asamblea general de Madrid, con los costos reales, por todos los conceptos, de la mano en la carga y descarga de contenedores de cada uno de los puertos asistentes, respecto de un número de movimientos de contenedores previamente fijado.

Con estos datos, y avanzando paulatinamente en el estudio sobre el tema, esperemos resultados a medio plazo que nos puedan defender de cualquier fuga de tráfico hacia otros paises, que sería para todos nefasta, así como la unidad de criterios suficiente como para hacer frente a las árduas y duras negociaciones que suponen sentarse con las grandes multinacionales del sector, Algeciras fue un botón de muestra de los que estamos tratando —La ESTIBA nº 11.



BARCELONA

■ El miércoles 5 de febrero se celebró una asamblea local de los estibadores de Barcelona. El punto central de la reunión fue la ratificación de la decisión de acudir a la huelga durante el próximo mes de marzo durante cuatro días a la semana. Ante el silencio del gobierno en torno a los numerosos problemas que la reconversión del trabajo portuario supondría, se ha estimado conveniente tomar la iniciativa y acudir a la huelga.

Por otra parte, se informó del conflicto con las horas sindicales que ha pasado a la sala siete de la Magistratura de Barcelona. Respecto a la financiación de la ambulancia, y después del acuerdo de la anterior asamblea, según el cual si no se llegaba a una pronta solución se quemaría, se ha conseguido que la Asociación de Empresas y el Instituto Social de la Marina cubran los gastos de mantenimiento de la ambulancia en el puerto.

Igualmente, se hizo un llamamiento de apoyo a la coordinadora de organizaciones pacifistas y contrarias a la integración de España en la Alianza Atlántica (OTAN). Como se declaró en el curso de la asamblea, es la primera vez que se toma postura en un tema político y se hace tanto por una actitud de posición en favor de la neutralidad y contra el militarismo, como por crearle un problema al gobierno ya "que es el gobierno quien nos crea problemas a nosotros".



■ Se está creando en el puerto de Barcelona una comisión de todos los grupos sindicales que actuan en el puerto, para llegar al acuerdo de que en caso de que un grupo esté en huelga y sea agredido por esquiroles, se pongan inmediatamente en huelga todos los demás grupos.

Al redactar estas líneas y después de dos reuniones de esta comisión, la UGT prohibe a sus militantes reunirse en tal comisión como venían haciendo y han dejado de acudir.

■ El viernes 24 de Enero estuvieron en el puerto de Barcelona dos compañeros del SOC de Andalucía para informar y recabar nuestra solidaridad. Por la mañana, antes de la contratación, nos explicaron en qué situación están actualmente con la represión política y judicial que sufren por parte del gobierno, y a continuación se recogieron 81.465 ptas. A las 10 se hizo una asamblea en la que podían asistir todos los que no trabajaban donde se discutió más concretamente sobre su situación tan parecida a la nuestra durante los años treinta, antes de conseguir el turno de rotación. A continuación se les enseñó el puerto para que vieran nuestro tipo de trabajo de estiba y desestiba. Acabamos el encuentro con una comida que preparó un estibador portuario.



Charla S.O.C. (24.1.86)

ALICANTE

■ En el convenio se pactó que todos los trabajadores fijos de empresas, excepto los puestos de trabajo de confianza, (capataz general, sobordistas, pagadores y mafistas) pasarían a partir del primero de enero, a la lista de rotación de la OTP. Al llegar el día de cobro, 10 de febrero, no se les reconoce y no cobran el desempleo. El gobernador civil, aduciendo exceso de trabajo, se niega a recibirlos, por lo que el día 11, por decisión del comité de empresa, el puerto hace una hora de paro como protesta y revindicación de lo pactado.

Un hecho histórico en los puertos

El sábado día 22 de febrero se celebró por primera vez en la historia de los puertos de España una Asamblea unitaria de todos ellos. En la Asamblea que tuvo lugar en Madrid, los representantes de las distintas centrales expresaron sus posiciones respecto a la reestructuración del sector. El compañero Roa, de Cádiz, hizo la presentación del acto dando la bienvenida a los representantes de los 46 puertos allí presentes.

Seguidamente, tomaron la palabra los representantes de las centrales sindicales: Coordinadora, UGT, CCOO y CNT. El representante de Coordinadora resaltó el hecho històrico de que por primera vez se produjera una samblea unitaria y



se reafirmó en los puntos centrales que siempre ha venido defendiendo Coordinadora: rotatividad, profesionalidad (exclusividad) y unidad. Además, denunció la política de la Administración en el sentido de acentuar el deterioro de los puertos; política que obedece a los exclusivos intereses de las multinacionales del sector que buscan unos puertos con organizaciones sindicales dóciles para imponer sus condiciones de trabajo. Igualmente refutó la pretensión de la Administración de crear un "pool" de empresas, reafirmándose en la idea de que los puertos son un servicio público y que, por tanto, la vinculación laboral ha de ser con un ente o empresa pública.

A continuación un representante de UGT tomó la palabra para afirmar su punto de vista en el sentido de que los estibadores mantengan una "relación laboral con una empresa pública de manipulación portuaria". Remarcando, también, la unidad, rotatividad y la exclusividad. Así mismo, manifestó que la reestructuración la concebía, como una racionalización del trabajo, sin despidos.

El representante de CCOO se manifestó en favor de una empresa pública que dé coherencia a todo el sector portuario. Para llegar aquí remarcó la importancia de la "unidad, tanto de los estibadores portuarios, como del resto de la clase para conseguir un estado diferente en el que no exista la explotación del hombre". Terminó su intervención diciendo que privatizar es ir contra los intereses de la sociedad.

El representante de CNT corroboró la situación de deterioro en los puertos y se manifestó favorable a la creación de una empresa pública que incorpore a todos los estibadores. A continuación se abrió un turno de palabra con una numerosa participación, siempre en el sentido afirmativo de los puntos antes expuestos.

La Asamblea General de Coordinadora ratifica la huelga

A pesar de las maniobras de la administración que retiró el permiso para utilizar la sala de reunión en el último momento, enviando a la policía al lugar fijado en un principio, el viernes 21 de febrero de 1986 tuvo lugar en Madrid la asamblea general de Coordinadora con el fin de recoger las decisiones de las asambleas de cada puerto en torno a la huelga convocada a partir del próximo mes de marzo (decisión que se había tomado en la asamblea de zonas de Valencia en la primera quincena de enero pasado).

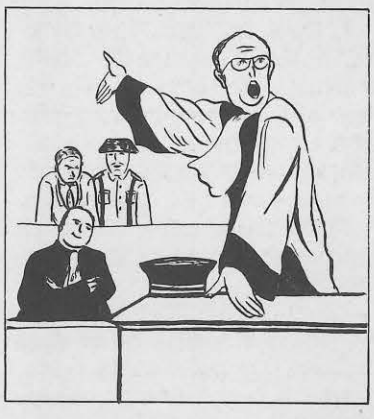
El punto principal del orden del día fue el pronunciamiento de cada puerto en el que las asambleas de base ratificaban la decisión de ir a la huelga. En esta asamblea general estaban representados los siguientes puertos: Sevilla, Huelva, Algeciras, Motril, Málaga, Cadiz, Barcelona, Tarragona, San Carlos de la Rápita, Palamós, S. Feliu de Guixols, Mahón, Palma de Mallorca, Castellón, Valencia, Cartagena, Alicante, Gandía, Bilbao, Pasajes, Las Palmas, Tenerife, Fuerteventura, La Gomera, Sta. Cruz de la Palma, Lanzarote, Gijón (que no estuvo presente hasta el día siguiente), Almería que vino representada por la cabecera de zona al no contar con recursos económicos debido al impago por parte de la Administración de las horas sindicales. Aguilas, Puerto de Santa María, Barnate, Vinaroz, Hierro, Gran Tarajal, Ibiza, fueron representados por sus cabeceras de zona respectivas.

Posteriormente, el debate se centró en torno a la fijación de los servicios mínimos y respecto a las mercancías perecederas quedó claro en la propia asamblea que "lo verdaderamente perecedero son nuestros puestos de trabajo".

Por otra parte, se tomó el acuerdo de que cada puerto comunique a su cabecera de zona de los servicios mínimos (entendiendo por servicios mínimos las mercancías perecederas), impuestos por la Administración.

También se acordó que cada día de huelga todos los puertos comuniquen antes de las diez de la mañana, a su cabecera de zona la situación que haya en el puerto.

Otros puntos tratados en la asamblea fueron el boicot a los barcos que trabajan en Vilanova i la Geltrú, el problema de las cotizaciones, la rifa de financiación del Centro de Estudios, y otras cuestiones más de trámite.



los puertos del país, después de mucho reivindicar la Coordinadora, la Dirección ejecutiva de la OTP, en la circular que manda todos los años a cada OTP provincial, da las órdenes oportunas para que los oficiales queden encuadrados a partir del 1-1-86, en el grupo 8 de cotización, quedando el resto de las categorías en los grupos que estaban.

LABORAL

Agradecemos la respuesta del número anterior de nuestra revista por las precisiones que nos hace. Sabíamos que existía la sentencia pero no la teníamos en nuestras manos. Reconocemos que se trata de una sentencia muy positiva y que de ella se pueden sacar muchos frutos, pero que sin embargo, es preciso hacer algunas matizaciones: se trata de una sentencia de magistratura que afecta a la persona que la interpuso. Por otra parte le seguiremos la pista puesto que no sabemos si ha sido recurrida.

Viene además a confirmar criterios nuestros, y que se va a tratar de que con la base de esa sentencia, el ISM central dicte las normas oportunas para que los directores de cada provincia empiecen a aplicar los criterios que emanan de dicha sentencia.

— *Quisiera jubilarme el 1-4-86 y acogerme a la nueva ley. ¿Qué periodo mínimo tendría que acreditar para poder tener derecho?*

Se tendría que acreditar el periodo mínimo exigido en la legislación anterior (10 años), y la mitad del tiempo transcurrido entre la entrada en vigor de la presente ley (1-8-85) y la del hecho causante (1-4-86).

— *Soy un oficial (manipulador) y desearía saber en qué grupo de cotización estoy encuadrado.*

Por primera vez, y para todos



"Deportistas del año"

Felicitamos desde estas páginas a los tripulantes del Port Barcelona II que han sido elegidos "deportistas del año" por la Federación Catalana de Vela.

La tripulación del Port Barcelona II, mayoritariamente compuesta por estibadores, comenzó su aventura en la competición a vela hace diez años con un "MINI-TON", de nombre "As meigas", y con escasos medios.

Después se construyó el barco Port Barcelona que, al cabo de un año, cedería el puesto a un 3/4 de tonelada diseñado por Jouvert Nivelt de 10 metros de eslora y 24,5 raiting IOR que es el que lleva por nombre Port Barcelona II.

Entre sus proyectos para el año 1986 se encuentra la participación en la categoría de 1 toneladas (One Tone Cup), campeonato del mundo que se celebrará en aguas de Palma de Mallorca el próximo verano, para lo cual se botará el Port Barcelona III (ex-Phoenix) ganador de la Admiral's Cup, una de las más importantes competiciones internacionales.

PALMARES

Año 1984:	
Trofeo Merced-84:	1º
Interclub Zona Sur:	1º
Festival IOR:	1º
Año 1985:	
Interclub Zona Centro:	1º
Princesa Sofía:	3º
Campeonato de Cataluña:	1º
Copa de España:	4º
Setmana Catalana de Vela:	1º
Copa del Rey:	1º

FEDERACION CATALANA DE VELA
PRESIDENTE

Queridos amigos :

Me complace comunicaros que en reunión de Junta Directiva de esta Federación, celebrada el día de ayer, se acordó concederos la Insignia de plata de esta Federación que anualmente se otorga a los regatistas que más se han destacado en el transcurso de un período determinado.

La entrega de dichas insignias tendrá lugar el día 25 de Enero, a las 19'30 horas, en la Sala de Actos de la Caixa de Barcelona, sita en Av.Diagonal,530 de Barcelona.

Esperando contar con vuestra asistencia, recibid un cordial saludo :

Fdo. Juan Ma Roig-Claret

Convenios

En casi todos los puertos se ha negociado o se están negociando los respectivos convenios colectivos que, vinculados al convenio marco, especifican y particularizan mejoras concretas. A continuación apuntamos la situación actual de cada puerto respecto a la negociación colectiva, y transcribimos el prólogo al libro editado por COORDINADORA sobre la negociación colectiva en los puertos, pues da una amplia perspectiva de la importancia de la contratación colectiva tanto desde el punto de vista de su contenido como de su forma.

Situación actual de la negociación colectiva

Convenios firmados:

— Castellón, en pesca, con un incremento del 10% y el comercial con un 9%.

— Palma de Mallorca, con un incremento del 12% sobre la tabla actual.

— Málaga, un 7,5% en salario garantizado, 10% en prima a la producción, 1,5% en diferidos, 33% en rolones, declaración al 100% en los semilleros que eran las únicas operaciones que quedaban sin declarar. Y desde ese puerto, se ha negociado la unificación de la mano del melillero, que pasa a llevar dos especialistas y un capataz en Melilla, al igual que en Almería y Málaga.

— Bilbao, ha incrementado un 10% y la posibilidad de abrir el censo a 56 ingresos.

— Valencia, ha incrementado el 9% y un 8% en destajos, se ha implantado el trincaje por rotación, un 1% más sobre pagas y vacaciones, pasando del 14% al 15% y del 9% al 10% respectivamente; 3.500 pts. más sobre las 2.900 en rolones, 2.000 pts. más sobre las barcazas, jornada intensiva en graneles y retorno de fijos a la finalización del contrato.

— Mahón y Almería, han firmado también sus convenios.

Se encuentran negociando:

— Pasajes, (UGT), la tabla salarial.

— Alicante, revisan salarios sobre el 10,5%.

— Cartagena, revisa todo el convenio y estamos en información.

— Algeciras va a iniciar la revisión económica.

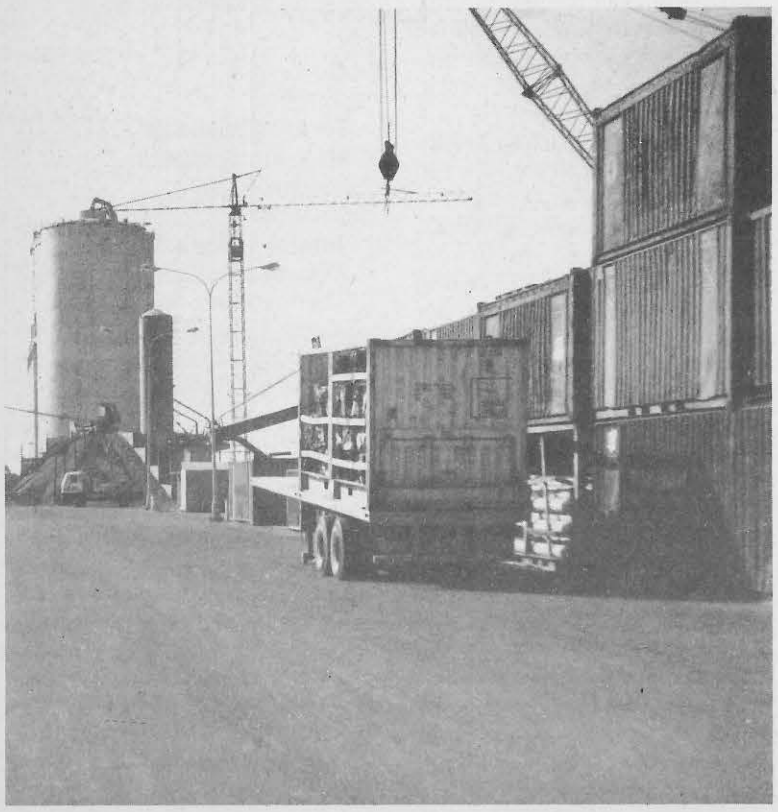
— Barcelona, Tarragona y San Carlos, van a revisar la totalidad del convenio.

— San Feliu y Palamós, están elaborando una plataforma única de Convenio, para empezar a negociar.

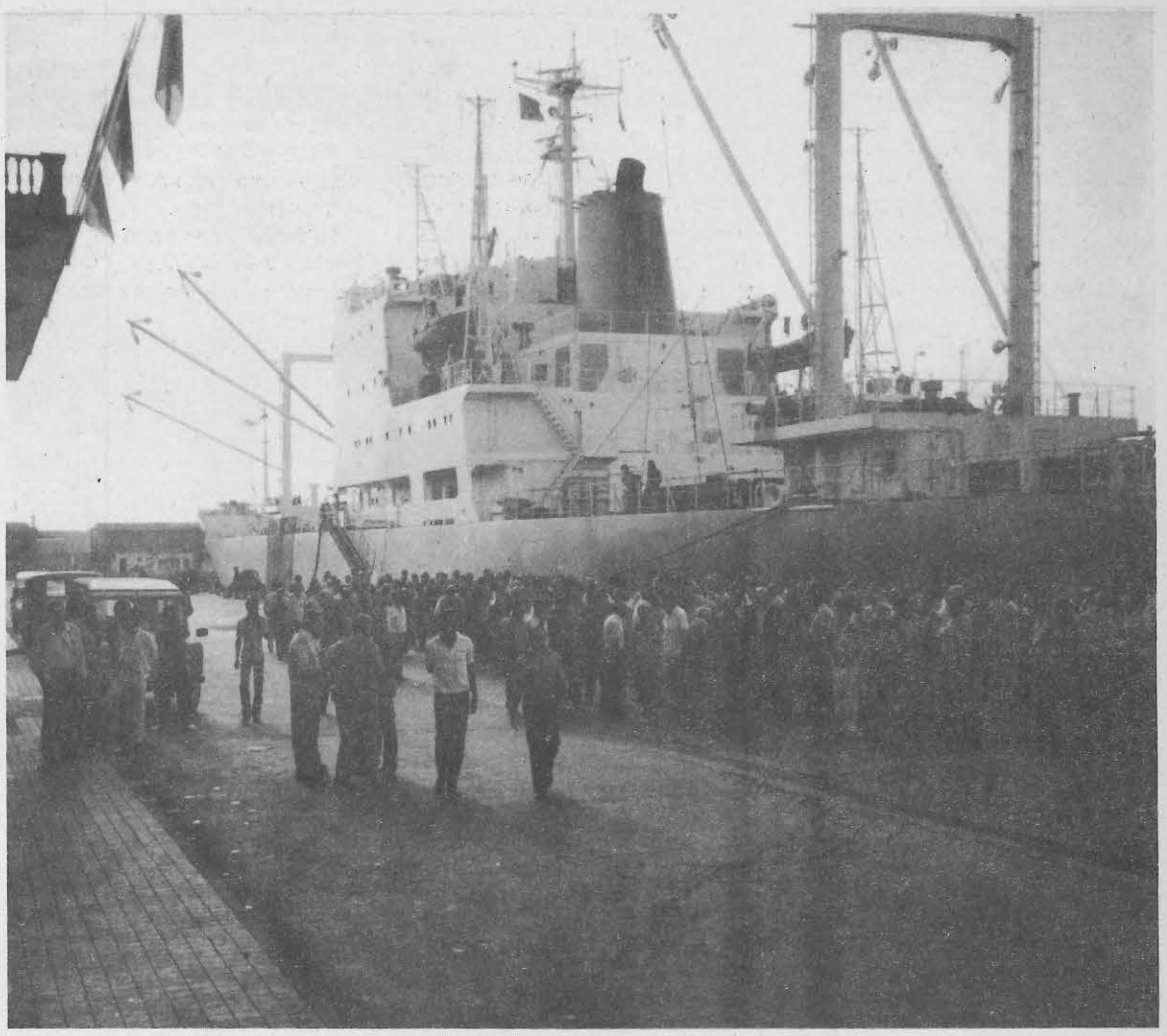
— Tenerife y provincia, en un solo Convenio y fuerte negativa de la patronal a la table reivindicativa y sólo ofrece un incremento salarial del 7%.

— Las Palmas, a punto de acuerdo por encima del 9%.

— Lanzarote y Fuerteventura, pendientes de los resultados de Las Palmas.



Puerto de Rosario. 1985.



Concentración de la Junta del Puerto. Las Palmas. 1985.

La contratación colectiva y la experiencia portuaria española

El convenio colectivo es una actuación sindical en la larga lucha de liberación de las clases trabajadoras, del que conviene tener ideas claras. Hemos elaborado estos puntos de reflexión, que dividiremos en dos partes: una teórica, puntos de reflexión acerca de la contratación colectiva en general; y otra práctica referida especialmente a la experiencia portuaria española, pasado, presente y futuro.

A) TEORIA DE LA CONTRATACION COLECTIVA. Valoración del convenio colectivo desde la liberación social.

1. Conviene hacer una valoración por separado EL CONTENIDO que se ha conseguido con el convenio, de LA FORMA en que se ha conseguido. Un convenio puede ser bueno o malo en lo que está escrito, y lo contrario en la forma en que se ha llevado a cabo la negociación.

2. La valoración hay que hacerla desde el punto de vista de LOS OBJETIVOS a corto, medio y largo plazo, trazados por el colectivo.

Ello supone, que cuando se va a negociar se haga previamente un esfuerzo por aclarar, ponerse de acuerdo, y formular de la manera más inequívoca lo siguiente:

Cuáles son LOS VALORES FUNDAMENTALES por los que se lucha, se vive, y está uno embarcado en la movida sindical. Hablando se entiende la gente...; no hay que hacerse pajas mentales acerca del sexo de los ángeles o la inmortalidad del cangrejo, pero también conviene saber con quién se juega uno cuando menos el tiempo..., de qué va cada uno por la vida, sobre todo cuando se te pide tiempo, nervios, corazón, y hasta el riesgo del propio pellejo.

Evidentemente que LOS VALORES por los que se vive y se muere, en los que en lo más profundo se coincide o se discrepa, no se aclara y formula en un día, ni de una vez por todas, sino que ello es tarea y producto de toda una vida. Pero alguna vez hay que ponerse en ello, pensar algo, decir algo, compartir lo de adentro... desde donde en definitiva se actúa a la hora de la verdad...

Tener presente la ESTRATEGIA elaborada en el seno de la organización a la que se pertenece, y LA TACTICA respecto a la negociación colectiva en el momento y lugar concreto en que se inicia la acción negociadora. Lógicamente esa estrategia y táctica estará en relación con LOS VALORES y el ANALISIS DE LA REALIDAD concreta.

LOS OBJETIVOS que se actualizan y concretan en el lugar y momento de iniciar la negociación, y consecuencia de las anteriores reflexiones. Estos pueden ser:

En cuanto al contenido o en cuanto a la forma.

A corto plazo (a conseguir en este convenio), o a medio o largo plazo (a conseguir más adelante) pero que hay que tenerlos presente ahora para dejar la puerta abierta o preparar el camino para futuras negociaciones u otras acciones.

Imprescindibles o no negociables, muy importantes, importantes, deseables, secundarios, vinculantes para las comisiones negociadoras, negociables, etc.

Por su naturaleza, los objetivos pueden ser de orden económico, social, político, etc.

Son reivindicaciones evidentemente económicas, todas las formas de subidas salariales, directas o indirectas. Un aumento retributivo se puede llamar realmente REIVINDICACION cuando es a costa de una disminución del beneficio empresarial que obtiene de la plusvalía que el trabajo añade el producto elaborado o servicio. En otro caso puede ser una participación en la explotación de terceros. Ello es o no problema, según LOS VALORES que se intente realizar.

Objetivos de tipo social los que persigan las mejoras de la calidad de vida en sus más variados aspectos: condiciones de trabajo, previsión y seguridad social, formación profesional, cultural, etc.

Objetivos políticos (en sentido amplio del término que no se encierra en el juego parlamentario, partidos y elecciones, aunque sin ignorar esa realidad): cuanto trasciende a la correlación de fuerzas en el

entramado social. Y ello tanto en el seno de la propia empresa, o incluso el colectivo de trabajadores (representación, información, participación, equiparación de condiciones y oportunidades, etc.) como en relación con otras conformaciones sociales fuera de la empresa (plataformas e instituciones sindicales, culturales, consumo, movimientos sociales, etc.).

Por el ámbito de los directamente interesados, los objetivos pueden ser particulares, locales, regionales, sectoriales, o generales de clase.

3. Teniendo las anteriores ideas claras, tal vez sea conveniente hacernos algunas REFLEXIONES, como las siguientes:

Hay objetivos que se consiguen mediante la forma de llevar la negociación, independientemente del resultado del contenido que se consiga en el texto que en definitiva se firme y publique.

Piénsese en los objetivos referentes a la CONCIENCIA, ORGANIZACION y capacidad de ACCION del colectivo.

Un colectivo gana en CONCIENCIA en la medida en que se entera, piensa, se informa, se interesa, participa, en todo el proceso de la negociación: desde la planificación de los objetivos, su relación con los valores de clase, fijación y seguimiento de tácticas y estrategias, y valoración de resultados, parciales o finales.

Esta toma de conciencia, vale tanto para el colectivo en su conjunto, trabajador de base, como para sus diversos órganos y niveles: asamblea, comités, delegados, grupos de trabajo, comisiones especializadas, etc.

Un colectivo gana en ORGANIZACION en la medida en que sabe dividirse el trabajo y las responsabilidades entre sus miembros. Cada uno sabe lo que tiene que hacer en todo momento, por qué y para qué. Cada uno sabe con quién tiene que comunicarse (dar o recibir información, propuestas, sugerencias, instrucciones, observaciones, ideas, quejas, etc.) cuándo y de qué manera concreta.

El tipo de organización no es ajena a los valores de la clase. No es lo mismo una organización elitista, cerrada, monolítica, anquilosada, rutinaria, que otra asamblearia, autogestionaria, abierta, flexible, dinámica, creativa.

La capacidad de ACCION es un resultado de la conciencia y la organización.

Esa capacidad tiene que estar siempre puesta a punto. Hay que hacer gimnasia.

A veces hay que dejar sacrificar, o aparcar un objetivo a corto plazo, en previsión de otro más importante a largo plazo. Por ejemplo sacrificar beneficios económicos o comodidades en el trabajo, para crear condiciones objetivas de unidad, o cobertura legal que nos posicione mejor para una negociación o confrontación futura.

La experiencia portuaria

1. Está por realizar un estudio, reflexión profunda y completa, acerca de la experiencia portuaria en materia de negociación colectiva.

¿Qué se ha conseguido? ¿Cómo se ha conseguido? ¿Qué falta? ¿En qué se ha fallado? ¿Qué falta por conseguir? ¿Cuál es el orden de prioridades para el futuro? En definitiva, ¿cuál es la política de negociación colectiva?

Como aportación a ese debate, exponemos algunas consideraciones, muy simples, discutibles, y por supuesto incompletas, pero que pueden servir para continuar:

2. Creemos que se ha conseguido muchísimo. Y es precisamente ese proceso de avance el que nos permite ambicionar cotas mucho más altas, y ver muchas cosas por conseguir.

3. El Convenio Colectivo Marco ha sido uno de los mayores éxitos de la Coordinadora, tanto por su contenido como por la forma en que se consiguió, y los objetivos de conciencia y organización, con la consiguiente capacidad de acción alcanzados a partir del Convenio.

Toda la filosofía y la experiencia del Convenio Marco se merecería un extenso estudio y reflexión.

4. En materia de CONTENIDO se consiguió en el Convenio Marco, cosas tan interesantes como las siguientes:

Asunción de la Ordenanza como materia convenida. Ello permitió que las condiciones laborales de la Ordenanza no pudieran ser cambiadas por el Decreto de 24 de Octubre de 1980.

Implicación de la O.T.P. como parte firmante, con el consiguiente reconocimiento de la naturaleza laboral del vínculo de la misma con los estibadores.

Mejora de las horas sindicales, y posibilidad de acumulación hasta 80.

Renovación automática.

5. Y en materia de FORMA, se consiguió un avance inmenso en CONCIENCIA, ORGANIZACION y ACCION.

En materia de conciencia se hizo un acertado análisis de la política privatizadora de la gran patronal, y la unidad y profesionalidad como alternativa obrera. «Contra la PRIVATIZACION de los puertos« y «por la UNIDAD y la defensa de los PUESTOS DE TRABAJO».

En materia de organización, se pusieron las bases y se dieron grandes pasos hacia adelante en la consolidación de una organización unitaria, asamblearia, de clase, de los estibadores a nivel de todo el estado español.

En materia de acción, se dio una dura y trágica confrontación de fuerzas, donde la capacidad de cada uno quedó clara para muchos años.

Se experimentaron, constataron y comprobaron las tácticas fundamentales de la lucha obrera en los puertos, que luego se han ido desarrollando y consolidando en años posteriores.



Puerto de Sant Carles de la Rápita. 1985.

6. En los años posteriores la política de convenios colectivos ha sido la de ir consolidando a nivel de convenios locales las líneas estratégicas elaboradas a nivel de Coordinadora e iniciadas en el Convenio Marco.

En cuanto a CONVENIOS se ha avanzado, introduciendo en los convenios locales, con mayor o menor generalidad o precisión, cláusulas importantes como las siguientes:

Adhesión al Convenio Colectivo Marco.

Determinación del ámbito funcional recogido por las Ordenanzas, en su redacción del 29 de marzo de 1974.

Inclusión expresa de las concesiones administrativas, en cuanto a las labores portuarias por su naturaleza.

Declaración expresa de la EXCLUSIVIDAD o PROFESIONALIDAD.

Fortaleciendo la UNIDAD mediante criterios tales como:

Colectivo único, tanto en situación de adscritos a las empresas usuarias, como adscritos al turno de rotación.

Representación única, a través de un sólo Comité de Empresa para la totalidad del Colectivo.

Disminución de diferencias económicas entre las listas o categorías: aumentos lineales o inversamente proporcionales; pagas extras por igual sin atender categorías; póliza colectiva; salario colectivo.

Clarificación de la situación de fijo de empresa, como destino o adscripción, y no como contrato de trabajo corriente. Condicionamiento de esa situación a requisitos restrictivos. Previsión, adscripción y continuidad en el censo. Régimen de nombramientos, turnos, pagos, liquidaciones, etc.

Consolidando el régimen especial de seguridad social, salario regulador, cotización, etc., único para todo el colectivo.

Ampliando a la provincia el ámbito territorial.

Fortaleciendo medios que faciliten la CONCIENCIA y la ORGANIZACION tales como:

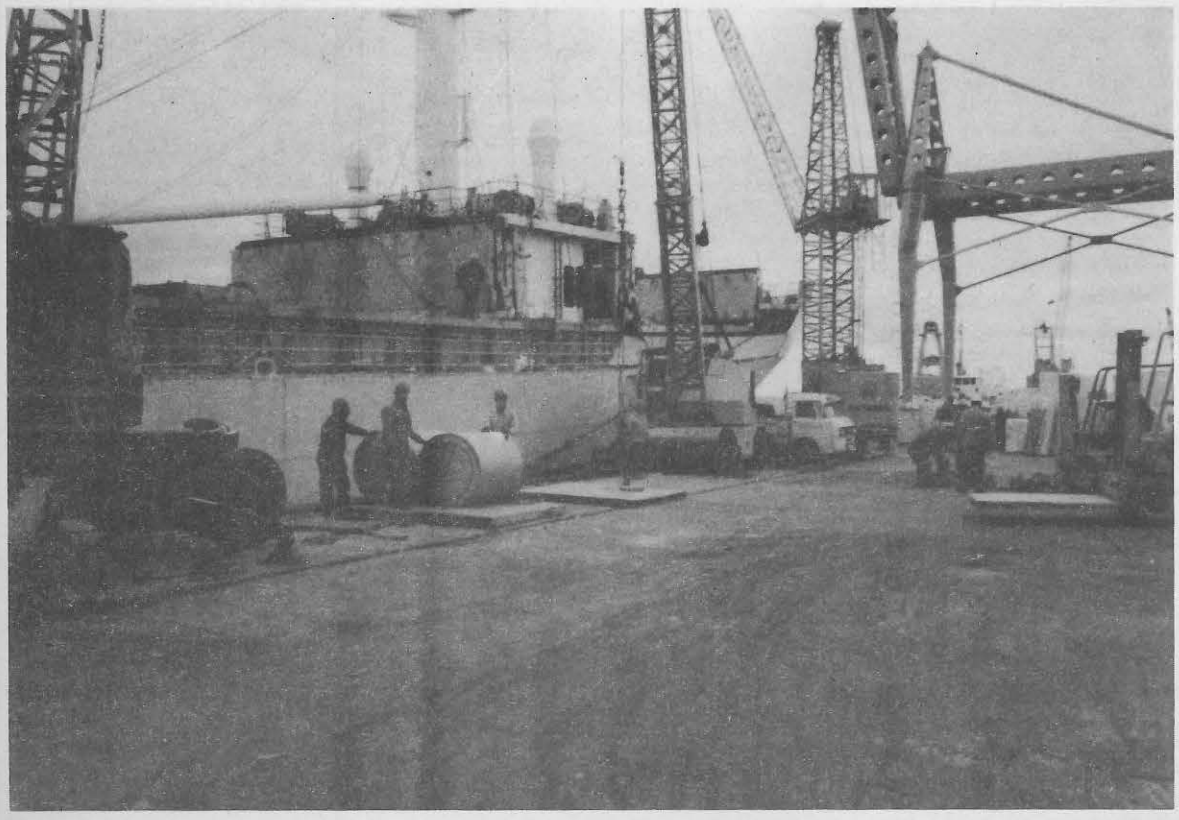
Aumento de horas sindicales, y derecho a acumulación de las mismas.

Uso de locales de la O.T.P. para reuniones y asambleas.

Fondo Cultural.

Derecho de información.

En cuanto a LA FORMA en que se ha llevado a cabo los convenios; se ha avanzado en CONCIENCIA, ORGANIZACION y capacidad de ACCION con ciertos logros y limitaciones, que convendría analizar con detenimiento, ya que los temas debatidos en la política de convenio ha venido siendo participada por las bases en muy diversa medida, según los puertos y zonas. En general ha habido un gran avance en los puertos, al propio tiempo que se constata una gran labor pendiente de realizar. Sería prácticamente imposible describir la situación y experiencia de cada puerto. Más bien ello es una labor que la tiene que hacer cada uno. Creemos que el esquema de este escrito puede ayudar algo a revisar el pasado, analizar el presente, y programar el futuro a todos los niveles. ■



Puerto de Gandía. 1985.

DESDE ANDALUCÍA

Puntualizaciones

El dia 24 de Enero apareció una noticia en la que se implicaba a la organización del SOC en unas negociaciones sobre los emigrantes andaluces en Cataluña. El SOC de Andalucía aclara a la opinión pública que en el pasado mes de diciembre, recibida una invitación para asistir al CONSEO (Congreso de Paises sin Estados) en Cataluña, el Comité Ejecutivo Nacional del SOC acordó mandar en representación a dos compañeros: Manuel Figueroa Zapata miembro de este Comité Ejecutivo y Francisco Casero Rodríguez. A este Congreso asistieron unos 400 representantes de Europa, Africa, Latinoamérica y colonias francesas.

Por parte de la delegación del SOC se expuso la situación de Andalucía y de los jornaleros, defendiéndose el derecho de la nacionalidad andaluza.

Esta fue la misión del SOC en este Congreso, negándose por parte de nuestra organización que hubiera ninguna negociación con la CRIDA sobre los emigrantes.

Nuestra delegación no ha llegado a ningún acuerdo con la CRIDA. Ni estaba autorizado para ello. Es por lo que nos extrañan las noticias aparecidas en los medios de difusión y los motivos de polémicas aparecidos en dichos medios. A menos que alguien estuviera interesado con fines poco claros, es por lo que desearíamos que el nombre del SOC no fuese utilizado en esta disputa de un drama social como es la emigración. De este doloroso drama nadie tiene derecho a hacer política (y en este caso poco clara); es por lo que dejamos bien claro que las disposiciones del SOC, ante cualquier tema, solamente la pueden dar sus órganos de dirección o por su Secretario General.

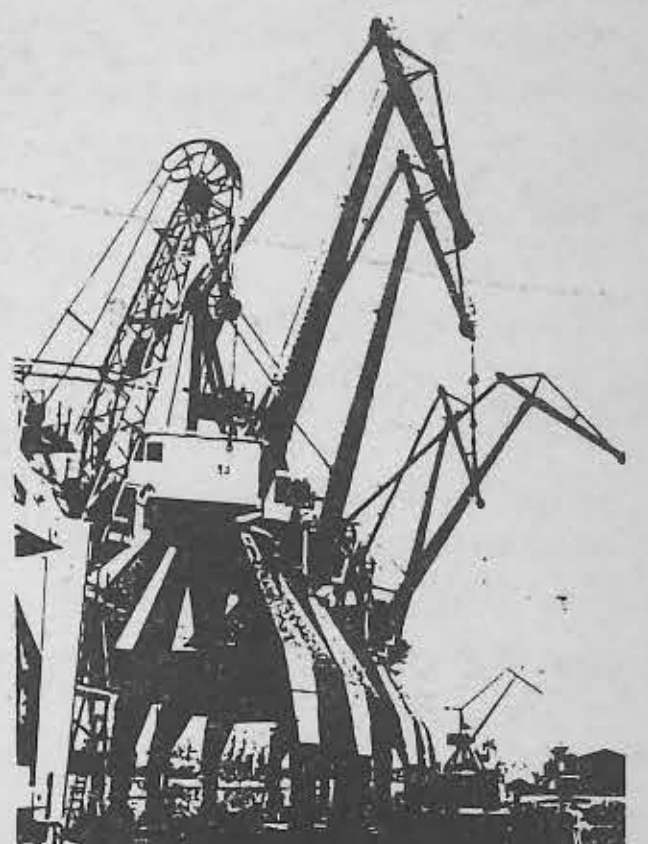
Precisamente en esos días una delegación del SOC: Diego Cañamero Valle y Juan Guerrero Luna estuvieron en la provincia de Barcelona dando diversas charlas informando sobre la Ley de Reforma Agraria del PSOE y la represión que hay contra el movimiento de jornaleros. Estrechando lazos solidarios con nuestros hermanos de la novena provincia andaluza.

Sindicato de obreros del campo de Andalucía

Sevilla, 28 de enero de 1986

DESDE STUTTGART

La lucha de la OEPB en "Express"



Queridos compañeros,

Por cierto, ¿recordáis la compañera alemana, la periodista que os visitó en Septiembre del año pasado para hacer un reportaje sobre la OEPB y su lucha? Bueno, pues por fin aceptaron el artículo en una revista sindical de una agrupación independiente, socialista autónoma. Os mando una copia. El problema es que no encontré a nadie para hacer la traducción —y yo, por razones de trabajo excesivo, tampoco pude—. Es decir, que teneis que buscar a algún compañero, alguna compañera allá. Pero siempre pasan tantos alemanes por Barcelona que tendría que ser fácil buscar una víctima.

Os mando también algunas fotos que tomé en el puerto. Uno de los compañeros me pidió una copia. Pero lamentablemente perdí su dirección. Por eso te pido de entregárselas directamente.

¿Qué tal la lucha? Aquí siempre vivimos la misma mierda. Ahora quieren cambiarnos las leyes en cuanto al derecho a la huelga. Y se sabe que el proletariado alemán no quiere luchar sin remuneración por parte de los sindicatos. Eso pasa aquí. Y ahora quieren cortarles los fondos de la Huelga a los sindicatos. A ver cómo sale el conflicto.

Me despido con un saludo solidario. Hasta la próxima.

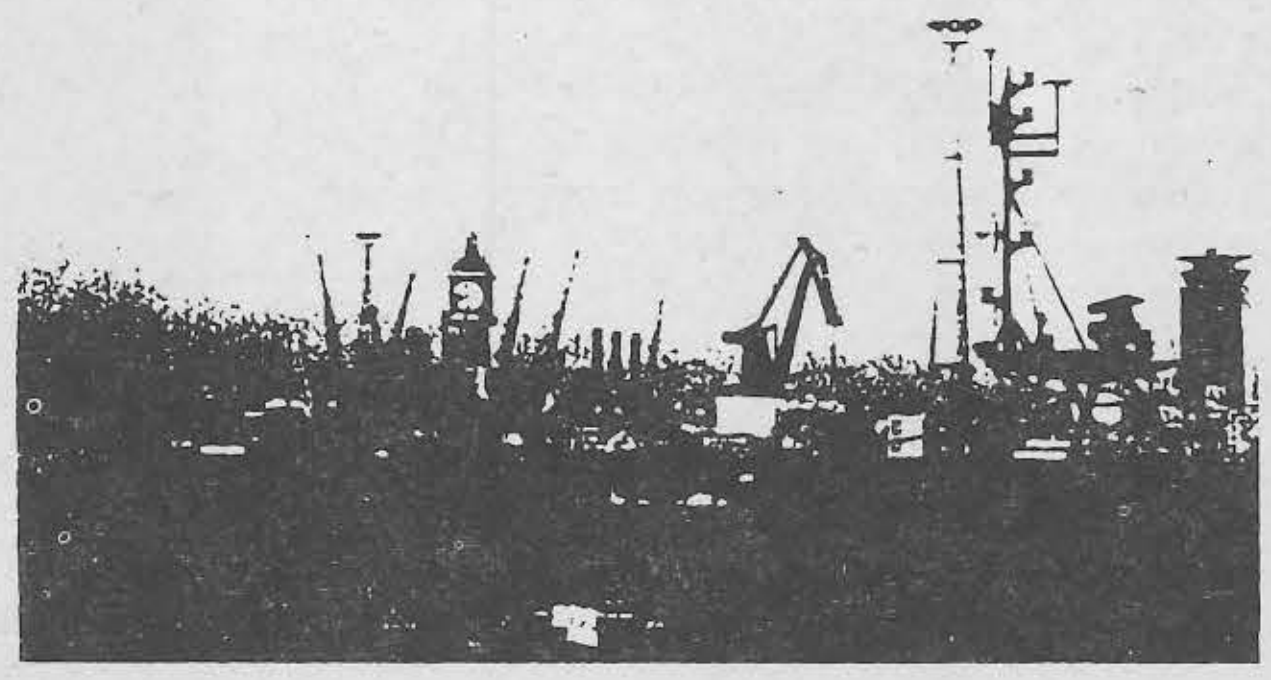
Ulrike Helwerth

14 „express" 1/1986

ULRIKE HELWERTH

Der diskrete Charme der Anarchie

Barcelonas Hafenarbeiter im Streik



Morgens kurz vor sieben in der Metrostation Barceloneta (Barcelona) ... mit den obligatori... System die Arbeit zugewiesen. garantiert, da... knappe ... im Haf...

DESDE VALENCIA

Invitación al deporte

Saludo, a mis compañeros del C.E. de Barcelona, y admiro su magnífica labor que están llevando a cabo en cuanto al deporte se refiere. Aquí también tenemos muchos atletas, pero cada uno va por libre; siempre los hubieron buenos y malos, pero no tan buenos como los que se sientan detrás de una mesa, tres o cuatro horas después de unas copas, !Esos sí que son buenos! ¡Y qué equivocados están! Viendo cómo poco a poco los kilos, la pesadez, la gastritis, y los problemas de la vida los van hundiendo poco a poco.

Yo, os invito a hacer un poco de deporte, que no es para vivir más, sino para vivir mejor, y os puedo asegurar que una sola hora diaria de "Joogin" os ayudaría a manteneros en forma, cuidaríais mejor los alimentos, las bebidas y el hábito del tabaco que nos va minando poco a poco, aparte de los problemas de la vida.

Todo eso se cura juntándose con un grupo de amigos, y haciendo una hora de "Joogin" u otro deporte preferido. Y como deporte barato que no requiere nada especial, y que está al alcance de todos os recomendaría el Joogin o la carrera de fondo, en cualquier lugar poco contaminado.

"Yo fui un sedentario y aburrido que no sabía en qué matar las mañanas, cuando no tenía trabajo, y como yo, había varios y todavía los hay. Pero un día, me puse a pensar qué sería dentro de unos años y me dije, ahora es el momento" Y ¡qué tonto fui al no haber empesado antes! Hoy en la actualidad, tengo nueve Maratones (tres internacionales) y más de doscientas carreras corridas. Y me siento hecho un chaval a mis cuarenta y tres años, y todavía queda cuerda para muchos años, porque el deporte te da bienestar, alegría y ganas de vivir.

En cuanto a un encuentro deportivo como pudiera ser una carrera de fondo a nivel de puertos, os diré que aquí somos muy pocos para eso, pero desde este periódico *LA ESTIBA* hacemos un llamamiento a todos los portuarios de España. Para que en un futuro muy próximo podamos tener nuestro encuentro deportivo, nuestra propia carrera portuaria, y ¿por qué no, un campeonato de España portuario?

¡Animo, compañeros!, ilusión y ganas no nos faltan, en vosotros está el que de verdad seamos los mejores.

¡Contamos con vosotros!

Un compañero del puerto de Valencia
V.R.

DESDE SANTURCE

La sana droga de la lectura

He terminado de leer un libro que, para mí, ha sido difícil; para otros puede ser fácil, complicado, denso, en fin se le pueden aplicar muchos adjetivos. Pero si de un libro se pueden sacar pensamientos como "El derecho de expresar nuestros pensamientos tiene algún significado tan sólo si somos capaces de tener pensamientos propios".

Este libro se titula *El miedo a la libertad* y su autor es Erich Fromm, fue escrito, o mejor dicho, publicado, en 1941. Os entresaco un párrafo largo que nos afecta más directamente, y que a mi entender nos demuestra una vez más que no hay nada nuevo bajo el sol, no inventamos ni los problemas ni sus soluciones.

Muy distinta es la posición de un hombre en una fábrica en la que trabajan miles de obreros. El patrón se ha vuelto una figura abstracta: nunca logra verlo; la dirección sólo es un poder anónimo que trata con él de un modo indirecto y frente al cual, como individuo, es algo insignificante. La empresa tiene dimensiones tales, que el individuo es incapaz de conocer algo más allá del pequeño sector relacionado con la tarea que le toca desempeñar. Tal situación ha sido compensada de algún modo por los sindicatos. Estos no solamente han mejorado la posición económica del obrero, sino que también han producido un efecto psicológico importante al proporcionarle el sentimiento de su fuerza y significado frente a los gigantes económicos con que debe luchar. Desgraciadamente muchos sindicatos han crecido transformándose también ellos en enormes organizaciones que dejan muy poco lugar a la iniciativa individual del socio. Este paga su cuota y de vez en cuando ejerce el derecho de voto, pero aquí, como allá, no es más que el pequeño engranaje de una gran maquinaria. Sería asunto de la mayor importancia el que los sindicatos se transformaran en órganos apoyados en la activa cooperación de cada uno de sus miembros, con una organización que asegurara la efectiva participación de todos en la vida de la entidad y los hiciera responsables de su funcionamiento.

Os invito a que lo leais y a que os apunteis a la droga de la lectura que esta sí que es una droga sana y más barata que las otras.

I. Amo

COCINA MARINERA

SEPIA CON GUISANTES Y GAMBAS
(Para 4 personas)

Ingredientes:
— 700 grs. de sepia
— 150 grs. de gambas
— 250 grs. de Guisantes

Preparación:

Se frie una rebanada de pan y tres o cuatro dientes de ajo, una vez fritos, se retiran. En el mismo aceite se ponen unos tomates rojos, troceados, cuando están fritos, se les añade la rebanada y el ajo que habíamos retirado antes, una vez picado en el mortero.

Cuando está lista la salsa, se echa la sepia en trozos y se deja cocer un cuarto de hora, pasado este tiempo, se añaden las gambas limpias y enteras. En el primer hervor, se añade una picada de perejil, una pizca de pimienta negra, una galleta y piñones. Al final se ponen los guisantes previamente hervidos. Se deja que haga un poco de xup-xup, y ya se puede servir.

Crucigrama

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2							■		■	
3					■					
4				■						
5			■							
6		■								■
7				■						
8							■			
9					■					
10						■		■		

HORIZONTALES: 1. Total de mercancías que transporta un buque para uno o varios puertos determinados. / **2.** Ciudad española. Vocal. Otra vocal. / **3.** Adverbio, familiarmente "así", al revés. Sustancia espesa que forma una capa sobre la leche que se deja en reposo, (plurarl). / **4.** Remolca una nave. Hombre perverso, despreciable. / **5.** Siglas de una red oficial de emisoras de nuestro país. Quitaba, apartaba un obstáculo. / **6.** La primera. Conducto que lleva la sangre desde el corazón hasta las demás partes del cuerpo. / **7.** Combativo sindicato obrero andaluz. Polo positivo de un generador eléctrico, (plural). / **8.** Al revés, haya truenos. Vocal repetida. / **9.** En Levante sobre todo, pimiento muy picante. Ondulaciones. / **10.** Substancia con la que se fertiliza la tierra. La tercera. Al revés, interjección para animar.

VERTICALES: 1. Señal o palabra que se da para conocerse unos a otros y no tenerse por enemigos en la confusión o en la obscuridad. / **2.** Vehículo aéreo más pesado que el aire. Título de deuda emitido por una tesorería pública o por el estado, al revés. / **3.** Muestra de alegría y regocijo. Material con el que se hacen las armas blancas, y en especial las espadas. / **4.** Conjunto del reino inorgánico de un país o región. Consonante repetida. Al revés, prefijo inseparable referido a la navegación. / **5.** Al revés, otorga, concede. Desafiar. Vocal. / **6.** Obra pública de arte hecha a la memoria de alguna gesta o recuerdo importante. / **7.** La segunda. Capacidad de un local público. Conjunción negativa. / **8.** Nacimiento. / **9.** Consonante. Ocho vocales seguidas. / **10.** Al revés, deseo, espero vivamente. Pronombre demostrativo, al revés.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Escafandra. **2.** Solear. uoC. **3.** Lía. N. Grao. **4.** Inmaduros. **5.** Neonatos. A. **6.** Gironés. 1B. **7.** Ab. Egregio. **8.** AlóirraB. **9.** Oaie. Noria. **10.** Camp. O. Es.
VERTICALES: 1. eslinga. Oc. **2.** soineiB. AA. **3.** Clamor. aíM. **4.** aE. anoeleP. **5.** Fandango. **6.** Ar. Uterino. **7.** N. Grosero. **8.** Duros. Grre. **9.** Roas. Liais. **10.** acO. Aboba.

NÚMERO 15 MARZO 1986

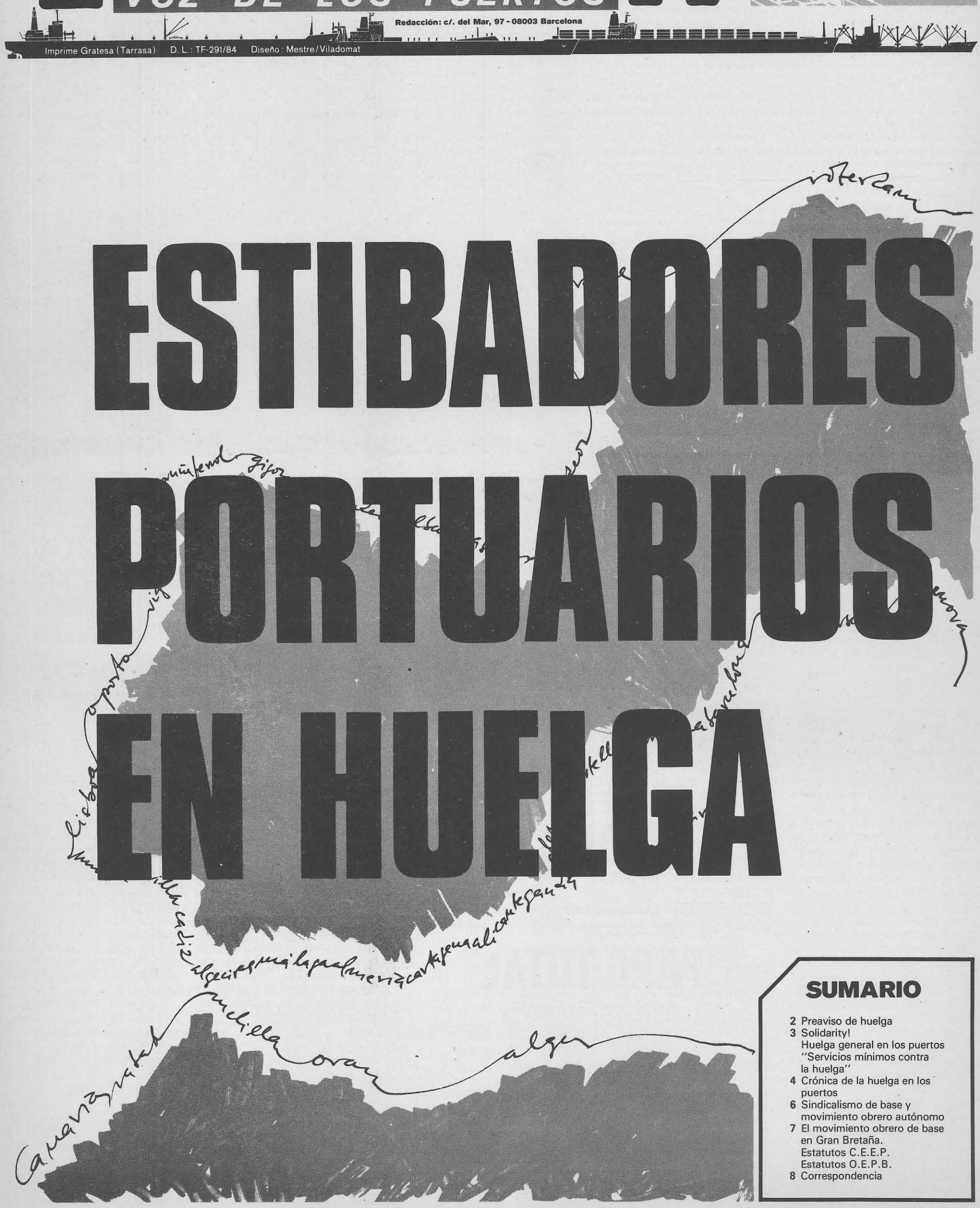
LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 08003 Barcelona

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



ESTIBADORES PORTUARIOS EN HUELGA

SUMARIO

2 Preaviso de huelga
3 Solidarity!
Huelga general en los puertos
"Servicios mínimos contra la huelga"
4 Crónica de la huelga en los puertos
6 Sindicalismo de base y movimiento obrero autónomo
7 El movimiento obrero de base en Gran Bretaña.
Estatutos C.E.E.P.
Estatutos O.E.P.B.
8 Correspondencia

LOS PUERTOS EN HUELGA

Preaviso de huelga

Al ocupar la Administración los socialistas, se solicitó de los estibadores tiempo para hacerse cargo de la situación, conocer en profundidad la misma y proceder al prometido cambio. La postura era razonable y fue aceptada, desoyendo otras propuestas desestabilizadoras, que fueron informadas puntualmente al Director General de la O.T.P., al que además se manifestó que los portuarios bajo ningún concepto ni circunstancia jugarían esta carta, por estar mayoritariamente afiliados a sindicatos de clase y de izquierda.

Pero han ido transcurriendo los años y el problema portuario ha ido degradándose, ya que con la excusa de que se tenía que aplicar el Decreto 2302/80, de 24 de octubre, por ser lo legalmente establecido, se ha ido desmantelando progresivamente a la O.T.P., sin sustituirla por nada y dejando que se pudrieran todos los problemas, al no tomar ninguna decisión, ni buena ni mala, a no ser algunas cacicadas para satisfacer intereses partidistas, que han indignado a todo el sector portuario.

Dada esta inoperancia de la Administración Pública, que creemos perfectamente estudiada y buscada a propósito, los estibadores han conseguido en la mayoría de Puertos de España, juntamente con las empresas estibadoras, firmar convenios colectivos, en los que progresivamente se han pactado soluciones y salidas, a los principales problemas que tienen los puertos españoles. Sin embargo, incorporadas a la ANESCO cuestionan constantemente la seguridad en los puertos de trabajo y la relación jurídico laboral con la estructura empresarial compartida.

Suponemos que el conocimiento de esto y las presiones que los estibadores han realizado frente a la Administración llevaron a la convocatoria de unas reuniones, en las que prometiéndonos que se querían informar de cuáles eran nuestros intereses, así como nuestra visión de los puertos, se nos ha ido entreteniendo durante meses, al principio por el Director General de Puertos y finalmente por el Secretario de Estado de Empleo, quien rompiendo unilateralmente las negociaciones no convocó ninguna reunión más a partir del mes de octubre. Al tiempo, efectuaban una agresión a la actividad sindical procediendo al *impago de las horas reservadas* para la gestión sindical, causando un notable perjuicio en el ejercicio regular de las funciones representativas de los delegados sindicales y miembros de comités de empresa.

Por último, el Tribunal Supremo dictó sentencia estimando los recursos interpuestos contra el RD. 2302/80 de 24 de octubre, acordando su anulación, con lo que la supuesta duda sobre la coparticipación empresarial de la OTP, si es que alguna vez la hubo realmente, desapareció totalmente.

Obviados los obstáculos legales (anulación del RD 2.302/80), esperábamos la puesta en marcha de las soluciones comprometidas. Sin embargo, la respuesta ha sido la más absoluta negativa al diálogo, rechazando sistemáticamente las solicitudes formuladas en tal sentido por los estibadores, y el anuncio de la unilateral modificación de las condiciones de trabajo, en una línea que empeora aún la dispuesta en el RD anulado.



1.— La huelga *es convocada por todas las organizaciones sindicales* con presencia en el sector, incorporando a las más representativas.

2.— Se convoca *a la huelga a todos los estibadores* censados en los Puertos del Estado Español, tanto en situación de adscritos a las empresas portuarias como en situación de rotación.

3.— La huelga tendrá lugar durante 24 horas a partir de las 8 AM. de los días *6, 7, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 21 y 22* de marzo; y *2, 3, 4, 5 y 6* de abril de 1.986; excepto en los puestos que inicien la primera jornada a otra hora (6, 7, etc., horas), en cuyo caso la huelga se desarrollará, durante las 24 horas en los mismos días, desde el inicio de la primera jornada.

4.— Se cumplimenta lo dispuesto en el art. 4 del R.D.L. de 4 de marzo de 1977, previasando con diez días de antelación.

5.— El Comité de Huelga estará constituído por:

D. Julián García, Juan Palau, Isaac Velado, Manuel Hernández, José Jiménez, Tomás Gómez, José Antonio Rodríguez, José Ramón Llata, Joaquin García, José Antonio Olazola, José Luis Correa.

■

Peticiones

I. Que por parte de las entidades que ostentan la titularidad de las facultades empresariales en la estructura laboral de los Puertos del Estado Español, Organización de Trabajos Portuarios y Empresas Portuarias censadas en dicha O.T.P., cada uno en la posición que ostentan y responsabilidad que asumen en las relaciones jurídicas y relaciones de trabajo, atiendan a las reclamaciones y den cumplimiento a las obligaciones desatendidas que se relatan en los hechos de esta convocatoria, expresamente los enumerados en el hecho segundo. Así, se accede a lo siguiente:

1. Establecimiento en todos los puertos de los servicios de *Medicina de Empresa.*

2. Inmediata puesta en marcha de las obras de acondicionamiento *de los servicios de aseo*, duchas, etc., debidamente acondicionado a las circunstancias climatológicas de los Puertos Españoles. A tal efecto, y en caso de insuficiencia de medios, se realizarán las aportaciones económicas precisas.

3. *Establecimiento de sistemas de control de liquidaciones y entrega de hojas de salarios mensuales* a todos los estibadores portuarios.

4. *Abono inmediato de las deudas y atrasos debidas a los estibadores portuarios, en concepto de diferidos,* por impago de las Empresas portuarias.

5. *Establecimiento de los organismos portuarios en todos los puertos comerciales*, con integración en los censos de los estibadores no censados que realizan labores portuarias.

6. *Eficaz funcionamiento*, incluso recurriendo a la contratación de más personal, *de los servicios de inspección* de operaciones, *control del intrusismo* y *seguridad e higiene* en el trabajo.

II. Que por las Empresas Portuarias y por la O.T.P. se reconozca expresamente que los estibadores portuarios, dada su condición de trabajadores fijos de plantilla de los Puertos del Estado Español, con dedicación y disponibilidad permanente a las necesidades del servicio público, *tienen derecho a disfrutar de todos y cada uno de los derechos que el vigente Estatuto de los Trabajadores reconoce* a favor de plantilla, así como se reconozcan explícitamente, los *derechos y obligaciones contenidos en los convenios colectivos que rigen las relaciones laborales del sector y los derivados del conjunto de relaciones jurídicas existentes en la coparticipada responsabilidad empresarial.*

III. Que la *Organización de Trabajos Portuarios, en su calidad empresarial* y al máximo nivel de representación, reabra *urgentemente la mesa negociadora, aceptando la relación jurídico-laboral* que la vincula en la actualidad con la *totalidad de los estibadores portuarios,* asumiendo las obligaciones y los compromisos que de ella se derivan.

En Madrid, a veintidos de febrero de mil novecientos ochenta y seis.

DIARIO DEL PUERTO DE BARCELONA
FUNDADO EN 1948
Depósito Legal: 9022.1958

MARITIMAS
INFORMACION COMERCIAL
ISSN 0213-3067

Nuevo

PARO TOTAL

En puertos españoles

Tal como se preveía, durante la jornada de ayer se registró una paralización total, a nivel nacional, de los puertos españoles.
Efectivamente, y después de los tres días de huelga de los obreros portuarios, que afectó de forma total la operatividad de los puertos españoles durante los pasados días 6, 7 y 8 de marzo, la jornada de ayer podríamos decir que fue una repetición de dicha situación por cuanto, y con excepción de algunas operaciones de productos perecederos, la paralización también fue total.
Centrándonos en nuestro puerto, podemos decir que, y después de las operaciones efectuadas a varios buques durante la madrugada («Santurio», «Cala Galdana», etc.), a partir de las ocho horas, no se efectuó operación alguna con excepción del embarque de una partida de carne congelada y tres de pescado en el «Ciudad de Salamanca» de la Trasmediterránea, con destino a las Islas Baleares.



De momento no se vislumbra ninguna posibilidad de acuerdo

El puerto vacío

Ayer, el puerto estaba prácticamente vacío, si exceptuamos los buques en ritmo de reparación atracados en muelles de astilleros barceloneses. Sin embargo, hay que hacer mención que alrededor de siete buques quedaron fondeados en espera de la finalización de estas tres nuevas jornadas de huelga.
La aplicación del «decreto de mínimos», interés apuntado expresamente por la Administración, se muestra impracticable al no haberse solicitado de forma expresa y ante la falta de buques que han convertido a nuestro puerto, durante tres días en un verdadero «puerto fantasma».

Solidarity!

1. As we announced in our LA ESTIBA nº 11, nov. 1985, the spanish dockers have adopted our resolution for striking out against Privatisation Process which is to be carry on by Government. We hold a general assambley in Madrid (last february the 21) who aproved the propossed general strike program against Government Ports Policy.

The strike is started on (6 march) and follow on 6, 7, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 21 and 22 march. as well on 2, 3, 4, 5 and 6 april.

The strike has been called by every unions: Coordinadora, Comisiones Obreras, UGT, and CNT, and will be carry out by every spanish harbour dockers.

2. We have got supports communications cables and letters from our foreing comrades. We thank every body and specialy Denmark (Arhus), USA (IWW) (Randon lengths), UK (Liverpool, Labor Notes), for having our news published in their labour newspapers.

3. The news we have up to this moment is that strike is completely succesfull:

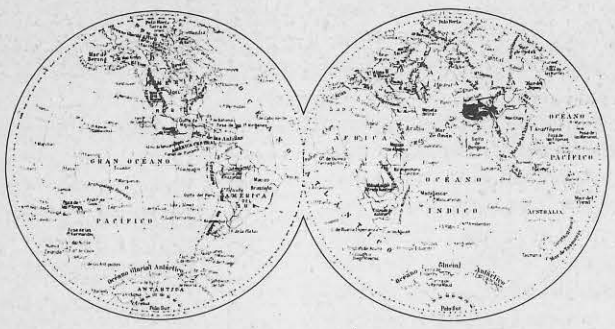
Government and ANESCO (employers asotiations, connected to multinational capital) try to break our strike through the minimum services the Civil Gonvernors are entitled to order, on employers requirement.

Employers Assotiations have send a cable to every assotiated members in these terms:

Presidency of Junta de Puerto (Port Board Chairman, or Port Authority) has reminded in the most strong terms, the obligation to require minimun services during the strike days.

... Where any vessel stop, the stivadores firm will be out from the authorized employers census.

It is clear that the policy of bigest employers is to break the strike from the beggining, "specially tomorrow, thursday".



Informe desde España

Huelga general en los puertos

1. Como anunciábamos en nuestra LA ESTIBA nº 11 de Noviembre de 1985, los estibadores españoles hemos tomado la decisión de ir a la huelga contra el Proceso de Privatización que el gobierno quiere llevar adelante. Tuvimos una asamblea general en Madrid (el día 21 del pasado mes de febrero) que aprobó la propuesta de ir a la huelga general contra la Política del Gobierno en los Portuaria.

La huelga comenzó el 6 de marzo y continuará los días 6, 7, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 21 y 22 de marzo, así como los días 2, 3, 4, 5 y 6 de abril.

La huelga ha sido convocada por todos los sindicatos: Coordinadora, Comisiones Obreras, UGT y CNT y será mantenida por todos los estibadores portuarios españoles.

2. Hemos recibido telegramas y cartas de camaradas del extranjero. Les damos las gracias y especialmente a Dinamarca (Arhus), USA (IWW) (Randon Lengths), Gran Bretaña (Liverpool, Labor Notes) por haberse hecho eco de nuestros problemas en sus publicaciones. El gobierno y ANESCO (asociación patronal, vinculada al capital multinacional) intentan romper nuestra huelga mediante el decreto de servicios mínimos que los gobernadores civiles asignan a petición de las empresas.

Las asociaciones patronales han enviado a todos sus miembros asociados un telegrama en los siguientes términos:

El director de la Junta del Puerto nos ha comunidado de forma contundente, la obligación de solicitar los servicios mínimos durante los días de huelga con la amenaza de darles de baja del censo en caso de no cumplir con este requisito.

Está claro que la política de las grandes empresas va encaminada a romper la huelga desde el comienzo.

4. A lo largo de los días 6, 7, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 21 y 22 de marzo nuestra huelga general ha sido un éxito. Pero, entre tanto, el gobierno no ha dicho nada. Por lo demás, estamos decididos a continuar la lucha.

Os continuaremos dando información.

Solidaridad.

"Servicios mínimos contra la huelga"

Diez días de huelga han sido, por ahora, insuficientes para forzar a la Administración a negociar nuestro futuro de estibadores portuarios. Pero su decisión de callar no es mayor que nuestra decisión de luchar. A nuestra lucha contra el intento del gobierno de privatizar los puertos aún le queda un largo recorrido. De forma decidida, UNITARIA Y ASAMBLEARIA vamos a continuar la huelga los días 4, 5 y 6 de abril.

La Administración intenta romper la huelga mediante la aplicación del Decreto de Servicios mínimos. Es más, la Dirección General de Puertos ha enviado un telex a todas las empresas notificándoles la obligación de señalar todos los tráficos susceptibles de ser incluidos dentro de dicho decreto. No hacerlo así, para evitar la designación de servicios mínimos, podrá suponer para la empresa su baja en el censo de empresas estibadoras.

En torno a este Decreto se va a dar la batalla en los puertos. Reproducimos, a continuación el Decreto para su oportuno conocimiento por parte de todos los portuarios dejando claro que:

- en ningún momento aplicar el decreto puede significar modificar la ordenanza laboral; es decir, cambiar manos, rendimientos, etc.
- quien ha de pedir los servicios mínimos son las empresas y no los propietarios de la mercancía; los usuarios.
- dada la ambigüedad del decreto se podía llegar a una aplicación que podría atentar contra el mismo derecho de huelga, ya que su interpretación se puede hacer extensible a toda mercancía según el concepto de "abastecer a la población y al desarrollo de la actividad económica".

Decreto sobre Servicios mínimos

Artículo 1º. *Las situaciones de huelga* que afecten al personal censado por la Organización de Trabajos Portuarios, que prestan servicios en puertos de interés general, se *entendenderán condicionadas al mantenimiento de los servicios esenciales.*

Art. 2º. A efectos de lo previsto en el artículo anterior se considerarán como *servicios esenciales*:

a) Los que sean necesarios para garantizar el desarrollo normal del *tráfico de pasajeros* de líneas regulares.

b) Los que sean necesarios para garantizar *el desarrollo normal* de las operaciones que afecten a *mercancías perecederas* o mercancías *peligrosas*, cuya permanencia en el puerto pueda representar un riesgo grave para personas o instalaciones.

c) *Los que sean necesarios* para garantizar el desarrollo normal de las operaciones que afecten a aquellas mercancías que, por considerarse de *primera necesidad estratégica*, figuran en el anexo de la Orden de la Presidencia del Gobierno de 18 de enero de 1985, sobre *la liberalización del transporte marítimo.*

d) La atención a situaciones de *emergencia* o siniestros en buques o mercancías.

e) Los que sean necesarios para garantizar *el suministro de materias y productos imprescindibles para el normal abastecimiento de la población y el desarrollo de la actividad económica cuando por la duración o intensidad de la huelga e importancia del tráfico marítimo a tales efectos, estos suministros se viesen gravemente afectados.*

Art. 3º. Los *delegados del Gobierno* o, en su caso, los *Gobernadores Civiles,* previos los asesoramientos técnicos que consideren pertinentes, *aprobarán*, para cada circunstancia y en relación con los puertos afectados por la huelga, *un plan con las condiciones técnicas que garanticen la prestación del servicio y determinarán, con carácter restrictivo el personal que se considere necesario para ello, así como las fechas y horarios* de prestación del servicio, teniendo en cuenta la necesaria coordinación con las tareas derivadas del cumplimiento del punto 7 del artículo 6º del Real Decreto-ley 17/1977.

Art. 4º. A los *efectos de fijación del plan*, y dadas las pecualiaridades concurrentes en el sistema de trabajadores portuarios, se procederá de la siguiente forma:

Primera.— Las *Empresas deberán comunicar a la autoridad portuaria sus previsiones* en cuanto al movimiento de las mercancías comprendidas en el ámbito del artículo 2º del presente Real Decreto, con *veinticuatro horas de antelación* al primer llamamiento que debe realizarse en cada jornada.

Segundo.— A la *vista de las mismas, la autoridad portuaria elevará a la autoridad gubernativa para su aprobación, la correspondients propuesta de servicios a mantener y* personal necesario para ello.

Fijados los servicios mínimos por la autoridad gubernativa, los servicios administrativos de la Organización de Trabajos Portuarios *designarán los trabajadores que* hayan de cubrirlos, a lo cual darán la correspondiente publicidad.

Tercero.— Pese a lo anterior, por los servicios administrativos de la Organización de Trabajos Portuarios en cada puerto, *se procederá* cada día a efectuar los llamamientos reglamentarios a las horas fijadas.

Cuarto.— A la vista del *resultado obtenido* en cada uno de los llamamientos, se procederá por *los citados servicios administrativos a la composición definitiva de los equipos de trabajadores portuarios que hayan de cubrir los servicios mínimos fijados.*

Art. 5º. *Los delegados del Gobierno* o, en su caso, los Gobernadores Civiles, *velarán por el riguroso cumplimiento* del plan de *servicios esenciales* que garanticen la prestación del servicio portuario *en condiciones de rendimiento normal*, pudiendo resolver a tal fin *cuantas cuestiones se planteen* en la aplicación de las medidas derivadas de este Real Decreto.

Art. 6º. Los *paros y alteraciones de trabajo* del personal que se designe de conformidad con lo establecido en los artículos anteriores, *serán considerados ilegales* en los términos del artículo 16 del Real Decreto 17/1977, *pudiendo ser objeto de las correspondientes sanciones a tenor de la legislación vigente, entre ellas la baja en el correspondiente censo.*

Art. 7º. Cuanto se dispone en los artículos anteriores *no implicará limitación alguna de los derechos que la normativa reguladora de la huelga reconoce al personal* en dicha situación, ni en cuanto se refiere a la tramitación y efectos de las peticiones que motiven la huelga.

Art. 8º. El presente Real Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 19 de abril de 1985.

Zona norte

La huelga se puede considerar como éxito total en los puertos que está representada la COORDINADORA, no ha sido secundada en los puertos de Ondárroa y Pasajes (pesqueros) que tienen representación de la central ELA-STV que no secundaba la huelga y problemas en Avilés y Villagarcía de Arosa. Por puertos fue así el paro:

Pasajes (comercial): Paro sin problemas.

Gijón: Paro sin problemas.

Santander: Paro sin problemas

Vigo: Paro sin problemas.

Villagarcía. Fue el puerto en el que más problemas ha habido, ya que por no realizar unos servicios mínimos mal pedidos, fueron despedidos 14 trabajadores, después se hizo una reunión con el secretario a nivel de Pontevedra con las centrales y se llama a Delgado, que comenta que el tema lo deja en manos del Gobernador, el cual dice que se hagan unos informes por las centrales sindicales y que él hará otro después definitivo, pero que los 14 trabajadores se integren el lunes día 10 al censo, lo que hicieron trabajando ese día sin problema alguno.

Avilés: Fue un turno a trabajar de 2 a 10 presentándose trabajadores de Gijón a paralizar el trabajo a las 5 y cuarto. Entre los que estaban para trabajar eran 2 miembros del Comité de UGT.

Bilbo: El paro fue total, se trabajó un servicio mínimo, ya que se recibió viruta con taladrina ardiendo y se llegó a un acuerdo para trabajar, la gente salió voluntaria de la asamblea y han dejado el dinero para el fondo de los trabajadores. Este servicio mínimo consistió en extender la viruta por la concesión para echar agua por encima y apagarla y no se consintió que saliera ningún camión cargado. Como incidente se puede reseñar la llamada del Inspector de Operaciones diciendo que se haga el llamamiento para pasar el paro y cuando se le dice que lo pase comenta que haber si habíamos levantado la huelga, en fin, maneras de crear recelo entre los trabajadores.

De La Coruña no tenemos noticias.



egin viernes, 14 de marzo de 1986

Nuevas jornadas de huelga de los puertos vascos y del resto del Estado

Exigen el mantenimiento de una empresa estatal de los estibadores, y un convenio marco que asegure sus puestos y condiciones de trabajo



Levante

VALENCIA: Resumen días de huelga, 6, 7 y 8 de marzo de 1986.

— La unidad y concienciación del colectivo fue buena.

— La preocupación por el tema es mucha.

— La prensa y medios de comunicación regular.

— Dentro de los fallos normales y que valoraremos y procuraremos subsanar, la organización fue buena más que nada por la colaboración del colectivo.

— El puerto estuvo vigilado por turnos de 6 horas cada turno de 200 compañeros de la asamblea.

— El contacto con los demás puertos de la zonas y cabeceras de zonas fue asiduo.

— Se realizan asambleas cuando se sucedían las noticias o había que variar alguna actuación.

— Por notificación de los compañeros de Gandía que nos comunican que en Denia se trabajan 2 barcos, el Isla Pedreguera y el Rolon Plata por la empresa "Flebasa" Bernardo Serra, se desplazaron a ese puerto compañeros de Valencia y de Alicante con los de Gandía y tuvo que intervenir la fuerza pública.

— La moral es alta para afrontar los próximos días de lucha.

..A TODA LA OPINION PUBLICA EN GENERAL..

Los estibadores portuarios de todo el Estado Español, a la vista del deterioro total al que es sometido nuestro colectivo, tanto social como laboralmente y trás agotar todas nuestras posibilidades de conseguir un interlocutor válido por parte de la Administración para dar a los puertos una salida progresista y siendo que desde Noviembre del 85, la patronal del sector y los sindicatos presentes en el mismo ofrecieron un proyecto de sólución alternativa que no ha tenido ni contestación por parte de la Administración, la cuál sigue con su idea de privatizar los puertos, dejandolos en manos de las multinacionales y eliminando así a gran parte de nuestro colectivo y de las empresas estibadoras. Trás realizar Asamblea el pasado 22 de febrero en Madrid todos los delegados de los sindicatos con incidencia en los puertos, hemos realizado preaviso de huelga legal para los días - 6,7,8 - 13,14,15, - 19,20,21,22 de Marzo y 2,3,4,5,6 de Abril, para que la Administración reconsidere su postura y que se siente a negociar una salida a la situación caótica de los Puertos.

Hacemos un llamamiento a todos los compañeros trabajadores, que realizan sus labores en los puertos, para que se -SOLIDARICEN- con nuestras reivindicaciones y a toda la OPINION PUBLICA EN GENERAL, les pedimos disculpas y que sepan perdonar y disculpar los trastornos que se deriven de las acciones antes descritas, que van orientadas a solucionar una situación injusta, que se padece en los puertos y que se está degradando día a día.

La inseguridad e incertidumbre sigue dominando entre nosotros, a pesar de nuestras peticiones y protestas a la Administración, para que negocie y normalice nuestro futuro definitivamente.

SOLIDARIDAD CON LOS TRABAJADORES PORTUARIOS
NO A LA PRIVATIZACION DEL SECTOR

VALENCIA MARZO DE 1.986

Andalucía

En la zona andaluza la huelga ha sido, también, total. Destacamos sólo algunas notas de interés:

En MOTRIL se trabajó una mano de servicios mínimos para la que se habían requerido tres manos, continuando el paro, después.

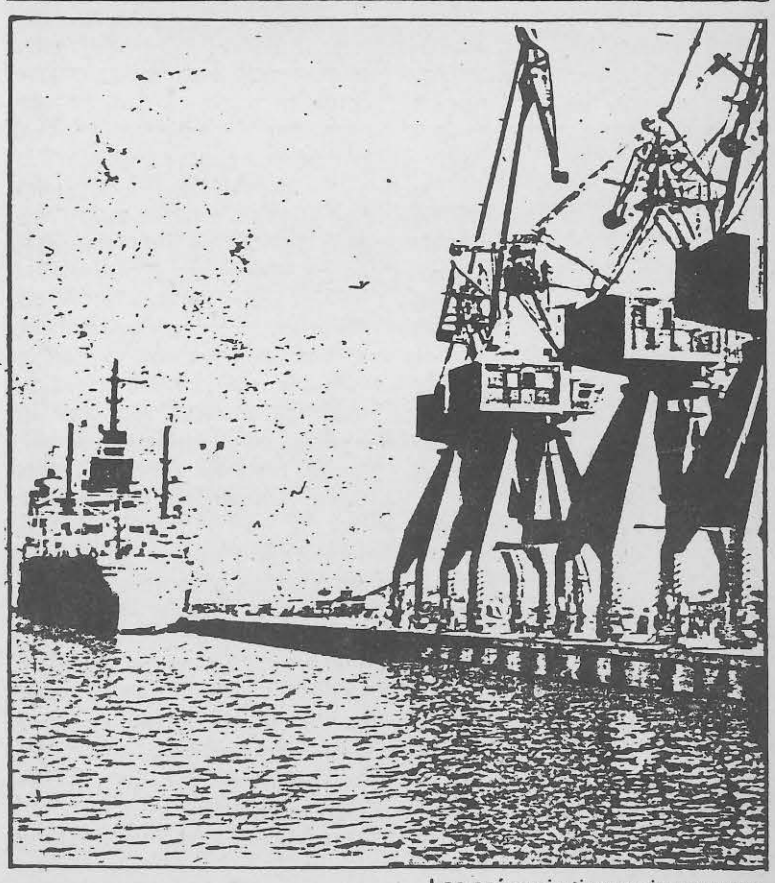
En CADIZ, los estibadores portuarios se negaron a cargar unos Land-Rovers y diverso material antidisturbios que iba con destino a Las Palmas.

En SEVILLA la empresa T.A.C. operó con gruistas de la Junta de Obras del Puerto.

En MALAGA, los estibadores portuarios interrumpieron el transporte de cereales por ferrocarril y carretera hacia el S.E.C. (Servicio Español de Cereales). Y sólo depusieron su actitud cuando obtuvieron el acuerdo de que no se cargaría de barco a silo ni de silo a barco.

También nos informan los compañeros andaluces que MELILLA ha secundado la huelga.

VALENCIA



Las grúas siguieron sin moverse.

Baleares

LOCAL — Ultima Hora, Viernes, 7 de marzo de 1986

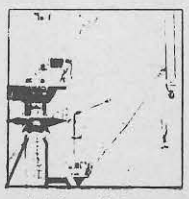
Cuatro buques permanecieron amarrados a puerto en Palma

La huelga de estibadores paraliza los puertos de Baleares

M. Luz García

La actividad en los puertos de las islas quedó ayer paralizada a causa del paro convocado, a nivel nacional, por la Coordinadora Estatal de Estibadores, UGT y CC OO., en demanda del inicio de las conversaciones con la Administración para llegar a una reforma negociada de la OTP.

La huelga en Palma, según fuentes de los estibadores portuarios, fue secundada al cien por cien, desde que se iniciara a las ocho de la mañana lo que supuso que un total de cuatro barcos permaneciesen amarrados en los muelles: dos de Naviera Mallorquina —uno estaba ya cargado del día anterior— otro de Iscomar y un cuarto de Transbalear. Precisamente de esta última empresa se esperaba la llegada de otro buque que después no arribaría a puerto.



A lo largo de la jornada no se registró ningún tipo de incidentes, no solicitándose, por lo que no existió ningún tipo de conflictividad.

Por otra parte y como quiera que Palma es el puerto más afectado por esta huelga, al ser el centro de abastecimiento de las islas, los estibadores anunciaron que el domingo trabajarán, con el fin de contrarrestar los efectos de la huelga, que volverá a llevarse a cabo los días 13, 14 y 15 de este mes, si antes la Administración no ha dado ninguna respuesta.

Canarias

Canarias



Los portuarios colaboraron gratuitamente con los exportadores hortofrutícolas

Más de 10.000 bultos de tomates, retenidos por la huelga de estibadores

El paro fue total en todos los puertos españoles

Más de 10.000 bultos de tomates se almacenaron ayer en los frigoríficos del puerto de Las Palmas como consecuencia del primer día de huelga de los portuarios de toda España. El paro ha sido total en todo el Estado. En el recinto grancanario hoy se espera la arribada de varios buques que sólo van a efectuar consumo. Hasta las ocho de la mañana del jueves los estibadores de Las Palmas estuvieron trabajando en varios buques. Una actividad similar se producirá el próximo domingo, día en el que entrarán a cargar los barcos fruteros y a descargar algún pesquero.

Cataluña

ARITIMAS

RMACION COMERCIAL

ISSN 0213-3067



La huelga de obreros portuarios paralizó totalmente a los puertos españoles durante tres días

Durante tres días, exactamente los pasados días 13, 14 y 15 del presente mes de marzo, la «segunda tanda» de la huelga de obreros portuarios, paralizó, a nivel nacional el tráfico de los puertos españoles, con excepción de escasas operaciones de mercancías perecederas que, tal como establece el dicho -confirmaron la regla.

Las empresas presionadas

En este apartado, portavoces de empresas estibadoras han expresado su descontento ante la presión ejercida por la administración cara a efectuar operaciones en situación de -servicios mínimos. «Consideramos que esta huelga es una protesta de los obreros contra la administración, protesta que, por el momento no ha encontrado ningún eco, oficial, ni se ha efectuado, por parte de la administración, ningún acto de acercamiento tendente a iniciar una negociación».

Graves perjuicios

Está claro que esta paralización está afectando de forma directa a la economía nacional, tanto en su vertiente de comercio exterior como de comercio interior. En este sentido, podríamos hacernos eco de las manifestaciones efectuadas por varios representantes de navieras que efectúan servicios regulares marítimos en las cuales han expresado su preocupación cara a la continuidad de dichos servicios. Igualmente, entidades que representan a importadores y exportadores españoles han indicado que «por razón de supervivencia» están ya derivando sus operaciones hacia otras vías de transporte.

Desde Algeciras

¡¡AVANZAMOS!!

Las empresas creen en los servicios que prestan los estibadores portuarios. Prueba de ello es que una multinacional, MAERSK ESPAÑA, ha pactado con nostros en el mejor de los diàlogos, para llegar a un acuerdo aceptable para ambos.

Los gobiernos sucesivos, hasta llegar al P.S.O.E., se están empeñando en privatizar los puertos. Con esta medida no sólo dejan de ser coherentes como socialistas, sino que además, tratan de reforzar el sistema capitalista, deformando más, si cabe, la imagen pretendida cuando eran oposición. ¿Por qué están estrujándose tanto los sesos con un tema de tan fácil solución? Si realmente existen cabezas pensantes en el Gobierno, ¿a qué estan esperando? Porque no sería honrado endosarle al obrero portuario la culpabilidad de todos los problemas que se han venido creando en su contra. Nosotros somos capaces de dar soluciones; lo hemos demostrado. Otra cosa es ser hegemónico e intransigente. Con las imposiciones unilaterales, raramente se alcanza la paz. Por el contrario, si se usa como arma el diálogo fructífero y de buena fe, las cosas caen de su peso.

Pero nuestro problema, aún se puede recrudecer más. Y es por lo siguiente:

Todos sabemos que cuando un gobierno es fuerte en todos los aspectos, actúa con arrogancia, confianza ... seguro. En estos momentos nos tememos que el equipo mandatario está de capa caída. O sea la moral la tiene por los suelos. ¿Qué es lo que ocurre en estas circunstàncias? Es como el púgil que siente que se está quedando "groggi" y sigue de pie, confiando en que va a salir victorioso de su contrincante. Pero para que esto ocurra es necesario que surja un "milagro"; (embaucar).

¿DEMOSTRARAN, a pesar de todo, que se sienten seguros de su política e intentarán aplicarlas por medio de todos los resortes legales...?

Esto quiere decir, ni más ni menos, que no van a ceder a la lógica y, nos tememos que con la ayuda de sus "hombres" DE CONFIANZA (Gobernadores Civiles y Directores de Puertos) y los cuerpos de represión, intentaran doblegarnos, —machacándonos si es preciso— para así dar satisfacción a su política negativa.

Eso sí; siempre hemos demostrado que no somos un enemigo fácil y lucharemos mientras nos queden fuerzas, a pesar de la diferencia de ésta.

Estos términos no los emplearíamos si realmente la Administración estuviera interesada en solucionarlo. Lo que no podemos consentir es que nuestro puesto de trabajo esté en el aire y ningún responsable se pronuncie. Por tanto, no difamarnos. Porque nosotros sí somos coherentes. Nosotros realmente avanzamos.

Galicia

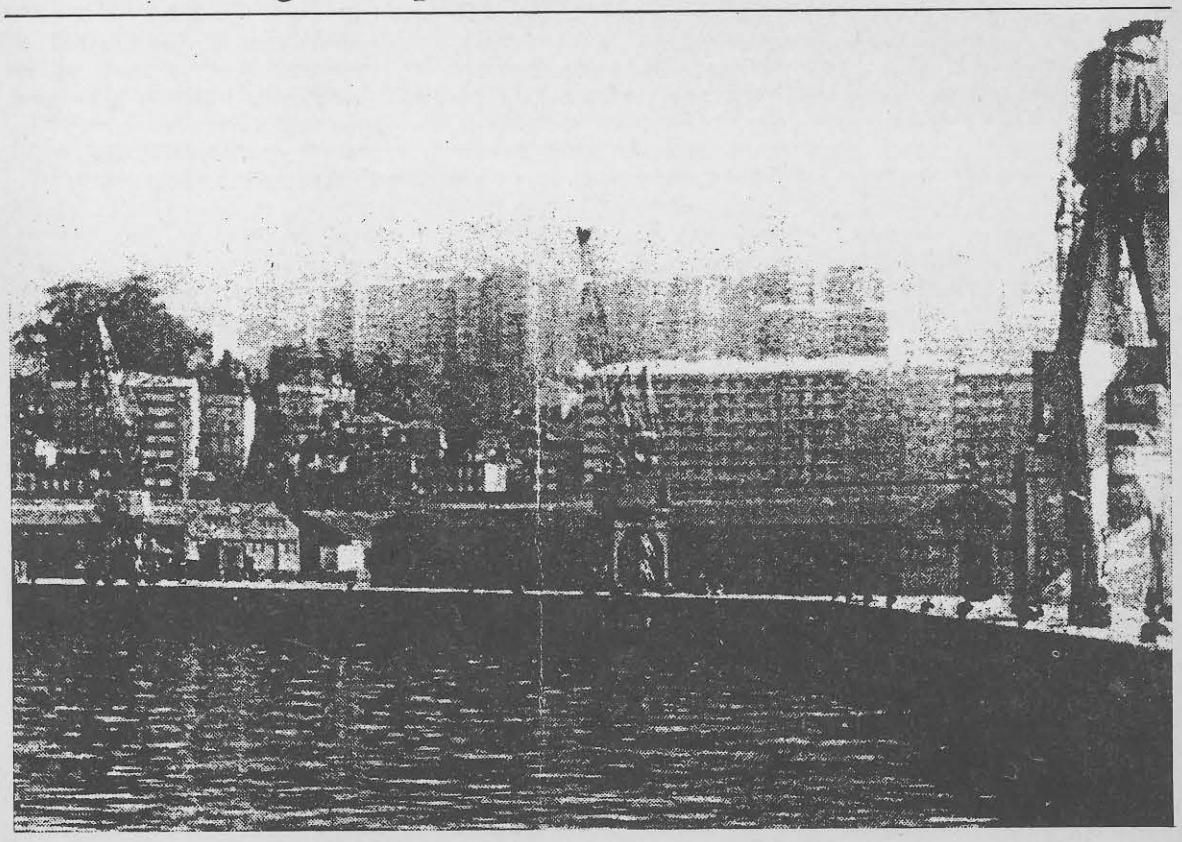
La huelga también ha sido total. El único incidente se dió en VILLAGARCIA DE AROSA El jueves 6 de marzo, el gobernador civil autoriza para trabajar a los barcos frigoríficos Luis Calvo y Igloo Sky, con 28 y 23 estibadores respectivamente, después de estar atracados en el puerto cuatro o cinco días. La OTP se limitó a cursar las cartas exigiendo los servicios mínimos a los catorce estibadores, depositándolas en la listería, por lo cual estos no las recibieron. El viernes a mediodía se reciben cuatro telegramas diciendo que, debido al incumplimiento del Decreto de Servicios Mínimos, la dirección de la OTP les da de baja en el censo a todos los efectos.

Los estibadores hacen causa común, visto el error, debido al nerviosismo de la Administración y, mediante una negociación de las centrales sindicales (Coordinadora, CCOO, UGT, CNT y CXTG) con el director gerente de la OTP, logran que el gobernador anule los despidos.

FARO DE VIGO

Firmado el convenio de almacenistas de madera

La huelga de portuarios se reanuda el jueves



Sindicalismo de base y movimiento obrero autónomo



Es muy posible que lo que primero sorprenda sea el calificativo de sindicalismo de base; y es posible que sorprenda por lo contradictorio del mismo. Sobretodo si nos atenemos a la imagen de los sindicatos actuales que se han convertido en instituciones capitalistas, con técnicas de gestión y de organización que en muy poco se diferencian de las del estado burgués (burocratización, jerarquización, profesionalización, etc.). En este sentido el sindicalismo, lejos de ser un instrumento de emancipación de los trabajadores, aparece como la maquinaria encargada de encuadrar y someter a la clase obrera a las normas que regulan la explotación del trabajo asalariado. Baste recordar los grandes sindicatos norteamericanos, ingleses, franceses, alemanes o, incluso, españoles para darnos cuenta de su total conformismo y de su abandono de toda idea que signifique poner en tela de juicio el sistema capitalista.

Sin embargo, no podemos confundir el sindicalismo con el movimiento obrero; ni se pueden considerar los sindicatos institucionalizados como la única realidad organizativa en el conflicto entre capital y trabajo.

Al contrario, sobre lo que aquí queremos llamar la atención —y suscitar el debate— es, precisamente, sobre esas otras expresiones del movimiento obrero surgidas desde la base y que, estando casi siempre en abierta confrontación con los sindicatos institucionalizados, contribuyen a afirmar los intereses específicos de los trabajadores en las luchas. Es lo que se conoce como movimiento obrero autónomo; autónomo porque no está bajo la tutela de ninguna institución sindical o de partido, y porque sus acciones arrancan desde los propios trabajadores (asamblea) dando origen a lo que despectivamente se denominan "huelgas salvajes", por contraposición a las huelgas domesticadas, dirigidas por los sindicalistas profesionales.

En realidad, esta tendencia de los trabajadores a llevar por su propia cuenta sus asuntos es tan vieja, como el mov. obrero. No en vano la Primera Internacional proclamaba que "la emancipación de los trabajadores ha de ser obra de los trabajadores mismos". Pero es a partir del momento en el que los sindicatos alcanzan un grado de degeneración (burocratización) y de integración dentro del estado capitalista, cuando el movimiento autónomo empieza a enfrentarse abiertamente al sindicalismo oficial.

Desde entonces, el interés primordial del Sindicato es mantener su control sobre los trabajadores; es decir evitar, precisamente, los movimientos autónomos imprevisibles. Y en la manera que garantiza ese control sobre la clase obrera, el sindicato es reconocido como una institución útil al sistema capitalista y puede, por ello, obtener incluso el apoyo financiero del estado (subvenciones). Por eso, se puede decir que los intereses de los sindicalistas profesionales (burocracia) suplantan a los intereses de los trabajadores. Y esta es una nueva fuente de conflicto. Históricamente, la lucha entre las tendencias autónomas y la burocracia sindical y política han sido numerosas, desde Alemania 1918, España 1936, hasta la actualidad.

De cualquier modo, lo que ha venido caracterizando al movimiento autónomo de los trabajadores, siempre y en todas partes, son precisamente aquellos aspectos que más entran en contradicción con el sindicalismo institucionalizado. Así, la democracia asamblearia, como forma organizativa contrapuesta a la jerarquización de los sindicatos; la acción directa y la revocabilidad de los representantes que se convierten, de esta manera, en portavoces de las decisiones de las asambleas frente a la mediación de los representantes sindicales profesionalizados que negocian "en nombre de" los trabajadores, pero sin ser ellos mismos trabajadores, puesto que se trata de burócratas a sueldo del sindicato. Y una tercera característica general es la radicalización; es decir, en la medida que la democracia asamblearia es la forma de expresión más directa de los intereses de los trabajadores, el enfrentamiento con el capital aparece igualmente como una respuesta directa que deja abierta la vía a la manifestación espontánea del espíritu de lucha. De ahí, precisamente, la "mala prensa" que en los medios sindicales y políticos, en general, tiene el movimiento obrero autónomo. Su radicalidad perturba la "paz social" que los sindicatos se encargan de mantener y, además, su democracia directa, asamblearia, convierte a los burócratas en enemigos de la base, en la medida que pretenden interceder y conciliar las partes en conflicto.

Otra particularidad de estas formas autónomas de expresión de las reivindicaciones es su carácter coyuntural. Fundamentalmente, aparecen en los momentos críticos de los conflictos en los que lo que está en juego es demasiado importante para dejarlo en manos de los burócratas sindicales. Por eso decimos que el movimiento obrero autónomo es una tendencia constante que se manifiesta en el seno de los sindicatos oficiales (por ejemplo, véase en La Estiba número 13 los conflictos de la minería) con permanentes tensiones entre las maniobras de control de los dirigentes y las acciones indisciplinadas de sus propias bases. Pero, sobre todo, es una tendencia que se manifiesta en el exterior de los sindicatos, por la desconfianza que amplios colectivos de trabajadores en conflicto experimentan frente a los sindicatos constituídos y que lleva en ocasiones a intentar formar organizaciones sindicales que se afirmen en esos mismos principios de la democracia asamblearia, como es el caso de Coordinadora.



En España, desde comienzos de los años setenta, la sucesión de huelgas, manifestaciones y conflictos de diverso contenido fueron una representativa expresión del movimiento obrero autónomo. El escaso desarrollo que por entonces tenían los que luego serán los sindicatos mayoritarios, dejaba abierta la posibilidad a la libre expresión de los trabajadores en los procesos asamblearios. Fue el periodo en el que tuvo lugar el ciclo de huelgas más radicalizadas de la historia reciente del movimiento obrero en España (Vitoria, Valencia, Valladolid, Roca, etc.) y fue, también, el periodo de aprendizaje de unas formas y unas prácticas de intervención que, a pesar de su posterior eclipsamiento, no han desaparecido de la memoria colectiva de los trabajadores.

Con el acuerdo de transición democrática obtenido entre los franquistas y los partidos políticos de la oposición y la aceptación de la fórmula del pacto social por los sindicatos (desde el pacto de la Moncloa, pasando por el ANE, AMI...) la recuperación de los intereses capitalistas en España, exigía precisamente la sujección de las tendencias autónomas del movimiento obrero. Es este el papel que, desde entonces, pasan a desempeñar los sindicatos mayoritarios. De ahí, que aquéllos colectivos de trabajadores que no están dispuestos a "sacrificarse" aceptando las imposiciones de los pactos, empiecen a buscar formas de plantear las reivindicaciones fuera de los sindicatos constituídos y, en ocasiones, en abierta oposición con ellos. De este modo, lo que siempre había caracterizado al movimiento obrero autónomo, que era la limitación de su actividad al tiempo de duración de los conflictos concretos (negociación de convenios, por ejemplo), empieza a plantearse la necesidad de un cambio de perspectivas en el sentido de permanentizarse más allá de la duración del conflicto propiamente dicho. Es así, también, como empiezan a surgir organizaciones obreras, como Coordinadora y otras afines (ver información sobre los encuentros sindicales en La Estiba número 10) a partir de conflictos concretos y que vienen a incorporar los principios de la democracia asamblearia en su propia estructura interna.

Es, en este sentido, en el que cabe hablar de un sindicalismo de base; de formas organizativas permanentes de los trabajadores para la lucha reivindicativa (sindicatos) que intentan evitar caer en los mismos defectos que los sindicatos oficiales. Para ello se afirma la revocabilidad de los delegados y representantes, en todo momento; la discusión de los problemas y la toma de decisiones por medio de asambleas; la no profesionalización de los representantes. Es decir que los delegados sean portavoces de las asambleas y ellos mismos trabajadores, vinculados diariamente al puesto de trabajo y no burócratas "liberados" a sueldo de la organización, de forma que se obtenga el máximo de transparencia informativa, la libre participación y el libre acceso a las reuniones y discusiones de los comités. Se trata, en fin, de mantener por encima de todo los principios de la democracia de base conjugándolos con la actividad cotidiana propia de la lucha reivindicativa; sin que ello signifique que la relativa informalidad propia de una organización no jerarquizada suponga una merma de su efectividad. ■

El movimiento obrero de base en Gran Bretaña: el "rank and file movement"

Si la Coordinadora es un ejemplo de sindicalismo autónomo, de base, que ha constituido una organización independiente, la pasada huelga de los mineros británicos nos aporta otro ejemplo de actividad auto-organizativa de los trabajadores *dentro* de un sindicato burocratizado.

El sindicalismo británico está organizado en torno a una gran institución T.U.C. (Trade Union Congress) que aglutina a los diferentes sindicatos de cada sector. Se trata, por tanto, de un gran pulpo que controla la contratación y régimen salarial de los trabajadores británicos. Además, por sus propias dimensiones, el TUC está lleno de toda una jerarquía de cargos burocráticos que reciben un sueldo de las cotizaciones de los trabajadores. Puede decirse, que el TUC es una gran empresa de servicios organizada según los principios que rigen las empresas de servicios explotadas por el capital privado. Por eso mismo, cada vez que se desencadenan los conflictos reivindicativos, estos repercuten en el interior del sindicato. Así, durante la huelga de los mineros del pasado año muy pronto los líderes sindicales demostraron que no tenían nada que hacer puesto que el presidente de la patronal (NCB) se negaba a admitir cualquier reivindicación minera. Por otra parte, con la excusa de que existía el peligro de que el gobierno británico inmovilizara los fondos de huelga del NUM (sindicato minero), los líderes sindicales se apresuraron a ponerlos a salvo en los bancos extranjeros. Por todo ello, los huelguistas se quedaron desamparados. Fue así, como a partir de cada pozo y de cada pueblo minero se organizó una red de solidaridad por toda Gran Bretaña y a nivel internacional. Una vez constituidas las asambleas de base, la realidad de la huelga se centró en la actividad que aquellas llevaban a cabo. A partir de entonces, los líderes mineros se vieron entre la espada y la pared, al tener que negociar —o intentarlo, al menos— con los representantes de la patronal en los términos que la actividad autónoma de los trabajadores les imponía, si no querían verse despreciados e, incluso, amenazados (ver la foto) por los propios afiliados.

Por otra parte, es impensable que una huelga en la que participaron más de cien mil mineros y sus familias (lo que suponía que afectaba a casi medio millón de personas) pudiese durar todo un año sin un despliegue de capacidad autoorganizativa, como el que hicieron los trabajadores británicos. Porque lo característico fue, precisamente, eso, que hubo una ruptura práctica entre los burócratas y los trabajadores que se concretó e una coordinación por la base de todo el movimiento huelguístico. Se establecieron relaciones entre los distintos representantes elegidos en las asambleas de cada mina o pueblo (eso es lo que significa rank and file) que fueron los verdaderos protagonistas de la huelga. Pero, aún más significativo, ha sido la intervención de los "comités de apoyo" que dieron entrada a la participación en el conflicto no sólo a los mineros, sino al conjunto de trabajadores, vecinos y familiares, de las regiones mineras. De esta forma se constituyó, y aún continúa un año después de acabada la huelga, el "Miners Rank and File Movement" (movimiento de base de los mineros) con quienes los estibadores de Barcelona mantienen contactos desde que, poco antes de finalizar la huelga, nos visitaran dos delegados de Hatfield Main. Desde nuestra perspectiva, quizás nos resulte extraño que se trate de un movimiento auto-organizado *dentro* del sindicato oficial, que mantiene sus propios representantes y su órgano de difusión escrito; pero el peso del sindicato en la conciencia del proletariado británico es muy grande y con una larga trayectoria histórica. Prácticamente, decir trabajador es decir sindicato. En nuestro caso es diferente, la historia del proletariado español ha estado siempre marcada por interrupciones (la más reciente, la dictadura franquista) del normal asentamiento del movimiento obrero organizado. De ahí que, a diferencia del movimiento obrero inglés, no haya podido estabilizarse una institución-monstruo, burocratizada que absorba a todos los trabajadores. Por eso también, la falta de un hábito de disciplina, de obediencia a los líderes profesionales, deja más posibilidades a la libertad de los trabajadores y a que cuando optan por el enfrentamiento con el capital lo hagan con su propio criterio y a partir de su propia realidad cotidiana en la asamblea de fábrica.

Entresacamos a continuación algunos párrafos de los estatutos de Coordinadora y de la Organización de los estibadores portuarios de Barcelona como ejemplos concretos del carácter asambleario de sus organizaciones:

Estatutos C.E.E.P.

1.— La COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS, está inspirada en los siguientes principios: DE CLASE, UNITARIO, AUTONOMO, INDEPENDIENTE, DE PARTICIPACION ASAMBLEARIA, formada por los estibadores portuarios voluntariamente afiliados a los Sindicatos que la componen.

2.— La COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS nace por la necesidad imperiosa (sentida por todos los estibadores portuarios) de defender sus intereses como trabajadores frente al capitalismo en sus distintas manifestaciones. El nacimiento de esta federación supone así mismo, un extraordinario impulso a la participación DEMOCRATICA de los trabajadores, individual y colectivamente, en la gestión y en los frutos de su trabajo y en la orientación económica del sector, entendiendo este como un bien social que contribuye de forma notable al progreso y desarrollo de los pueblos.

3.— El FIN primordial de la COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS, es la unión de todos los estibadores portuarios para la defensa de sus intereses y la lucha por la consecución de sus derechos frente al capitalismo en todas sus manifestaciones en un régimen de libertad y democracia. Sus OBJETIVOS no se limitarán a unas conquistas puramente reivindicativas, sino que apuntarán a nuevas estructuras en la organización del trabajo, en los puertos, en las que el trabajador liberado de la explotación que hoy sufre, adquiera su máxima dignidad y realización. La COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS, aboga por una sociedad en la que el trabajo humano sea concebido como elemento liberador del hombre y vínculo de solidaridad universal entre todos los trabajadores.

4.— La COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS se constituye en base a los principios enumerados en el apartado 1.:

a) DE CLASE.— Compuesto únicamente por asalariados que defienden sus intereses de CLASE trabajadora, frente a los intereses antagónicos del capitalismo, ya sea privado o de estado. Esta defensa no quedará reducida a los aspectos salariales, sino que la federación actuará también como órgano de poder de los Estibadores Portuarios, enfrentándose al capitalismo en general pero en particular al capitalismo de Puertos en su calidad de intermediarios en orden a conseguir —mediante nuevas y liberadoras estructuras— la apropiación de su trabajo, hoy alienado y expropiado. La COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS ha de ser un instrumento de liberación de los Estibadores Portuarios y no instrumento de integración en el sistema capitalista, sistema en sí mismo opresivo para el trabajador.

b) UNITARIO.— En cuanto que es capaz de acoger a los trabajadores que lo deseen libremente y no excluirá a ninguno por razón de ideología, religión o cualquier otro concepto.

c) DEMOCRATICO.— En cuanto que todos sus órganos de gestión y ejecución serán elegidos democráticamente, participando sus afiliados en la elección y renovación de sus representantes.

d) INDEPENDIENTE.— En cuanto que mantiene una total independencia del Estado, de los partidos políticos y de los patronos así como de cualquier otra organización político sindical.

e) AUTONOMO.— En cuanto a la total capacidad para decidir de forma asamblearia, los objetivos de la lucha, la forma de llevarlo a cabo y la orientación de la política económico-social, con total AUTONOMIA de cualquier organización.

f) DE PARTICIPACION ASAMBLEARIA.— Donde la asamblea es siempre el órgano máximo que debe participar en todas aquellas decisiones que se consideren oportunas y cuyos órganos de gestión deben de estar siempre en función de las decisiones de las mismas.

Una federación capaz de que todos sus integrantes participen activamente en el estudio de los problemas, en sus soluciones, en la realización de acciones en cuanto afecta a la marcha de la misma.

Estatutos O.E.P.B.

IV.— DE LA ASAMBLEA

6) La O.E.P.B. estará regida por la Asamblea General de Estibadores Portuarios y Pensionistas.

7) La Asamblea General estará compuesta por todos los miembros de la O.E.P. que tendrán en ella idénticos derechos de voz y voto.

8) La Asamblea como órgano supremo de la O.E.P.B. podrá deliberar y decidir sobre cualquier cuestión que se plantee en su seno.

Asimismo, decidirá necesariamente sin posibilidad de delegación sobre:

— Nombramiento y revocación de delegados.

— Nombramiento y revocación de representantes.

— Nombramiento de comisiones a las que se otorgarán los mandatos que considere convenientes y adecuados a su responsabilidad o fin.

— Disolución de cualquier comisión.

— Cambio de Estatutos.

— Deliberación y aprobación de Huelga o acción que afecte y en la que tenga que intervenir la mayoría.

— Nombramiento Comité de Huelga.

— Fijación de Cuotas.

— Expulsión de miembros.

9) La Asamblea General actuará en sesiones Ordinarias y extraordinarias, debiendo constituirse en reunión Ordinaria cada dos meses naturales. En la primera Asamblea Ordinaria Anual se elegirá a los Delegados.

Las sesiones extraordinarias serán convocadas cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Cuando la convoque la Asamblea de Delegados.
2. Cuando lo pida el 10% de miembros de la Asociación.
3. Cuando reunidos una mayoría simple de miembros, así lo decida.
4. Cuando algún Delegado considere que su Comisión está tomando atribuciones o haciendo gestiones al margen o contra decisiones de la Asamblea.
5. Cuando se tenga que decidir sobre alguna cuestión que necesariamente deba decidirse en Asamblea.

10) Para cumplimentar los acuerdos de la Asamblea, habrá las siguientes comisiones:

— Cultura
— Economía
— Vigilancia
— Seguridad e Higiene
— Fondo de Asistencia Social
— Laudo
— Relación inter-puertos
— Pensionistas

DESDE EL GRAO DE CASTELLÓN

Carta abierta a todos los puertos con descarga de «pescado fresco»

Estimados compañeros:

En una de las últimas asambleas, los compañeros responsables de la Comisión de Pesca de Coordinadora, dijeron que iban a dimitir, pues los restantes compañeros no cumplían ninguno de los compromisos adquiridos para poner en marcha el trabajo de arrastre, carga y estiba de Pescado Fresco, ¿Qué os sucede compañeros? encontrais denigrante este trabajo, u os da miedo a estas alturas de enfrentaros con los asentadores de pescado, permitiendo que un trabajo que según la Ordenanza de Trabajos Portuarios es nuestro, lo realicen gente que en el 99% de los casos no están asegurados y que repercute a la hora de negociar los convenios en los Puertos que sí que la realizamos, pues los exportadores enseguida te acosan con que los precios en los "otros Puertos", están por debajo de los nuestros, y es normal, pues no pagan seguros ni nada que los grave.

Bueno compañeros, creo que ya va siendo hora de que seamos responsables y profesionales y vayamos luchando por conseguir todas las faenas portuarias, aunque sean algo más pesadas y esten de algún modo peor pagadas, pero que no dejan de ser nuestras, es por eso por lo que os invito a que lucheis y presioneis por conseguir esos 10, 20, 30 ó 40 nuevos puestos de trabajo que, seguramente, será lo que representen para cada puerto.

Grao de Castellón
20 de febrero de 1986

DESDE EL GRAO DE CASTELLÓN

Coordinadora Estatal Estibadores Portuarios. Centro de datos

Estimados compañeros.

Nos place contestar al escrito recibido fecha de enero-86 y en el que se nos remite código de clasificación de temas.

Agradecemos todo ello y pasamos a cumplimentar las preguntas que se formulan referente a LA ESTIBA.

Con respecto a si se lee mucho o poco, diremos que no con mucho interés, pues hay quien opina que debería de haber más redacción concerniente a los verdaderos temas portuarios, aunque esto ya creemos que se ha dicho, como también se ha dicho que es por falta de colaboración de los puertos al no mandar escritos para su publicación.

Sabido esto, sugerimos que el mismo centro de datos, instigue a los puertos por medio de escritos con un pretexto cualquiera para que más o menos se vean con la obligación o por atención a remitir con más asiduidad algún que otro escrito, pues temas los hay, lo que ocurre es que no se deciden porque además de la ocupación normal de los comités, en cuanto al tema de LA ESTIBA se suele caer en la dejadez. Y es por lo que creemos que se necesita una cierta invitación para promover el que estos escritos se realicen, pues como ya hemos dicho temas hay de sobra, si respondiésemos todos los puertos.

Referente al número de Estibas, podeis mandar los mismos o unos pocos menos, pues siendo francos, no se lee con el interés que sería de desear.

Pasamos a dar archivo al código de clasificación temas, el cual agradecemos y tendremos en cuenta.

Sin más recibid un cordial saludo.

25 de febrero de 1986
Firmado: *Joaquin Forés*

DESDE EL PUERTO DE LIVERPOOL

Solidaridad

Se ha recibido una carta de Jimmy Noland (Liverpool):

"Queridos camaradas, podeis estar siempre seguros que los trabajadores del puerto de Liverpool actuarán en solidaridad con los compañeros de España. Consiguientemente, os deseamos toda clase de éxito en vuestra asamblea (21 febrero 1986, Madrid).

Desafortunadamente, no recibí vuestra correspondencia hasta el 18 de febrero de 1986. No obstante, tengo el propósito de enviaros un análisis de la desgraciada situación en nuestro país (que naturalmente afecta a los estibadores censados).

Nosotros tenemos una reunión con nuestro secretariado nacional, el 5 de marzo de 1986, y también en esa fecha habrá un cabildeo parlamentario, en un intento de resolver nuestros problemas.

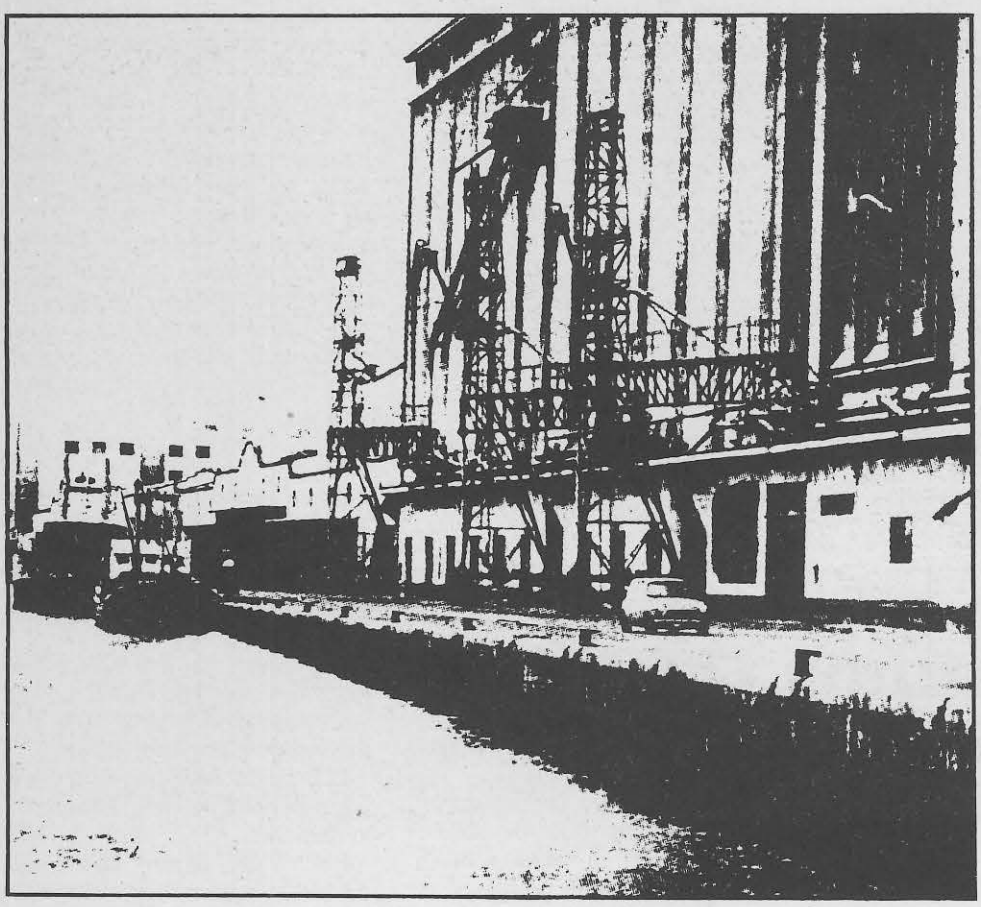
Tal vez podríamos ponernos de acuerdo para encontrarnos en una fecha futura.

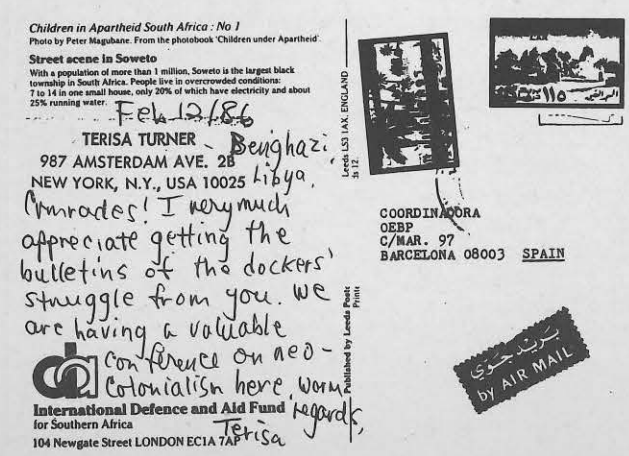
Fraternalmente J. Noland, Vicepresidente del Comité de delegados portuarios.

DESDE DINAMARCA

Telegrama

"Siguiendo de cerca su conflicto esperamos su petición de acciones de apoyo en Escandinavia y resto de Europa cuando comience su huelga contra el aumento del poder de las multinacionales en el Mercado Común. «Venceremos, amigos»"





Con fecha 12 de febrero hemos recibido de Terisa Turner la postal arriba reproducida con el siguiente texto:

Camaradas: me ha gustado mucho recibir los periódicos con las noticias de vuestras luchas. Aquí estoy participando en una conferencia muy interesante sobre neocolonialismo.

Saludos afectuosos.

Terisa

COCINA MARINERA



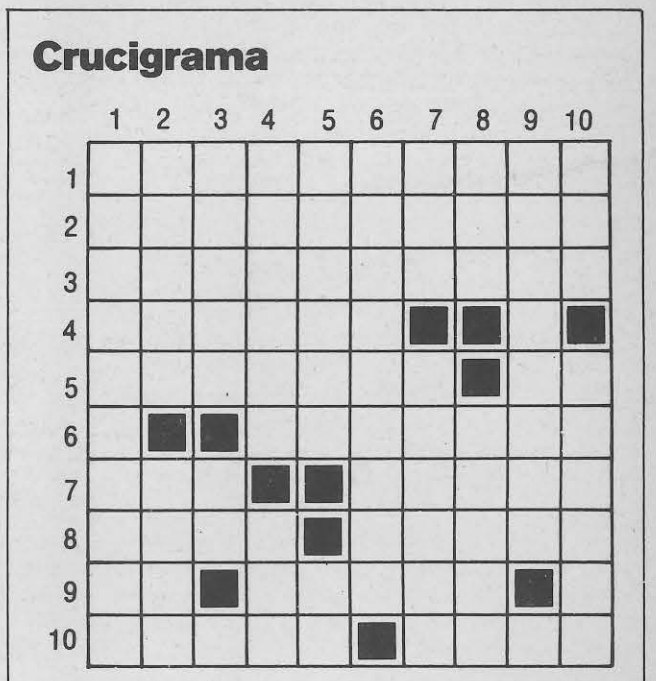
CAZUELA DE PESCADO
(Para 4 personas)

Ingredientes:
- 4 rodajas de rape
- 4 gambas
- 1/2 kg. de mejillones
- 400 grs. de calamares o pulpos
- 1 cebolla
- 250 grs. de tomates
- 2 dientes de ajo
- Perejil

Preparación:

Freir el rape, previamente sazonado y enharinado, y las gambas, en una cazuela con aceite, luego retirarlo del fuego. Los calamares o pulpos, una vez limpios, se pondrán al fuego con agua, dejándolos hervir unos 8 minutos. Sofreir la cebolla bien picada, con el aceite que nos ha sobrado, en la misma cazuela, y cuando vaya a dorarse, añadir el tomate hecho puré. Cocer unos minutos, y luego agregar el ajo y el perejil picado; remover, verter un poco de líquido de cocer el calamar y a continuación poner todo el pescado y los mejillones previamente abiertos aparte. Dejar cocer lentamente durante unos 10 minutos. Se retira, se deja reposar durante 10 minutos y ya se puede servir.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Los animales que se alimentan de hierbas. / **2.** Superlativo de óptima. /**3.** Se dice del legislador excesivamente severo. / **4.** Lugar apartado de la gente. Vocal. / **5.** Dale figura de óvalo. Cifras romanas. / **6.** La primera. Mares. / **7.** Acércate. Están en el Nitrógeno, mezcladas. / **8.** Al revés, acontecí, acostumbré. Modalidad de moto. / **9.** Artículo neutro, al revés. También al revés, madera muy apreciada para la construcción de muebles. Consonante tercera. / **10.** Generoso. Nombre de mujer.

VERTICALES: 1. Aparato de transporte que en vez de ruedas lleva flotadores. / **2.** Al revés, color. Pronombre neutro. / **3.** Conjunto de vueltas espirales que se da a un palo o a un cable, con otro cabo. Negación. Consonante segunda. / **4.** Bacteria. Alimento. / **5.** Apócope de un nombre femenino, al revés. Nombre de letra. / **6.** Dado al vino o que está acostumbrado a beberlo con exceso. / **7.** Al revés, prefijo inseparable que significa igual. Al revés, región pobre de monte bajo brasileño. / **8.** Brazo de mar, embocadura de río o canal. Al reés, correa de que pende el estribo en las sillas de montar. / **9.** Animal que come toda clase de alimentos, (femenino). Vigésima primera letra del abecedario. / **10.** Organización que se oponía a la independencia de Argelia, al revés. "Tristán e ------", personaje de una ópera de Wagner.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Cargamento. **2.** Oviedo. A. I. **3.** nísA. Natas. **4.** Toa. Rufián. **5.** RN. Removía. **6.** A. Arteria. **7.** SOC. Anodos. **8.** eneurT. AAA. **9.** Ñora. Ondas. **10.** Abono. I. eA.

VERTICALES: 1. Contraseña. **2.** Avión. onoB. **3.** Risa. Acero. **4.** Gea. RR. uaN. **5.** aD. Retar. O. **6.** Monumento. **7.** E. Aforo. Ni. **8.** Natividad. **9.** T. AAIAOAAA. **10.** oísnA. sasE.

NÚMERO 16 ABRIL 1986

LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS

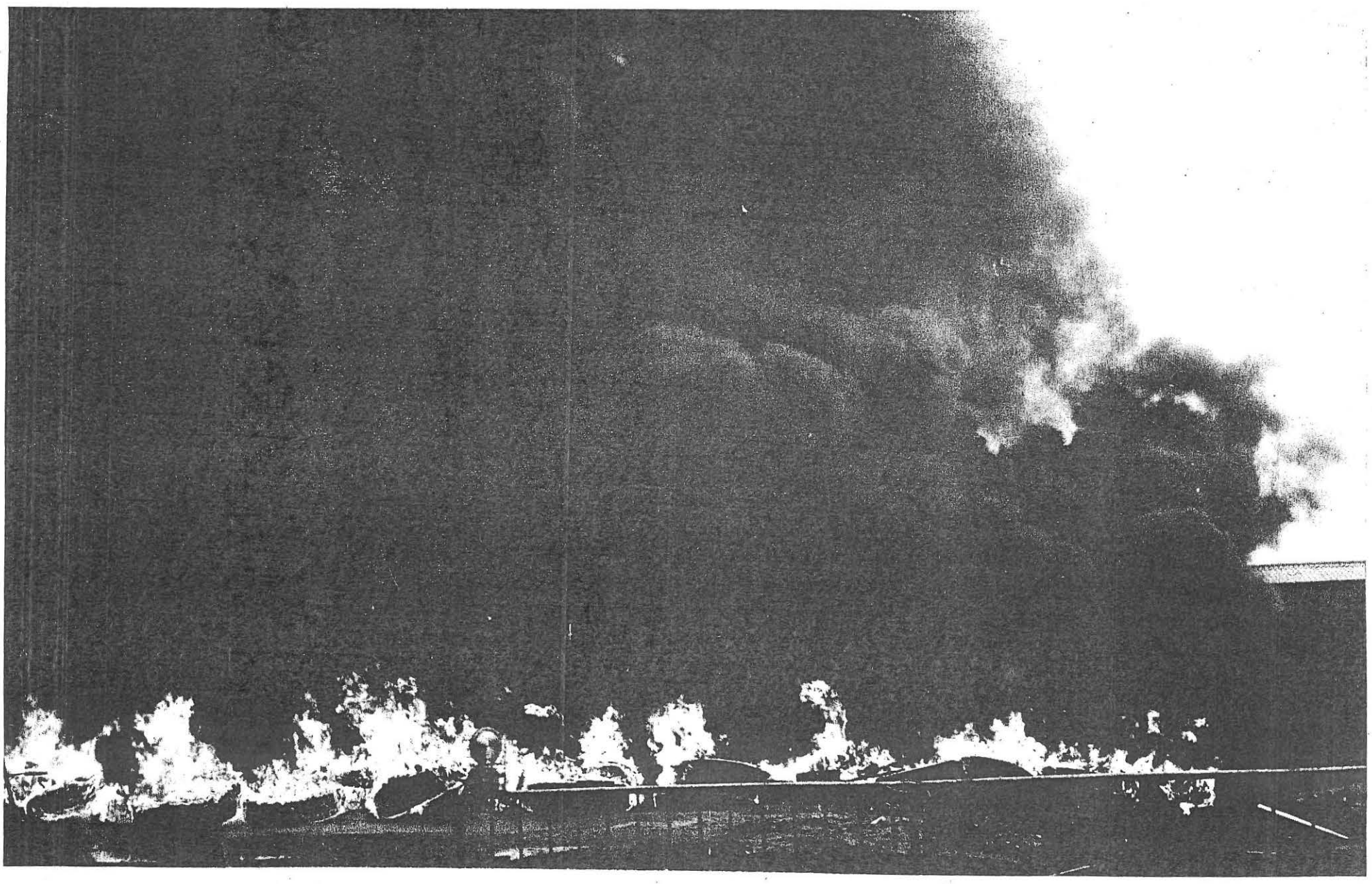
BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 08003 Barcelona

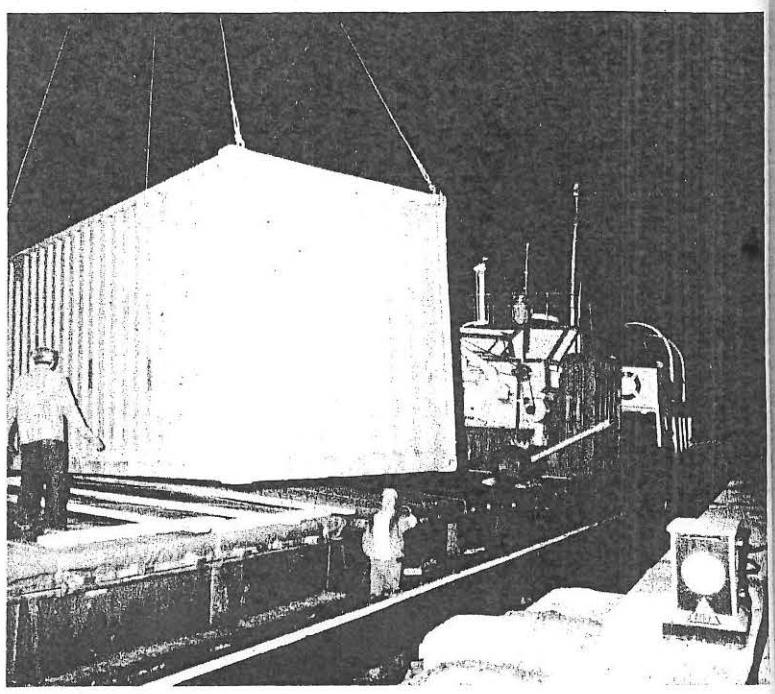
Imprime Gratesa (Tarrasa) D. L.: TF-291/84 Diseño: Mestre/Viladomat



LOS ESTIBADORES PORTUARIOS HEMOS COMPRENDIDO LA GRAVEDAD DEL MOMENTO



Reorganización de los trabajos de estiba y desestiba, carga y descarga en el sector portuario



Ha llegado el nuevo proyecto del gobierno "socialista" de reestructuración de los puertos. Han cambiado de opinión respecto al anterior. Unas treinta empresas público-privadas se repartirán los estibadores del país. En cada puerto existirán tantos colectivos de trabajadores, como empresas, más uno. Los puertos pesqueros naufragan sin supervivientes. Se crea un ejército de reserva en las oficinas de empleo. Se consuma el expolio de la OTP y queda derogada la Ordenanza. Por la importancia de este texto lo publicamos íntegro, así como la valoración que de él han hecho los representantes de Coordinadora en su reunión del 14-4-86, en Madrid.

1. Características generales del sector

Las características distintivas principales de los trabajos portuarios ligados al tráfico marítimo, son las siguientes:

— Discontinuidad en la oferta de trabajo, con oscilaciones en corto período de tiempo.

— Necesidad de disponer en los puertos de un colectivo suficientemente especializado capaz de cubrir con productividad y seguridad razonable las puntas de trabajo.

— Necesidad de articular un procedimiento que permita a las empresas adaptar la mano de obra de que dispone a la oferta de trabajo, de asegurar que la capacidad disciplinaria se ejercite por las propias empresas estibadoras, y de regular la situación salarial y laboral en que se encuentra el trabajador el día que no trabaja.

La respuesta que internacionalmente se ha dado a este problema es la de la creación de unos censos o colectivos de trabajadores portuarios que son indistinta y sucesivamente utilizados por las diferentes empresas estibadoras, según el trabajo, con lo que al reducirse los tiempos de inactividad del trabajador, se aminoran los costes de la mano de obra.

La regulación de la gestión de este censo tiene en el ámbito internacional diversas modalidades así como las de adscripción o no del colectivo que presta tales servicios (estibadores portuarios) a un organismo público de tutela. Desde un organismo mixto autónomo (RFA, Bélgica, Dinamarca), con mayor o menor tutela por la Administración, hasta el organismo privado (Rotterdam, Marsella...), o bien, el público autónomo (puerto de Londres). Pero hay un hecho cierto, en todos los puertos europeos existe un organismo regulador del empleo portuario, cualquiera que sea su naturaleza, que monopoliza tal servicio y adscribe al personal que lo presta en listas o censos independientes de los demás trabajadores del sector servicios, y que presta el mismo en un lugar concreto, los muelles o zonas portuarias, asumiendo a tales trabajadores, y financiándose tal servicio por las empresas portuarias.

2. Principios rectores que deben inspirar la alternativa que pretenda sustituir a la realidad actual.

De acuerdo con los criterios contenidos en Convenios de la O.T.T. ratificados por España, así como en Recomendaciones y en Resoluciones de la Comisión de Transportes Interiores de dicho Organismo Internacional, y de la experiencia recogida de los paises del occidente europeo, se considera que son planteamientos sindicales asumibles en cualquier reordenación del sector que se pretenda, los siguientes:

— Existencia de un censo cerrado de trabajadores que desarrollen con exclusividad los trabajos portuarios, por cuanto favorece la profesionalidad con incidencia positiva en la productividad.

— Percepciones mínimas garantizadas, independientes del tráfico portuario, incompatibles con las prestaciones de desempleo actuales.

— Distribución equitativa del trabajo portuario discontinuo, lo que implica un mecanismo de rotación de los trabajadores no incorporados como fijos en las empresas.

— Clarificación de los sujetos-soportes de la relación jurídica laboral, evitándose la inseguridad jurídica actual.

Por otra parte, en base a criterios económicos cualquier alternativa de reordenación del sector debe contemplar, igualmente, los siguientes objetivos:

— El coste de los trabajos portuarios debe ser asumido por la propia actividad, debiendo instrumentarse una estructura tarifaria adecuada, independientemente de que la Administración pueda facilitar el proceso de reorganización con medidas excepcionales orientadas al ajuste de plantillas en aquellos Puertos en que resultan excesivas para la oferta de trabajo.

— Debe garantiarse la productividad de las operaciones y un coste razonable de las mismas con referencia al mercado general de trabajo en España.

3. Alternativas para la reordenación del sector

Admitido el principio de que la actividad portuaria tiene el carácter de servicio público, o, al menos, de ser de interés público, cabe plantearse en qué grado y forma la Administración Pública debe participar en él.

De la citada condición se deduce la exigencia de que la Administración ejerza el control sobre estas operaciones garantizando la regularidad, economía y rapidez de las operaciones de manipulación de mercancías en los puertos.

A. Para ello puede optarse por realizar directamente estas operaciones, constituyendo una o varias empresas estibadoras del Estado o realizándolas a través de algún organismo o entidad pública (descentralización administrativa).

Esta alternativa de organización existe en algunos países: Italia y, anteriormente, en algunos puertos ingleses, con resultados absolutamente negativos, (el puerto de Génova tiene una plantilla de estibadores superior a la de todos los puertos españoles).

En la realidad española, vincular jurídicamente el colectivo de estibadores a la Administración, no es aconsejable por las siguientes razones, entre otras:

a) La Administración no tiene el carácter de empleadora respecto de los trabajadores, carácter que sí debe predicarse de las empresas portuarias, quienes realmente hacen suya la utilidad del trabajo prestado, que se realiza en su beneficio.

b) Incapacidad de la Administración para realizar una política de gestión y captación internacional de tráficos.

c) Incapacidad para organizar directamente el trabajo portuario con agilidad empresarial.

d) "Funcionarización" plena de un colectivo que presta sus servicios en un sector muy vinculado al tráfico marítimo internacional.

B. La segunda alternativa posible, esto es, la vinculación jurídica del colectivo de estibadores a las empresas portuarias, agentes que directamente intervienen en la actividad económica, no es, no ol stante, un esquema que contemple las singularidades del sector.

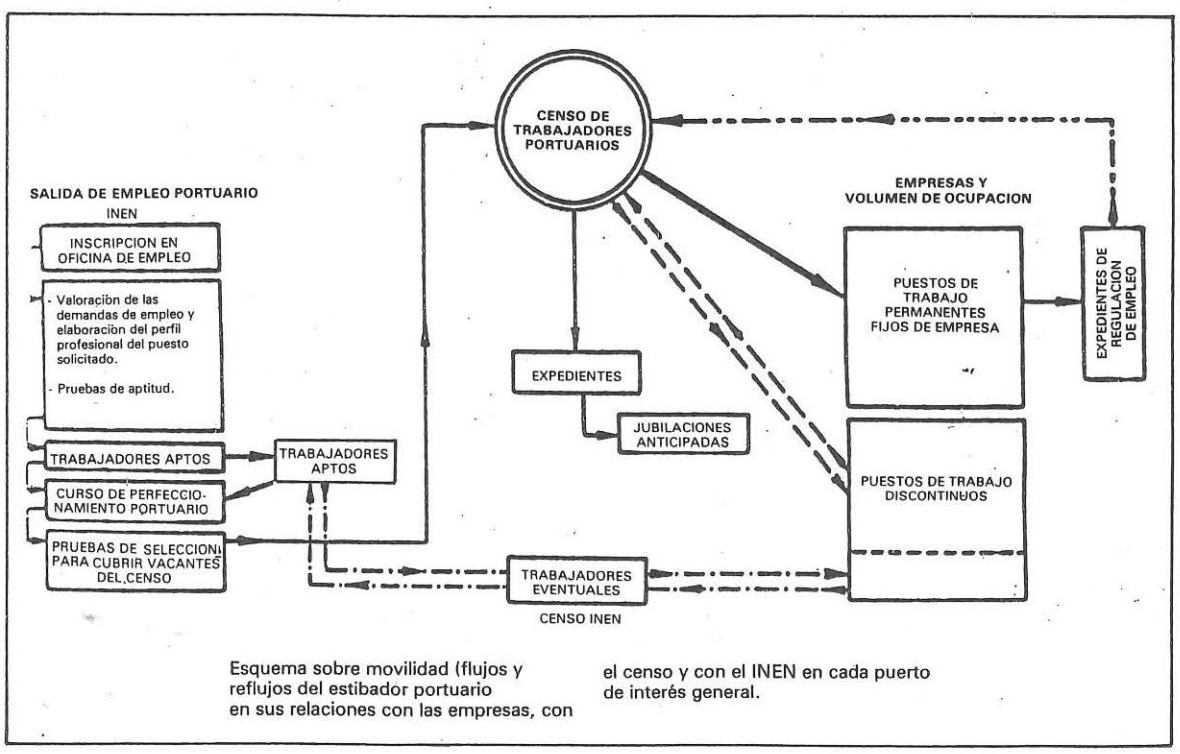
En primer lugar, deja sin resolver la estabilidad laboral del excedente de trabajadores (censo), que no quedan incorporados como fijos a las empresas, y que, sin embargo, por las oscilaciones y discontinuidad del tráfico portuario es primordial su concurso y permanencia en la actividad.

En segundo lugar, y lo que es más importante, la privatización absoluta de los soportes de la relación jurídica no garantiza el funcionamiento eficaz de la actividad, que tiene la consideración de utilidad pública, lo que obliga a la Administración a ejercer su control, garantizando la regularidad, economía y rapidez de las operaciones de manipulación de mercancías en los puertos.

C. La fórmula de gestión que más adecuadamente contempla las singularidades del sector, participa de la combinación de las dos alternativas anteriores.

Efectivamente, la actividad precisa para su desarrollo de una agilidad empresarial, así como de la garantía del cumplimiento de un servicio público y de la exigencia de salvaguardar los intereses generales.

En consecuencia, se propone la constitución de una Sociedad Anónima con mayoría de capital estatal en cada Puerto calificado de interés general, en la que participarán la totalidad de las empresas privadas, asumiendo la titularidad empresarial respecto de los trabajadores que de forma discontí-



Esquema sobre movilidad (flujos y reflujos del estibador portuario en sus relaciones con las empresas, con el censo y con el INEN en cada puerto de interés general.

nua participan en la actividad, con cesión de tales trabajadores a las empresas que los precisen.

La declaración como servicio público esencial de titularidad estatal de las actividades de estiba y desestiba de los buques, permite y justifica el establecimiento de un régimen jurídico diferenciado para esta actividad, fundamentalmente en los aspectos de gestión empresarial y actividad laboral. De esta forma, y mediante la instrumentación normativa de rango adecuado, pueden obviarse los inconvenientes o reparos que superen las limitaciones a la libertad de actuación empresarial y, correlativamente, de prestación de trabajo en favor de terceros que constituyen la especialidad de la norma que se elabore.

4. Análisis particularizado de la alternativa que se propone

— En la Sociedad Anónima con mayoría de capital estatal que se constituirá para cada puerto de interés general, la Administración es socio con otros accionistas privados (empresas estibadoras) de una empresa que presta servicios a otras empresas concesionarias de un servicio público.

— El sistema de gestión por una Sociedad Estatal permite *compatibilizar la flexibilidad de la gestión empresarial con la* garantía de su funcionamiento para el interés público, como consecuencia de la presencia mayoritaria de la Administración en esta Sociedad.

— Es preciso acotar dentro del entramado complejo de la actividad portuaria cual es el núcleo de trabajos y áreas que constituyen el contenido del servicio público, exceptuando de forma concreta aquellas labores que si bien, en principio, pueden participar de la misma naturaleza, no obstante por razones de diferente fundamento han quedado de siempre excluídas, o incluso, generalizar o clarificar la excepción en favor de la manipulación del "pescado fresco", por las singularidades y vicisitudes del propio sector, siempre que, por pacto, se realice por la propia tripulación del buque, así como por el personal fijo de tierra que, para tales labores, tengan actualmente las empresas.

— Se hace necesario declarar como de utilidad pública el servicio objeto de la regulación, así como los bienes y derechos afectos al mismo, lo que, por otra parte, es coherente con su configuración como servicio público, y posibilita, además, la justificación de las especialidades que constituyen su status jurídico.

— Se opta por la constitución de una Sociedad por cada Puerto de interés general, ya que se quiere evitar la excesiva rigidez y centralización que la concentración en una sóla y única Sociedad añade a la gestión de todos los puertos, difícilmente reconducibles a esquemas uniformes de organización y trabajo.

— La participación mayoritaria del Estado en el capital social permite el adecuado control de la Sociedad. El trasvase como aportación estatal del patrimonio neto perteneciente en la actualidad a la O.T.P., así como el ejercicio de los derechos concesionales sobre *bienes de dominio público*, de los que, actualmente, es titular la O.T.P:, permite dotar inicialmente a la Sociedad de consistencia para el mejor cumplimiento de sus fines.

— El interés general derivado del carácter de servicio público de las actividades portuarias así definidas, permite excepcionar el principio de la "libertad de empresa", limitando el acceso al desarrollo de las mismas.

— El control que podría establecerse sería doble: En primer lugar, la Administración Portuaria verificaría que la empresa interesada en el desarrollo de las actividades portuarias dispone de la infraestructura básica necesaria para una responsable participación en el sector, con eliminación de empresas aparentes, sin recursos mínimos ni organización propia, que se limitan a la contratación de la mano de obra para cuando la precisen provocando situaciones de competencia desleal.

Tras dichas comprobaciones quedan las empresas resultantes autorizadas para trabajar en el sector, si bien, a lo largo del tiempo, la Administración Portuaria mantiene su competencia en la verificación de las anteriores condiciones objetivas habilitantes para participar en el trabajo, e, igualmente, en lo que se refiere al cumplimiento de la normativa legal en materia de seguridad e higiene en el trabajo. Pudiendo, en caso de cambios en las circunstancias señaladas, la Administración, revocar la autorización inicial.

Las empresas habilitadas para trabajar en el sector lo serán a través del trámite de autorización administrativa, otorgada por la Administración Portuaria, en cuyo instrumento se especificarán las condiciones para acceder a la misma, circunstancias determinantes de la suspensión o caducidad y extinción de la autorización, así como el mecanismo de control de los precios máximos autorizados por los servicios prestados.

— En segundo lugar, y respecto de las empresas autorizadas, se impone la necesidad de participar en la constitución de la Sociedad Estatal correspondiente. El nivel de participación de las empresas privadas en el capital social vendrá determinado por una serie de criterios objetivos, previamente definidos. El grado de participación de cada empresa en el capital social será revisable en el tiempo.

Cada Sociedad Estatal se financiará para hacer frente a los gastos derivados de su funcionamiento con la cuota inicial que fijen sus Estatutos para las empresas que "ab initio" la constituyan o se incorporen con posterioridad, así como las cuotas mensuales de las empresas, determinadas de forma individualizada para cada una de ellas en proporción a la utilización que hagan de los servicios del personal perteneciente a la plantilla de la Sociedad. El importe de tales cuotas, igualmente será revisable.

— Los trabajadores integrantes de los censos actualmente registrados por la O.T.P., y los que, eventualmente en el futuro, se incorporen al sector, podrán establecer su relación laboral tanto con las Sociedades de gestión del servicio público como en las empresas privadas, que realicen operaciones en el ámbito de dicho servicio. El primer caso se regulará por la relación de carácter especial, previsto en el Artículo 2° Punto 1 del Estatuto de los Trabajadores. En el segundo supuesto, la relación laboral establecida se regirá por el derecho laboral común.

— Una vez contratados los trabajadores por la correspondiente Sociedad estatal, ésta deberá proporcionarle de forma permanente la adecuada formación profesional, acomodada a las innovaciones tecnológicas del sector, que garantice el grado de profesionalidad suficiente en el desarrollo de las tareas portuarias, justificativo de la exclusividad en la participación de las mismas.

— Cuando el trabajador establezca relación laboral con una empresa privada, la relación laboral especial con la Sociedad quedará suspendida, teniendo el trabajador afectado la opción de reanudarla cuando se extinguiese la relación laboral común, salvo en el supuesto de despido disciplinario declarado procedente.

— Las empresas privadas para establecer relaciones laborales comunes con trabajadores fijos, necesariamente deberán acudir a las plantillas de las sociedades estatales, justificándose por la experiencia adquirida y grado de aptitud profesional acreditado, por el hecho de la pertenencia a dichas plantillas.

En el modelo oficial del contrato de relación laboral especial se establecerán los mecanismos y las cláusulas precisas que permitan articular que el trabajador de la sociedad estatal deba aceptar la oferta de empleo fijo formulada por las empresas privadas, siempre que tal oferta sea adecuada a las circunstancias profesionales del trabajador.

— Las empresas privadas, para hacer frente a las oscilaciones del trabajo portuario que exceda de las posibilidades de trabajo de su personal fijo, y que en cualquier caso suponen necesidades no permanentes de las mismas, deberán solicitar de la sociedad estatal correspondiente el número de trabajadores que precisen de la plantilla de ésta, para utilizarlos con carácter temporal.

En tales supuestos la Sociedad conservará el carácter de empresario de estos trabajadores, sin perjuicio de las facultades y obligaciones que, en materia de organización del trabajo y condiciones de desarrollo del mismo, las empresas deberán ejercitar, bien por sí, bien a través de la Sociedad.

Se hace necesario escindir las facultades empresariales en su ejercicio, a fín de que la empresa privada que utilice los servicios de los trabajadores pueda ejercer las adecuadas facultades de dirección y organización del trabajo, y las correspondientes responsabilidades en el cumplimiento de la normativa legal en materia de seguridad e higiene.

La Sociedad funcionará con un status similar a las denominadas empresas de trabajo temporal, es decir, empresas cuya finalidad es proporcionar trabajadores de una determinada cualificación a otras empresas, con el objetivo de cubrir necesidades no permanentes. Los criterios para su regulación coincidirán con la normativa de países que, aún teniendo suscrito el Convenio n° 96 de la O.I.T., han estimado que, reuniendo ciertas características y sometidas a determinados controles, es viable normativamente este tipo de empresas. Con mayor motivo esto es posible cuando la Sociedad no persigue fines de lucro.

— Cuando las necesidades de trabajo superen, incluso posibilidades de la oferta de la mano de obra disponible en la plantilla de la sociedad estatal, y la misma no pueda atender las peticiones que le formulen las empresas privadas, éstas podrán contratar a los trabajadores inscritos en un registro especial de trabajadores portuarios ocasionales, existente en la Oficina de Empleo respectiva, del INEM.

La inscripción en dicho registro especial, previamente exigirá la acreditación de una profesionalidad básica, a través de las pruebas de aptitud que pueda organizar a tales fines el INEM.

— Fuera de los supuestos anteriores, cuando por razones de específica titulación las empresas no puedan ver atendida su petición de personal en la oferta disponible en el sector, las mismas quedan en libertad de contratar como personal fijo adicional, con cumplimiento de las normas de colocación, a los trabajadores que precisasen.

— La adopción de la alternativa propuesta y la articulación de la regulación de la relación especial de trabajo son incompatibles, por supuesto, con la supervivencia del Organismo, O.T.P., que deberá ser extinguido. Al propio tiempo supondrá la derogación de la Ordenanza Laboral del Sector, de 29 de marzo de 1974.



Días 2, 3, 4, 5 y 6 de abril, continúa la huelga en los puertos

Con esta semana de huelga termina una parte de la lucha que los estibadores portuarios mantenemos contra la Administración para forzar un diálogo que resuelva nuestra incierta y conflictiva situación actual. Una larga lucha, asamblearia, unitaria, por la defensa de nuestros intereses.



Baleares

LOCAL

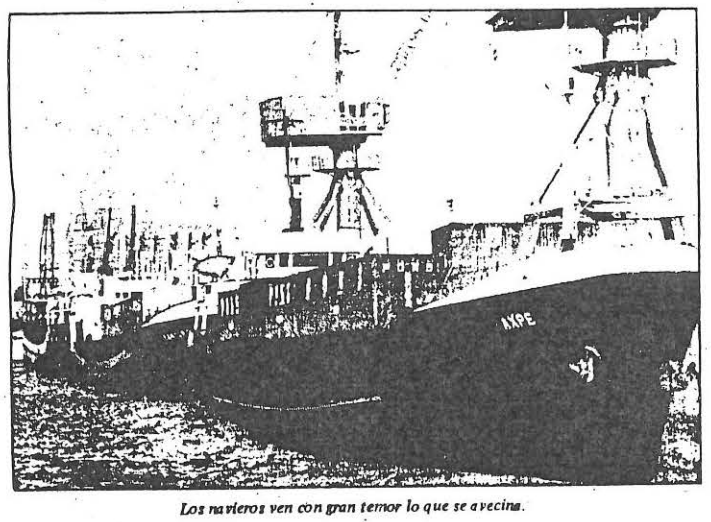
Ultima Hora
Viernes, 4 de abril de 1986

Los estibadores portuarios podrían convocar, a partir de la tercera semana de este mes, un periodo de huelgas, de cinco días semanales, durante tres meses ininterrumpidos, calendario que de llevarse a cabo supondría una auténtica catástrofe para Baleares, según señalaría a esta Redacción el presidente de la conferencia de Bal-Con –entidad que agrupa a las navieras mallorquinas–, José Ferrer.

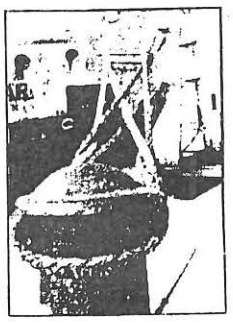
Según el presidente del Bal-Con, José Ferrer

'La huelga de estibadores puede producir una auténtica catástrofe en Baleares'

Ma. Luz García
Fotos: Joan Torres



Los navieros ven con gran temor lo que se avecina.



De hecho, ayer, segundo día de paro, un total de 18 barcos pertenecientes a las empresas de Mallorca, estaban parados en los diversos puertos, cinco de ellos en el de Palma, *dejándose sentir ya los efectos negativos* de la huelga, que puede conducir, si se cumplen las previsiones, a un desabastecimiento general de Baleares, dada la imposibilidad de un transporte alternativo. "Entonces –señalaría el señor Ferrer– no podremos hablar de cientos sino de miles de millones y no sólo en lo que respecta a las navieras, sino en toda la industria balear, con unos perjuicios tan grandes que lizado las actividades relacionadas con la descarga del pescado fresco, por las características peculiares de esta mercancía. «Tanto el trabajo de descarga del barco de amoníaco, como del pescado fresco lo realizamos de forma gratuita, lo que pone de manifiesto nuestra voluntad, ya que no estamos obligados a cumplir servicios mínimos. Nosotros tan sólo defendemos nuestro puesto de trabajo y esperamos que la Administración tome conciencia de lo que está pasando», comentó a MEDITERRANEO un miembro del comité de empresa.

diante camiones, pero primero hay que saber lo que los estibadores consideran dentro de este término, que no incluye, por poner un ejemplo, los productos lácteos, como yogures o flanes, porque al traer fecha de caducidad aseguran

Castellón

Excepto la descarga de un barco de amoníaco

La huelga de estibadores paralizó la actividad en el puerto de Castellón

Los estibadores portuarios iniciaron ayer la huelga de tres días convocada a nivel estatal en protesta por una posible privatización del sector y en defensa de sus puestos de trabajo.

En el puerto de Castellón la huelga fue seguida por la práctica totalidad de los trabajadores, excepto tres de ellos que durante las primeras doce horas del día de ayer se dedicaron a descargar un barco de amoníaco de Unión Explosivos Río Tinto. La no suspensión de este trabajo de descarga obedece, como ya informó MEDITERRANEO, a un acuerdo entre Unión Explosivos y el Comité de los Estibadores; ya que de no realizarse esta descarga se produciría una pérdida en la reserva de los tanques de Unión Explosivos que significaría la paralización de la actividad de esta empresa por un período de dos meses, según manifestaron ayer a MEDITERRANEO miembros del Comité de Empresa de los Estibadores portuarios, quienes tienen un certificado de la propia empresa Unión Explosivos donde se asevera la realidad de la situación.

Gratuita

Asimismo, tampoco se ha para-

Bilbao

En BILBAO, los estibadores portuarios impidieron que se trabajase en el interior del puerto, cortando la entrada de los camiones y cerrando con barricadas el recinto portuario.

Valencia

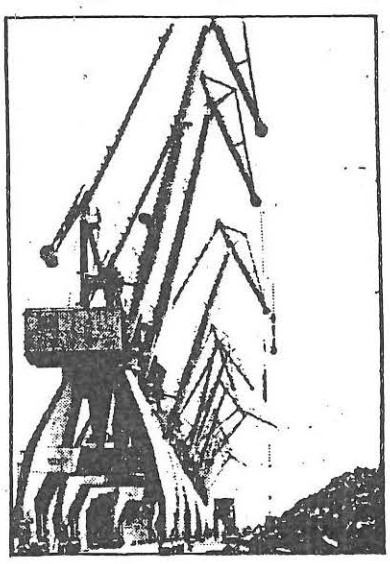
Jueves, 3-4-86

Mil seiscientos estibadores valencianos secundaron ayer la huelga de puertos

VALENCIA. (De nuestra redacción). — La huelga de los trabajadores portuarios, iniciada ayer, fue secundada por un total de 1.600 estibadores pertenecientes a los diferentes puertos de nuestra Comunidad, según informaron fuentes de la Federación de Estibadores Portuarios de Valencia. La huelga, según las mismas fuentes, proseguirá hasta el próximo domingo, día 6.

Ayer por la mañana se celebró una asamblea informativa, a la que asistieron 800 trabajadores, en los locales de contratación del puerto de Valencia. En la asamblea se discutió la propuesta que han de presentar los estibadores valencianos en la asamblea nacional que se celebrará en Madrid los próximos días 7 y 8.

"La privatización de los puertos que propone la administración —añadió el portavoz de los trabajadores— significaría dejarlos en manos de las multinacionles extranjeras, lo que rechazamos tanto los trabajadores como las



empresas. Este paro no es por reivindicaciones laborales, ya que firmamos el convenio el pasado mes de enero, sino por una estricta razón de supervivencia como colectivo."

Montaje publicitario en Cádiz

Los día 9, 10 y 11 de Abril, han tenido lugar en Cádiz las I Jornadas Sindicales de Puertos de UGT. Jornadas fantasma ya que apenas hay estibadores portuarios de UGT en los puertos andaluces (a título de ejemplo de los 78 delegados en dichos puertos, 61 lo son por COORDINADORA, 10 por CCOO y 7 por UGT). Jornadas Publicitarias para UGT, pagadas presumiblemente por la Administración (entre el Puerto Autónomo de Cádiz y la Junta de Andalucía).

En esta Jornadas se negó la participación de COORDINADORA, que estaba también en Cádiz valorando con toda la zona la estrategia a seguir después de los últimos quince días de huelga. El DIARIO DE CADIZ entrevistó a Julián, el coordinador general de COORDINADORA, del que reproducimos el siguiente párrafo:

"Creemos —afirmó Julián— que son un montaje publicitario y lo que nos preocupa es que se celebren en estos momentos; después de 15 días de huelga no hemos tenido ninguna respuesta de la Administración y ahora se presenta aquí el director general de Puertos. Es una burla también, y poco serio, el que se hable de jornadas sindicales cuando UGT tiene una representación mínima en el sector y no se ha invitado a otras organizaciones mayoritarias. De hecho, el martes le pedí al responable de puertos de UGT que se me permitiese asistir a las jornadas y me lo negó."

RECHAZO TOTAL DEL PROYECTO

Crítica de la Coordinadora al proyecto del gobierno

Madrid, 14 y 15 de Abril. En la reunión de las cabeceras de zonas de Coordinadora, se analizó el proyecto que ha elaborado el gobierno para regularizar el trabajo de estiba y desestiba en los puertos y que hemos reproducido íntegramente en la página anterior. La valoración que se hizo de dicho decreto en la reunión, se pude resumir diciendo que el proyecto, por una parte recoge verbalmente en su filosofía general cuestiones esenciales que nosotros siempre hemos defendido sobre unidad, exclusividad en el trabajo, y rotatividad, pero que en la segunda parte cuando pasa a concretar aquella filosofía va negando punto por punto todos estos principios para nosotros intocables. Veámoslo detenidamente:

Filosofía general del Proyecto. La Administración ha *aprendido de nuestras posiciones*. En esta primera parte del proyecto recoge de palabra algo esencial que siempre exigimos: el carácter de servicio público del trabajo portuario. Recoge la importancia de la rotatividad del trabajo. Justifica la exclusividad y la profesionalidad de nuestro trabajo. Reconoce la unidad del colectivo al hablar de un censo cerrado de estibadores profesionales.

Desarrollo del Proyecto. Toda la anterior filosofía queda hecha añicos con el desarrollo, párrafo por párrafo, del proyecto. Veámoslo en las tres principales cuestiones de unidad, profesionalidad y rotatividad. Respecto a la *Unidad* de nuestro colectivo, el articulado la deshace a tres niveles: primero, creando 27 empresas estatales (en los puertos de interés general); segundo, excluyendo la pesca de las tareas portuarias; y tercero, dividiendo el colectivo entre trabajadores de las empresas privadas y trabajadores de la empresa estatal, sin ninguna relación entre los que queden en las empresas y el censo.

Respecto a la **Exclusividad profesionalidad** de nuestro trabajo, ésta queda rota al proponer el Proyecto cuatro tipos de estibador portuario: los que pertenecen a la empresa estatal local de un determinado puerto; los estibadores que se integren a la estructura de las empresas privadas; el personal *fijo adicional* que las empresas toman de la organización estatal; y los que están en la lista especial en el INEM.

Por lo que se refiere a la **Rotatividad**, ésta queda evidentemente rota pues no se pone a disposición del censo toda la faena disponible, quedando para el censo sólo las faenas punta mientras que la faena regular sería realizada por los fijos de empresa.

Hay aún otros tres aspectos muy graves para nosotros en el caso de la aprobación del Proyecto: En primer lugar *no se garantizan los puestos de trabajo*: la pesca queda excluida de los trabajos portuarios, por tanto se van a la calle los que están en los censos de pesca. Los que trabajan en puertos que no son de interés general quedarán a criterio de cada Autonomía. Finalmente la posibilidad de la *vuelta al censo* que el Proyecto contempla sólo es válida en situación de pleno empleo, pero si hay más bien excedente de mano de obra la gente que vuelve de la empresa al censo, éste hace regulación de empleo y lo manda al paro.

En segundo lugar se modifica el tema de la *Seguridad Social*, ya que las prestaciones ya no se calcularían como hasta ahora por el salario regulador a nivel provincial y por lo que respecta a los fijos de empresa éstos se integrarían en las plantillas pasando a una Seguridad Social individualizada.

Y finalmente se anulan las actuales *condiciones laborales* al anular la Ordenanza Laboral, modificando por tanto manos, rendimientos, horarios,... que se pactarían empresa por empresa, con tantos convenios como empresas.

A partir de todo lo dicho se adivinan tres MOTIVACIONES fundamentales en la elaboración de tal Proyecto:

1. Este proyecto está negociado con las multinacionales del transporte marítimo, ofertándoles el gobierno mayor competitividad.
2. Reforzar las posiciones empresariales, como buena gestora del capital que es la socialdemocracia.
3. Romper Coordinadora, destruyendo una alternativa organizativa y dar un balón de oxígeno a la central del gobierno.

Reunión con las Centrales Sindicales

En la reunión de Madrid, con las centrales sindicales convocantes unitariamente de las últimas huelgas, se tomaron los siguientes acuerdos:

Elaborar un documento de alegaciones al Gobierno, recogiendo básicamente la crítica aquí expuesta del Proyecto, antes de la celebración del Consejo de Ministros del viernes día 18 de Abril.

Realizar en todos los puertos asambleas informativas el mismo viernes 18.

Convocar una huelga indefinida en todos los puertos como rechazo radical al Proyecto, una vez discutido en las bases de las respectivas organizaciones.

Reintegración de los fijos de empresa al censo, de esta manera estarían al mismo nivel de igualdad (cabe recordar aquí que los únicos despedidos en la huelga del 80 en Barcelona fueron 178 fijos de empresa) y tendrían así opción de decidir quedarse en la OTP o en las respectivas empresas. Con ello se reforzaría nuestra posición e incluso podría hacer inviable el Proyecto en caso de ser aprobado. A este último acuerdo se opuso U.G.T.

Reunión con la Administración: "lentejas, si quieres las comes y si no las dejas"

El martes día 15 tuvimos la reunión con la Administración. Por una parte las centrales sindicales convocantes de la huelga anterior, mas ELA-STV, y por otra el Director Ejecutivo de la OTP, el Secretario de Estado para Empleo y Relaciones Laborales, y el Director General de Empleo. Reunión meramente de audiencia. En ningún momento se aceptó ninguna de las propuestas que las respectivas organizaciones plantearon. Nunca los estibadores portuarios nos habíamos encontrado con una posición tan cerrada, tan prepotente, tan totalitaria e incapaz de recoger alguna sugerencia.

TELEGRAMA ENVIADO POR TODOS LOS PUERTOS Y POR COORDINADORA AL CONSEJO DE MINISTROS DEL 18.

Sr. Presidente Consejo
de Ministros
Palacio de la Moncloa
Madrid

Ante reordenación sector carga-descarga portuaria que modifica además el status profesional de los estibadores portuarios y condiciones laborales, demandamos tiempo necesario para apertura de diálogo sereno.

La complejidad de la reorganización retrasada durante más de 4 años exige más de los 4 días de audiencia otorgados por la Administración que evite sensación acorralamiento.

Comité de Empresa

DESDE ALGECIRAS

Qué debemos interpretar con la callada

Nuestros gobernantes son conscientes de que el 85% de la mercancía nacional se mueve por el mar. Esto implica que los obreros portuarios seguirán, por obligación, en su sitio y realizando su trabajo habitual y necesario. Otra cosa es que nos quieran mangonear a su capricho y nosotros aceptemos.

Parece ser que, tanto Iberia como Renfe son las hijas predilectas de nuestro Estado. Con todo el respeto que nos merecen los trabajadores de estas dos empresas estatales, tenemos que decir que, por los motivos que sean, cuando éstas se ponen "en plan chungo" ya los gobernantes empiezan a sufrir.

Por supuesto que los medios de comuniación son pecisos y necesarios para la sociedad; si estos se paralizan no cabe la menor duda que se paraliza una buena parte del Estado.

Teniendo estas consideraciones en cuenta nosotros nos preguntamos: Si se paralizan los puertos y comprobado que el 85% de las mercancías son transitadas por el mar, ya no se trata de que los ciudadanos no puedan viajar sino que no podrían trabajar. Por tanto, esto es tan importante como para que el Gobierno tome cartas en el asunto, ya que es de su entera competencia.

Sin embargo, hasta ahora, ¿qué está haciendo el Gobierno?

Sabemos también que algunas multinacionales, organizaciones empresariales, como A.N.A.V.E. y A.N.E.S.C.O. y otros están contactando con altas esferas del Estado, aunque no sepamos nada de estos contactos debemos pensar, ¿qué está haciendo el Gobierno?

Desde luego que divagamos mucho al respecto y pensamos que el Gobierno tendrá en cartera el asunto. Porque cabe cualquier cosa menos "hacer el avestruz".

No se trata de ninguna "chulería" por nuestra parte es, más bien, una realidad de trabajo organizado y constancia.

Sin galimatías y para no andarnos por las ramas, lo que está claro es que el gobierno tiene muy pocas posibilidades de hacer un "arreglo" a estilo compadre, dándole todos los visos de legalidad, como ocurría con los sindicatos mayoritarios; ya menos con CC.OO. de lo cual nos alegramos.

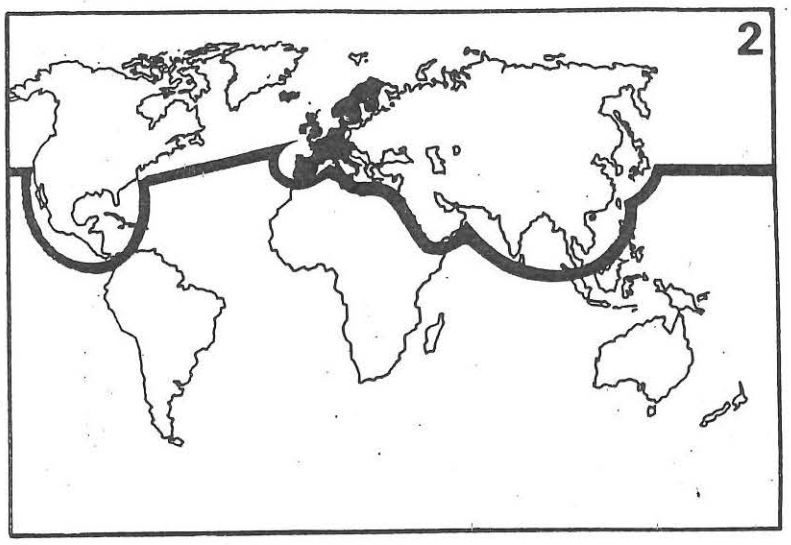
Como conclusión, podríamos decir que, como el Gobierno, de antemano no nos va a proponer nada que no sea suficientemente justo; pues no contacta. Ya sabemos que en estas cuestiones, a los mandatarios les gusta imponer y los líderes sindicales quedan satisfechos e impresionados. Con Coordinadora es capaz, y lo ha demostrado, que tiene capacidad para "finiquitar" el problema. Pero claro; tienen que ser los "niños bonitos" los que sean capaces de organizar los problemas. Lástima que todo un equipo de "socialistas" metidos en todos los centros estatales y gubernamentales estén al servicio del capitalista.

Pues nada; todo obrero que se sienta relegado por sus organizaciones correspondientes a nivel estatal que, no hacen lo mínimo; al menos ofrecer la información mínima para ir consolidando su futuro laboral, no le queda más remedio que ejercer su derecho a la huelga. Aunque ya de por sí esta medida va en contra de sus intereses económicos. Queremos decir con esto que la huelga no le gusta a nadie; ni siquiera al obrero portuario.

Y el Gobierno sigue con su callada. Sois responsables.

Secretario: Batugg

El Mediterráneo: perspectivas generales dentro de la estrategia mundial del transporte



Recorrido de las líneas alrededor del mundo.

INTRODUCCION

La primera apreciación que cabe establecer al abordar el papel del Mediterráneo en el tráfico marítimo es acerca de las vicisitudes por las que ha venido atravesando a lo largo de estos últimos años. El Mediterrénao ya no es el lugar privilegiado, el "centro" del tráfico marítimo, ni mucho menos, aunque ello no quiera decir que haya perdido definitivamente sus posibilidades en el contexto de la competencia con los puertos del noroeste de Europa.

Si nos fijáramos en la evolución del tráfico marítimo general en las últimas décadas podríamos observar que se da un desplazamiento de la actividad hacia los puertos norteuropeos. Y ello ha estado determinado por los desequilibrios en el desarrollo económico que existe entre los paises del norte de Europa en los que se *asientan los principales puertos (Londres, Le Havre, Amberes,* Rotterdam, Bremen, Hamburgo, ...) y los paises europeos de la ribera mediterránea. De ahí, que los principales centros de atracción del tráfico se constituyeran en función del abastecimiento de los paises que, como Alemania, Bélgica, Holanda... mantenían un alto nivel de actividad industrial, en las últimas décadas. Además, el creciente intercambio comercial con USA también contribuyó notablemente a que fuesen los puertos del norte de Europa los que se vieran favorecidos, en mucha mayor medida, que los puertos mediterráneos.

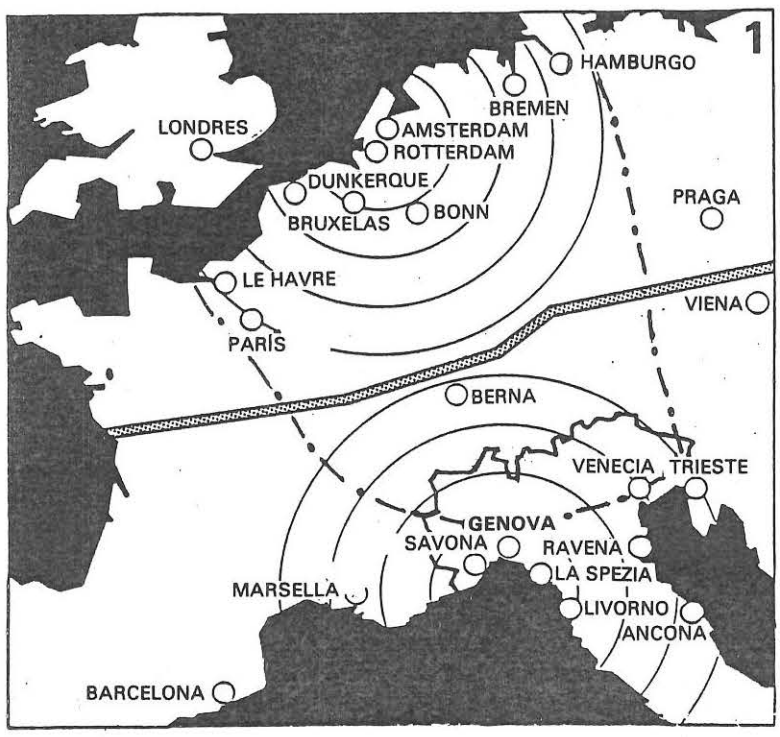
I. LA FRANJA COSTERA DEL NORTE DE EUROPA Y EL MEDITERRANEO EN EL CONTEXTO DE LA CEE.

A lo largo de los años setenta, como decimos, la concentración del tráfico marítimo en los puertos del norte de Europa se pone de manifiesto en las cifras mismas de 1979; en este año aquellos puertos doblaron, en su conjunto, el volumen de toneladas manipuladas respecto a los puertos mediterráneos. Pero lo que es más relevante aún es la relación en la manipulación de contenedores, esa proporción se eleva de cuatro a uno, a favor de los puertos norteuropeos. Si, por otra parte, tenemos en cuenta que el tráfico de mercancías en contenedores constituye lo que se podría denominar una verdadera revolución en la concepción del transporte, con profundas implicaciones en la organización del trabajo portuario y hasta en la naturaleza misma de la infraestructura de los puertos, podremos hacernos una idea de la influencia positiva que el tráfico en contenedores tiene en lo que a la modernización tecnológica de los puertos de la franja norteuropea, se refiere. De ahí deriva su ventaja, su mejor equipamiento, que redunda en la oferta de mejores condiciones económicas para las empresas ligadas a este sector.

Otros aspecto que marca la pérdida de influencia de los puertos del mediterráneo de una forma gráfica es la reducción de sus áreas de influencia hacia el interior continental. Dado que el puerto representa un centro de conexión entre el tráfico marítimo y terrestre, podemos tener un criterio aproximado de la importancia del puerto en relación al área geográfica del interior que está bajo su influencia. Así, aunque en el cuadro I la línea divisoria entre las respectivas áreas de influencia de los puertos europeos de la franja costera mediterránea y los de la franja atlántica divide a Europa en dos zonas proporcionalmente iguales, la realidad es muy diferente. A decir verdad, el área de influencia de los puertos norteeuropeos ha penetrado en la zona de influencia del Mediterráneo, llegando en la actualidad hasta la región de Milán y el valle del Po, en el norte de Italia (línea discontínua en el cuadro I).

Y ello no significa una mera expansión geográfica del área de influencia norteuropea, sino que tiene repercusiones directas sobre el volumen del tráfico y la actividad, en general, puesto que se trata del área de influencia donde se concentra el "meollo" industrial de la CEE; o sea el centro de Europa.

En este sentido, la Península Ibérica, debido a su propia localización geográfica, un tanto "desligada" del centro continental europeo ve aún más agravada su situación de inferioridad en relación a la competencia por abrirse paso dentro del área de influencia centroeuropea. Sin embargo, eso no quiere decir que los puertos del mediterráneo español tengan que verse relegados a jugar un papel secundario —limitado al área de influencia estrictamente peninsular —respecto a los puertos mediterráneos franceses e italianos. Precisamente, en virtud de su posición, los puertos de la Península Ibérica pueden encontrar "su" lugar dentro de la estrategia internacional del transporte.



1

Línea divisoria tradicional de las áreas de influencia de los puertos mediterráneos norteuropeos.

Línea divisoria real de las áreas de influencia en la actualidad.

II. LAS GRANDES RUTAS DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL

Actualmente, podríamos trazar cuatro grandes rutas de navegación que concentran el flujo del tráfico marítimo: una que va de USA al norte de Europa; otra que parte de USA (costa californiana) hacia los paises del Extremo Oriente; y las dos que representan un verdadero interés para el porvenir del Mediterráneo: la que partiendo del norte de Europa tiene por destino los países del sur del continente asiático y la ruta de más reciente aparición, perfilada por las compañías cuyas flotas circumvalan el mundo. Pero es, sobre todo, de la ruta alrededor del mundo de la que trataremos brevemente en este apartado (cuadro II).

La línea de transporte marítimo alrededor del mundo es una modalidad de ruta "alternativa" a las establecidas en las "Conferencias" internacionales de las compañías navieras. Hasta el presente, el tráfico marítimo internacional venía siendo diseñado por medio de reuniones anuales (Conferencias) de las principales compañías de transporte que vienen operando a escala mundial, entre las cuales la Lloyd Co. inglesa ocupa un lugar preponderante. Sin embargo, recientemente, han irrumpido en la escena marítima internacional otras compañías (Evergreen, U.S. Lines, K. Lines) que no participan —y que, por tanto, no se atienen a la política de precios que se fija— en las Conferencias, con lo que vienen a romper el "equilibrio", hasta ahora existente, en la repartición del tráfico marítimo mundial. En realidad, dado que estas compañías "independientes" son de origen norteamericano, representan un claro intento de romper la hegemonía mundial de las Conferencias, en lo que podría llamarse una fase de reestructuración del capital por la redistribución del transporte mundial de las mercancías.

Sea como fuere, el hecho es que estas nuevas compañías han introducido una serie de flotas "de grandes barcos que continuamente dan la vuelta al mundo con escalas regulares cada semana en un máximo de 13-16 puertos en todo el mundo. Su ruta más habitual es la que va en dirección contraria al sol, a causa de una precisa distribución de los tiempos y de las cargas en cada trecho: en este sentido, de oeste a este, se insertan los tres trayectos más cortos y más rentables para la carga de contenedores, aportando a las compañías de la ruta alrededor del mundo una extraordinaria ventaja competitiva; y Europa se encuentra exactamente en medio de los dos trayectos más rentables, que tienen su paso obligado por el canal de Suez" (I).

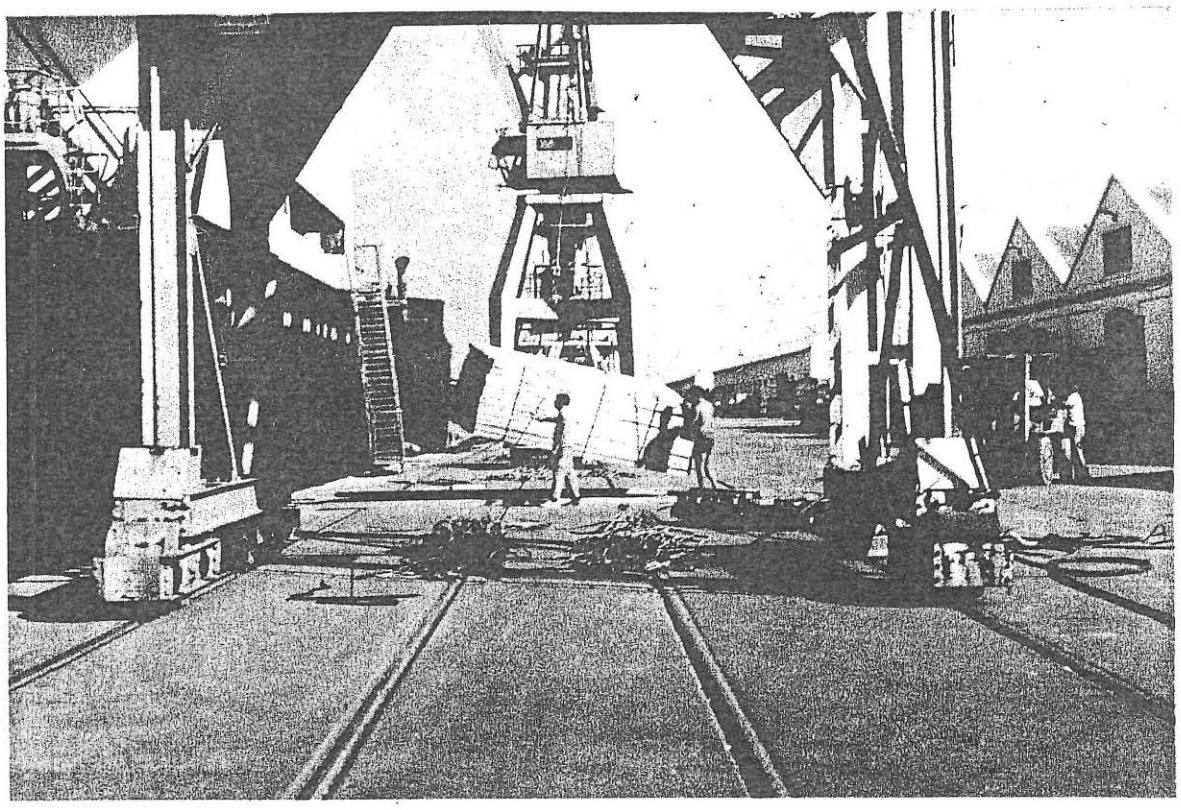
Es aquí, en su "obligado paso" por el Mediterráneo donde los puertos de la Península Ibérica pueden jugar su baza, atrayendo hacia sí la condición de puntos de escala en estas rutas. Ahora bien, por el hecho mismo de que esta ruta se proyecte a través del Mediterráneo no quiere decir que, necesariamente, los puertos de la de la Europa mediterránea, en general, y los de la Península Ibérica, en particular, hayan de verse beneficiados. En realidad, todo dependerá de las condiciones que tales puertos ofrezcan; condiciones que no sólo atiendan a aspectos estratégicos generales, como la situación geográfica, sino también a aspectos de infraestructura, productividad, seguridad, etc., fundamentales a la hora de obtener la condición de puerto de escala.

III. LAS NUEVAS POSIBILIDADES DEL MEDITERRANEO

Si por lo que se refiere a la ruta "alrededor del mundo", el Mediterráneo podría contar con algunas posibilidades de recuperarse, también en la ruta Euroasiática puede jugar un papel estratégico.

En este sentido, el hecho de que los países de Oriente Medio y del norte de Africa hayan adquirido nuevas funciones dentro de la división internacional del trabajo ha contribuido a dinamizar la actividad, en general, en los principales puertos de la cuenca mediterránea. Además, la reapertura del Canal de Suez, con notables mejoras en su acondicionamiento, favoreciendo el acceso a grandes naves, ha venido a representar un atajo desde Europa hacia el Extremo Oriente. Y eso tiene repercusiones favorables en la reducción de los costos del transporte. Pero esta ruta también es importante porque, como decimos, abre paso a los paises del sudeste asiático, países

hacia donde se desplazan muchos de los procesos de manufacturación de mercancías y procesos intermedios de producción, hasta ahora centrados en los paises europeos. Esos países del Extremo Oriente y del mundo árabe, hasta hace bien poco mantenían una relación con Europa heredada del pasado colonial. En este sentido, los puertos del mediterráneo eran, sobre todo, receptores de materias primas y productos agrícolas, a la vez que servían de centros de exportación de los productos manufacturados europeos hacia aquellos países. Aunque, por el bajo nivel de consumo y escaso desarrollo de estos países asiáticos este tráfico arrojaba unas cifras poco relevantes si las comparamos con las que para la misma época resumen el intercambio entre el norte de Europa y USA. Sin embargo, recientemente, las cosas han empezado a cambiar. Los países del Medio y Extremo Oriente han venido a ocupar una posición intermedia, en la división internacional del trabajo. Por supuesto, continuan subordinados económica, tecnológica, política y militarmente a los paises europeos y USA, pero a efectos del tráfico marítimo, este cambio ha supuesto una intensificación de los flujos de mercancías sobre esa ruta. Ya a comienzos de los años ochenta los valores de las exportaciones de Europa hacia los países africanos, árabes y asiáticos, comenzaron a multiplicarse respecto a la década anterior (así, Francia pasó del 14% de sus exportaciones hacia esos países en 1972 a cerca del 25% en 1980, al tiempo que en ese mismo periodo, las exportaciones hacia USA descendían en casi la mitad de este valor). Por otra parte, la CEE se orienta cada vez más con intensidad hacia el estrechamiento de relaciones económicas con "esos nuevos países industrializados", mediante la concesión de créditos y el establecimiento de acuerdos bilaterales para la promoción y el desarrollo de dichos países. En este sentido, los puertos del Mediterráneo pueden comenzar a ganar la relevancia perdida, naturalmente, siempre que cumplan con la condición de hacer frente a las transformaciones que las nuevas orientaciones del tráfico marítimo imponen. De todos modos, el progreso de los intercambios comerciales entre Europa, Asia y los países árabes, también depende de la capacidad de estos mismos países para introducir los cambios necesarios que resuelvan las nuevas necesidades. Desde luego, la evolución del transporte marítimo en el Mediterráneo, habrá de verse condicionada por todo ello.

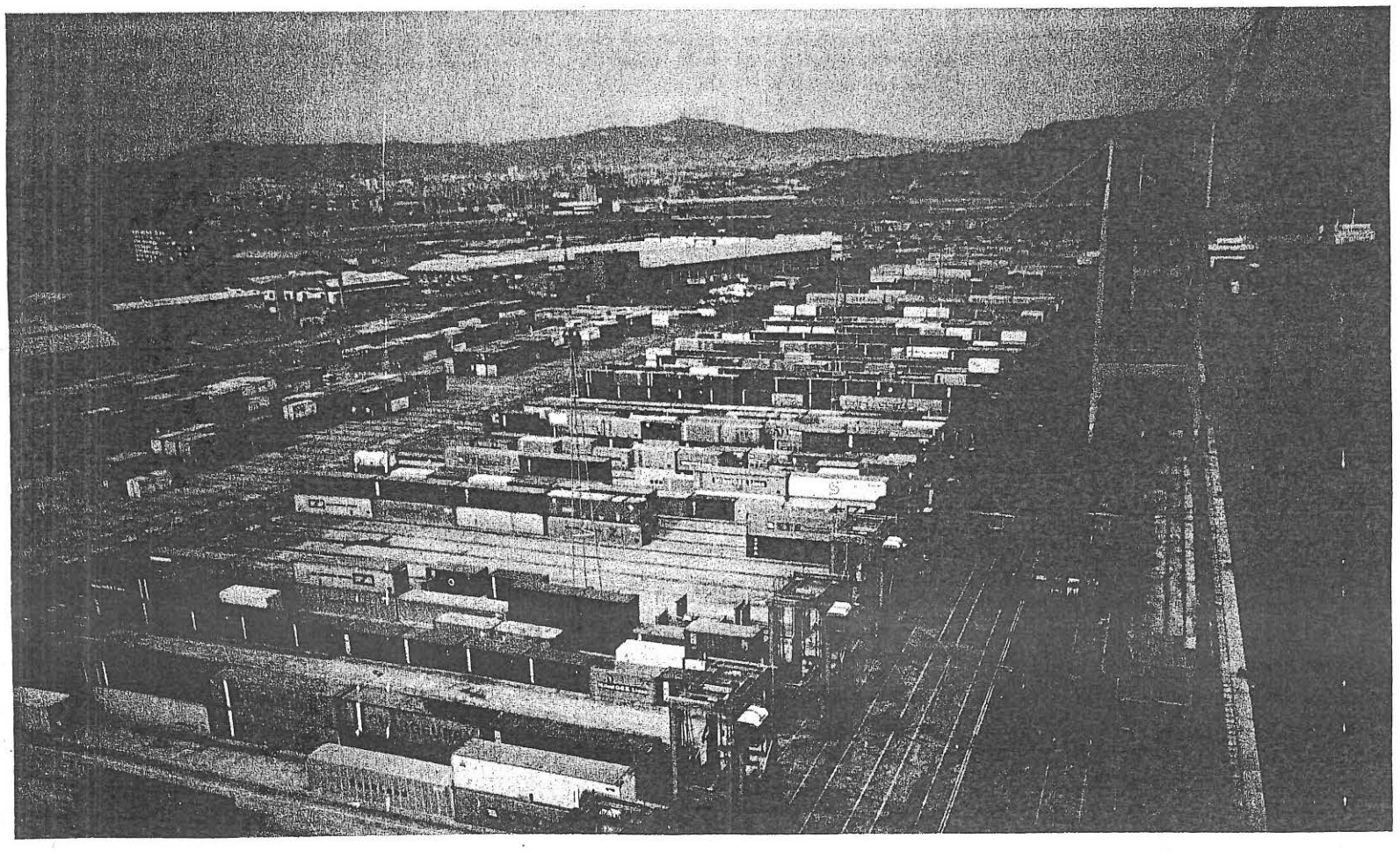


IV. LA REESTRUCTURACION DE LOS PUERTOS MEDITERRANEOS

Pero las nuevas perspectivas que se le ofrecen a los puertos de la vertiente mediterránea europea para que se hagan efectivas requieren que estos puertos recuperen su retraso en lo que a tecnología, infraestructura, servicios, seguridad y organización del trabajo, se refiere. Precisamente, la pérdida del tráfico, en relación a los puertos norteuropeos, acarreó un relativo abandono de los puertos mediterráneos que se vieron así, privados de las inversiones necesarias para su modernización. Por eso, los puertos dotados de las condiciones técnicas y de infraestructura de los años sesenta se han quedado desfasados. Así, para poder recibir las grandes embarcaciones transportadoras de petróleo y minerales, de gran calado, es necesario realizar obras de dragado en los puertos. Por otra parte, también, cuenta el acondicionamiento técnico (grúas, carros transportadores, sistemas de almacenamiento, etc.) que reducen sustancialmente el tiempo necesario para la manipulación de las mercancías, en las operaciones de carga y descarga. En este sentido, parece que hemos entrado en la fase de las grandes inversiones de capital que apuntan hacia la mecanización e, incluso, la automatización de las operaciones estibadoras, lo que supone reducción total de la mano de obra, de un lado, y la recualificación profesional de la misma, de otro. El estibador actual se verá obligado a desempeñar tareas mediante el manejo de un instrumental y la supervisión de unos procesos de carga y descarga que nada tendrán que ver con lo que, tradicionalmente, ha caracterizado el trabajo portuario.

Igualmente, el acondicionamiento del espacio portuario dará otra "imagen" respecto al puerto tradicional. A medida que la "containerización" de las mercancías se hace más usual, los viejos tinglados pierden su función y lo que se impone es la extensión de la superfície de los puertos, en orden a habilitar espacios libres para el establecimiento de los contenedores. En este sentido, algunos puertos, como Marsella, ya han comenzado su política expansiva con la creación del nuevo puerto de Fos, con lo que viene a obtener una disponibilidad de espacio que representa unas tres veces la del puerto de Barcelona, por ejemplo. Pero no es solo una cuestión de mayor superfície. Una política portuaria coherente, que pretenda una dinamización de las actividades de cara a las perspectivas que se abren en el Mediterráneo ha de hacer frente, igualmente, a las necesidades de acondicionamiento en la dotación técnica de ese espacio. Las facilidades de acceso directo de las líneas de ferrocarril y carretera a la terminal de contenedores, por ejemplo, es un factor complementario en la agilización del transporte de las mercancías con destino al área de influencia en tierra adentro, de ese puerto.

Enfín, estos son algunos aspectos indicativos del plan general de reestructuración del sector portuario en el Mediterráneo, en general, y en España, en particular. De hecho, por lo que se refiere a los trabajadores, hemos entrado de lleno en la fase de la reestructuración en la que nuestros intereses se ven directamente afectados. La nueva organización del trabajo que comporta la reestructuración general de las actividades portuarias significará también una modificación en la composición del colectivo trabajador. Dependerá del grado de privatización del trabajo portuario que podamos continuar constituyendo un colectivo fuerte y capaz frente a las empresas. Desde luego, uno de los objetivos de la reestructuración es "reestructurar" la organización misma de los trabajadores; o sea, romper la unidad de acción que, hasta ahora, se ha venido dando en la acción autónoma de los trabajadores.



(*) Este artículo que pretende introducir, en líneas generales, el tema del Mediterráneo que, posteriormente será abordado por este Centro de Estudios, ha sido realizado en base a la documentación disponible del ILRES (Instituto Ligure di Ricerche Economiche e Sociali) y por el texto "La società Terminal Container Porto di Genova", editada por el Consorzio Autonomo del Porto di Genova, el 5 de diciembre de 1985.

(I) "La Società Terminal Container Porto di Genova", pág. 52.

DESDE LONDRES

"Wildcat" y la lucha de clases en España y Gran Bretaña

Hola compañeros,

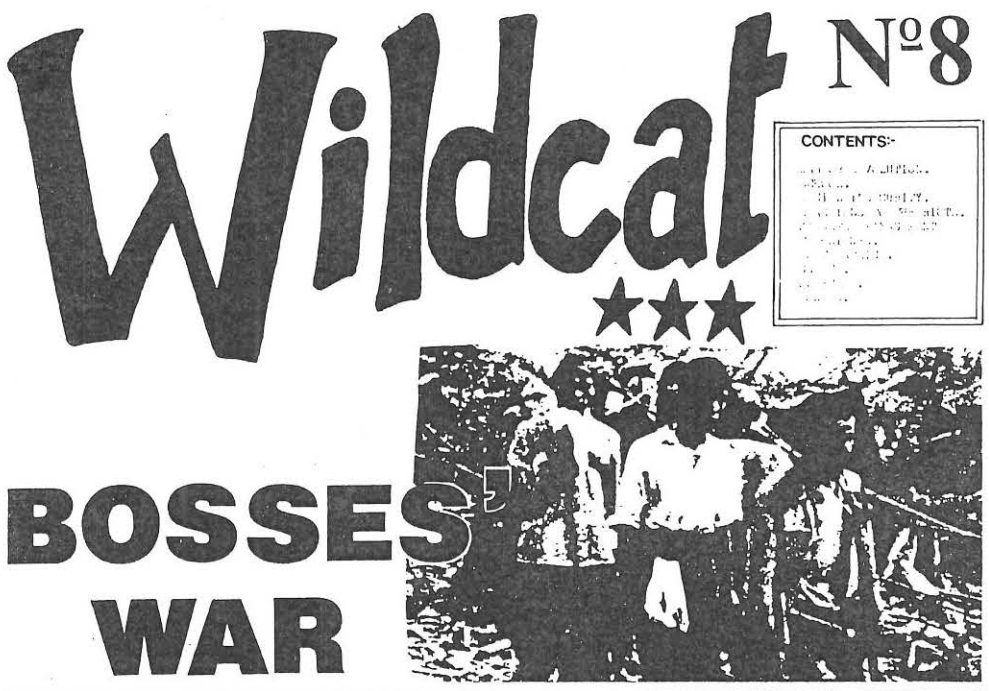
Aquí teneis un ejemplar de nuestro periódico que sale cada 2/3 meses. Estaríamos agradecidos si nos enviarais unos ejemplares de "La Estiba" y cualquier otra publicación que escribáis.

Podemos traducir de castellano a inglés y queremos utilizar vuestros periódicos/revistas como 'base' para unos artículos que vamos a escribir sobre la lucha de clases en España. Nos gustaría entrar en un 'intercambio de ideas' con vosotros sobre la lucha de clases en España y Gran Bretaña. También quisiéramos saber un poco más de la Coordinadora misma, o sea, ¿qué papel hace en las grandes huelgas? ¿Cómo evita convertirse en un sindicato alternativo? Si durante las temporadas, cuando la lucha no está a nivel muy alto, la mayoría de los miembros suele volver a la 'apatía' que es la vida cotidiana debajo del capitalismo, tanto si asisten a las asambleas como si no. Estos son temas muy importantes para el movimiento obrero de todos sitios.

¿Cómo os llevais con la organización 'Todos a Una' y otros grupos (aparte de los estibadores portuarios) dentro de la clase trabajadora, en España y otros países?

¡Saludos Revolucionarios!
AS pp. Wildcat

BM WILD
LONDRES
WC1N 3XX
INGLATERRA



DESDE BADALONA

Difusión solidaria de la A. S. L.

La Asociación Sindicalista Libertaria (A.S.L.) de Badalona nos remite la siguiente hoja, difundida en Solidaridad con nuestra huelga, en cuyo reverso reproducen el artículo publicado en LA ESTIBA nº 15 sobre el "Sindicalismo de base y el movimiento obrero autónomo".



DESDE ALGECIRAS

Reagan, el cuadro recuperado y el Guerra

¿Está claro que el imperialismo yanky quiere dominar el MEDITERRÁNEO, CUESTE LO QUE CUESTE? Y podría costar muy caro.

No es que piense en el contrincante de turno, ya que también es otra forma de imperialismo y todos sabemos que es una lucha por imponer una hegemonia. Pero lo que debemos entender todos es que el entramado estratégico defensivo ubicado en el Mediterráneo no está creado por capricho. Y por el colaboracionismo de los paises "agradecidos" —entre estos, nosotros— podría crearse tensión que, ya existe, aunque de forma velada.

El carcamal y decrépito "cow-boy" tiene que obedecer órdenes, que para eso fue creado. Aparte de que a él "le va la marcha".

En toda esta confabulación entramos nosotros, los portuarios. Casi todos somos mediterráneos y estamos muy vinculados con el sistema imperante de sociedad capitalista. Y, como nuestros políticos, tanto los del P.S.O.E., como la oposición, están haciendo una labor capitalista, no es cosa de vivir esperanzado con nuestro futuro. No podemos esperar nada favorable. ¡Ojo!

El ministro de cultura. Este hombre es que es buena gente. Bueno, la verdad es que todos se vanaglorian y dicen que son los mejores cuando realizan una acción de la cual se convencen que es digna. Y hay que airearla. ¡Pero qué poca delicadeza emplean en dar la noticia! Debemos pensar que un político que se precie, antes de abrir la boca debe pensar en todo lo que este acto implica. Dijo por "la ventana tonta": "A partir de hoy ya podrán contemplar este espléndido cuadro todos los españoles". Este hombre no pensaba que ya los españoles llevan mucho tiempo "admirando" otro cuadro. ¡Una pintura digna de Goya!

¡Y el Guerra! ¡Hay que ver lo feo que es este ministro! Bueno, este hombre, o no tiene complejo o es "masoca". Dijo también por la "ventana tonta": "Gratis, el no va más de los logros socialistas, lo que no han podido hacer los demás gobiernos, los que desde hace más de un siglo y con la derecha en el poder no se han "comido una rosca", todo es poco con tal de que los españoles recuperen esta beldad". ¿No sería mejor recuperar los puestos de trabajo que se han perdido por hacerle el juego al capital, con la política contraria y negativa del auténtico socialismo? Y si no, que le digan a cualquiera de los tres millones de parados, —que también son españoles— que vayan a disfrutar —con la vista, claro, no con el estómago— del cuadro. Esta recomendación es para los "otros" españoles, que no tienen problemas acuciantes, como ustedes, por ejemplo.

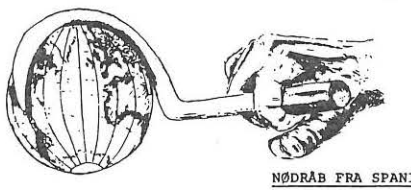
Es más, recuperar este cuadro implica necesariamente el tener un erario bien surtido y, como de esta fortuna carecemos, hubieran sido los mismos socialistas los primeros en protestar, caso que hubiera sido la derecha la protagonista de la parida. Hay que pedir vino cuando tengamos el pan, hay que pedir pintura cuando tengamos pan igual a trabajo.

Batugg

Algeciras, 11 de abril de 1986

DESDE ÅRHUS (DINAMARCA)

Informe de los estibadores daneses sobre nuestra lucha



Århus den. 25 februar 1986.

NØDRÅB FRA SPANIEN

Havnearbejdernes Internationale Udvalg. Mindet 26. 8000 Århus C. Danmark. Tel. 06. 131469.

Los compañeros estibadores daneses, en solidaridad con nuestra lucha, han publicado un informe sobre nuestra situación que ha sido repartido por los puertos de Dinamarca.

COCINA MARINERA



CARACOLES CON CIGALAS

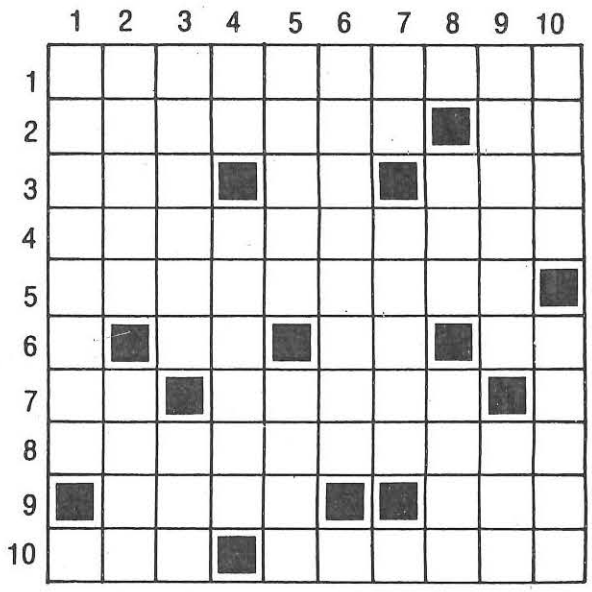
Se ponen los caracoles con agua fría y se les da el primer hervido. Después se limpian con vinagre, bien limpios, y otra vez se ponen a hervir con agua y una hoja de laurel. Que hiervan cuanto más tiempo mejor, una hora y media o dos; si están bien hervidos no te harán nunca daño.

Aparte haces sofreir una cebolla mediana y cuando está dorada echas ajo y perejil cortados, lo meneas un poco y tiras los tomates, que haya bastantes, sal y pimienta, y lo dejas cocer con poco fuego. Una vez los caracoles cocidos y escurridos los tiras al sofrito. No se han de menear nunca porque se rompen, menéalos con la cazuela que ha de ser de barro o de hierro.

Después tiras las cigalas crudas y que todo junto vaya haciendo chup-chup durante una hora.

Has de tener una torrada, dos dientes de ajo y un poco de pimiento colorado, todo bien picado, y cuando falten unos 20 minutos para estar cocido, que ya lo ves, tiras esta picada y que se acabe de cocer.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Echar vino u otro líquido en botellas. / **2.** Panorama del interior de un edificio visto por dentro. Voz que denota risa. / **3.** Socorro. Letra griega muy usada en matemáticas. Al revés, masa de agua. / **4.** De forma de quiste. / **5.** Pérdida de una embarcación en el mar, o en un río. / **6.** Vocal. Interjección. Al revés, matrícula española. Siglas de una forma de sociedad. / **7.** Distribuye. Carta. La tercera. / **8.** Selección de fragmentos literarios, (plural). / **9.** Largarse. Al revés, transporte internacional por carretera. / **10.** Adverbio. Lugar donde se crían o mantienen vivos peces u otros animales.

VERTICALES: 1. Parte de mar que entra en la tierra entre dos cabos o puntas. La primera. / **2.** Que mea mucho o con frecuencia (femenino). Licor. / **3.** Sitio poblado de árboles y vegetación. Prefijo que indica tres. / **4.** Al revés y repetido, modalidad de transporte de mercancías por vía marítima. Arrogantes, presuntuosos. / **5.** Mamífero de Asia y América, de nariz en forma de trompa, parecido al jabalí pero de piernas más largas. Al revés, pieza o conjunto de piezas cosidas, que se amarra a las vergas de una embarcación. / **6.** Mensajero que se envía para indagar o para comunicar algo. Vocal. / **7.** Nota musical. Consonantes de la capital de Honduras. Cinco. / **8.** Consonante décima. Radio-Televisión Italiana. Nombre oficial de la República de Irlanda. / **9.** Marchitos, deteriorados. Al revés, penetración que forma el mar en la costa. / **10.** Rama secundaria o que sale de otra principal. Diligente, pronto, sagaz.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Herbívoros. / **2.** Idealísima. / **3.** Draconiano. / **4.** Retiro. I. / **5.** Oválalo. Vl. / **6.** A. Océanos. / **7.** Ven. Ntoro. / **8.** lloS. Trial. / **9.** oL. aboaC. D. / **10.** Noble. Sara.

VERTICALES: 1. Hidroavión. / **2.** edreV. Ello. / **3.** Reata. No. B. / **4.** Bacilo. Sal. / **5.** iloraC. Be. / **6.** Vinolento. / **7.** osl. oatraS. / **8.** Ría. nóicA. / **9.** Omnívora. R. / **10.** saO. Isolda.

NÚMERO 17 MAYO 1986

LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 08003 Barcelona

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

SOLIDARIDAD



La ley de la fuerza

El gobierno sólo entiende la ley de la fuerza. No quiere entender de razones ni sujetarse a la legalidad vigente.

Cuando una sentencia del tribunal supremo exige su publicación, el gobierno la colapsa para no llevarla a término; no cumple plazos ni exigencias legales. Después pretende sacar un decreto que va en contra de la ordenanza laboral, los convenios nacionales y todos los pactos consensuados entre estibadores portuarios y organismos legales. En resumen, no entiende otra legalidad que la de su arrogancia y su fuerza.

No entiende tampoco de razones. Cuando presenta su proyecto de ley, no deja ni que opinemos: "lentejas" es su respuesta. No ha incorporado ni una de nuestras sugerencias, no ha escuchado ni una de nuestras razones. Sólo parece tenernos en cuenta cuando nos movilizamos, cuando los bancarriers están en las calles, cuando las barricadas están en los puertos. Sólo entiende las razones de la fuerza.

Pero para nosotros aún, pesa más la fuerza de la razón.

Cuatro años de reconversión industrial

La subida al poder del PSOE en octubre de 1982 tenía como objetivo continuar la labor ya comenzada por los gobiernos de UCD y acometer nuevas y ambiciosas tareas en lo que a la reorganización de la explotación capitalista en España, se refiere. El inminente ingreso de España en la CEE (que tendría lugar el 1 de enero de 1986) hacía necesario "adecuar" la situación económica, con el fin de que los intereses de los capitalistas españoles se ajustasen con los de sus aliados europeos. En este sentido, la "reconversión industrial" adquiere un significado no sólo estrictamente económico, sino político (como veremos, por ejemplo, en el caso de la reconversión de la siderurgia en Sagunto). Es decir, no se trata de un mero problema "técnico", consistente en sanear las empresas y sectores deficitarios, sino que su alcance va más allá de las meras consideraciones económicas. En realidad, reconversión quiere decir reestructuración capitalista; o sea, reorganización del aparato productivo de modo que dé, como resultado, un incremento de la productividad y de la rentabilidad del capital, en su conjunto. El gobierno del PSOE, al asumir la gestión de los intereses del capital en España, pone en marcha una serie de medidas recogidas en el "Libro Blanco de la Reconversión Industrial" inspirados en la política y la práctica de gestión que Reagan y Tatcher están llevando a cabo en sus respectivos paises.

En líneas generales, podemos decir que la política del PSOE consiste, por un lado, en conceder todo tipo de facilidades a la empresa privada (por ejemplo, el Plan de Ayudas a las Pequeñas y Medianas Empresas) complementadas, así mismo, con una serie de "planes": Plan Energético Nacional (PEN), Plan de Zonas de Urgente Reindustrialización. Por otro lado, se intenta "sanear" las empresas y sectores públicos con el fin de reprivatizarlas; así, con el sacrificio de los intereses de los trabajadores, se garantizan nuevas oportunidades de rentabilidad para el capital privado.

A continuación ofrecemos algunos datos generales sobre cuatro sectores reconvertidos con los cuales, cuatro años después, podamos hacernos una idea de la "eficacia" del que se creía iba a ser el primer gobierno socialista después de la "larga noche de piedra" del franquismo.

Naturalmente, los encargados de pagar el coste real de la reconversión serán los asalariados, que pagarán no sólo pa-

CUADRO I

El coste financiero de la reconversión industrial se estima en un billón de pesetas (aproximadamente la cifra representa el 80% del actual déficit presupuestario) de las cuales sólo 100.000 millones serán aportados por el crédito privado.

El orígen de estos fondos, que serán liberados a lo largo de tres años es:

- 150.000 mill. Directamente de los Presupuestos Generales del Estado.
- 150.000 mill. INI (Instituto Nacional de Industria) por compensación de pérdidas.
- 100.000 mill. INI, con destino a las empresas públicas afectadas.
- 130.000 mill. INI, por medio de créditos.
- 325.000 mill. BCI (Banco de Crédito Industrial) para provisión de créditos especiales.
- 100.000 mill. Banca privada, a través del subcoeficiente de inversión.

Estas ayudas se van a emplear principalmente en dos partidas, se dedicarán 350.000 millones al saneamiento financiero (absorción de pérdidas) de las empresas y se dejan por otro lado 450.000 millones para Inversión de inmovilizado, con el propósito de favorecer un desarrollo tecnológico y nueva inversión dirigida a ofrecer los productos de calidad que demanda el mercado internacional.

Por último, sólo 70.000 millones se prevé que se destinen a financiar el coste laboral que supone la reestructuración de empresas y la consiguiente desocupación de los sectores afectados.

deciendo los efectos del desempleo (ver Cuadro II), sino con las reducciones directas de los salarios (con la firma de convenios por debajo del nivel oficial de inflación) y una política fiscal, como la puesta en marcha por Boyer, que penaliza, precisamente, a los salarios en el impuesto sobre la renta. Además, el incremento de los impuestos indirectos, la reducción de prestaciones por desempleo y de la seguridad social... y, por último, la entrada en la CEE, que ha disparado los precios de los artículos de consumo muy por encima de lo que recogen las cifras oficiales de inflación, son algunos aspectos que permiten vislumbrar el panorama real —y sus consecuencias de la reconversión.

SIDERURGIA: La aniquilación de Sagunto

En la siderurgia, la política de reconversión se traduce en el verdadero desmantelamiento industrial de algunas zonas. Como se señala en un riguroso y documentado artículo dedicado al "caso de Sagunto" en la revista *Mientras Tanto...* nº 22, el coste monetario total de la reconversión de la siderurgia, asciende a unos 600.000 millones de pesetas. Reproducimos una parte del artículo mencionado a fin de poder hacernos una idea general del estado del sector siderúrgico.

"En nuestro país, la crisis siderúrgica aparece con cierto retraso, debido en gran parte a las políticas expansionistas y de no repercusión del incremento de precios del petróleo, prácticamente, hasta 1975. Por ello, 1974 es el año en que el consumo de acero alcanza su máximo. A partir de entonces, se inicia un descenso continuado del mismo (ver cuadro III). Sin embargo, y paradójicamente, la producción siguió aumentando, no deja de crecer y la capacidad productiva sigue aumentando hasta 1983, en que con la reconversión se estabiliza. Por último, y para acabar de complicar el cuadro, en un país "excedentario" en acero importamos 1,8 millones de toneladas de acero en 1982, lo que significa el 22% del consumo y exportamos 6,4 millones de toneladas, es decir, el 48% de la producción".

Pero en el caso de la siderurgia, caben hacer dos apreciaciones: una primera, acerca de las razones que apoyaron las decisiones tomadas en la aplicación del plan de reconversión del sector, en general, y una segunda aclaración, acerca de la elección de Sagunto, como víctima, en particular. De cualquier modo, en ambos casos, han primado consideraciones de tipo político. El gobierno ha preferido orientar el dinero no hacia nuevas inversiones que mejorasen las condiciones del sector, subsanando los problemas derivados de la mala gestión y de unos procesos de producción fragmentarios y absurdos en su concepción y puesta en práctica. Como muestra un botón: el acero producido en la antigua cabecera de Sagunto debía viajar al norte o al extranjero para ser laminado en bobinas en caliente (BC) que han de ser llevadas de nuevo a Sagunto para que el moderno tren de laminado en frío (TLF) lo convierta en chapa de alta calidad.

La reconversión de la siderur-

CUADRO III

El sector siderúrgico español

Año	*Capacidad*	*Producción*	*Exportaciones*	*Importaciones*	*Consumo aparente*	*Previsión 1974*
1970		7,55	0,33	2,535	8,544	
1974	13,6	11,836	1,068	1,606	11,767	11,405
1975	13,9	11,421	2,054	2,367	10,010	12,170
1976	14,5	11,312	3,234	3,29	10,044	13,130
1977	15,1	11,498	3,519	1,451	10,122	14,230
1978	15,7	11,645	5,454	1,013	8,440	15,380
1979	16,3	12,554	5,567	1,380	7,989	16,575
1980	16,9	12,913	5,927	1,682	8,652	17,685
1981	17,3	13,106	6,555	1,488	8,406	18,850
1982	17,5	13,178	6,400	1,785	8,041	20,065
1983	17 *	12,731	7,409	1,389	7,9 *	

NOTAS Todos los datos en millones de Tm de acero bruto equivalente.
* Estos datos son provisionales, aparecidos en la prensa.
FUENTE: UNESID, varios años, y programa siderúrgico nacional, revisión de 1974.

CUADRO II

Resumen estimativo de los planes conocidos de reconversión de sectores industriales.

	Núm. de empresas afectadas	*Duración del Plan (años)*	*Inversión estimada (mill. pts.)*	*Plantilla total (número de personas)*	*Reducción plantilla*
Siderurgia integral	3	1981-83	158.700	43.000	5.800
Aceros comunes y especiales	83	1981-84	69.000a	29.000	5.000
Construcción naval	31	1981-83	13.800a	44.000	6.000
Bienes de equipo	5	1981-84	7.100b	16.000	5.000
Forja pesada	2	N.D.	N.D.	2.300	600
electrodomésticos	20	1981-85	12.000a	30.500	7.000
Papel	2.500	1981-86	9.000b	25.000	2.000
Textil	7.200	1981-86	125.000	420.000	43.000
Calzado	1.400	1981-84	18.000	63.000	5.000
Componentes eléctricos automoción	2	1981-83	14.300	7.300	1.700
Componentes electrónicos	3	1981-84	2.420	4.000	600
TOTAL			429.320	684.100	81.700

Otros sectores:
- Fundición y semi-transformados de cobre.
- Construcciones metálicas y calderería.

N.D.: No disponible
(a) Estimación propia.
(b) Estimación propia que implica aproximadamente duplicar la inversi´on media anual del periodo 1978-79.
Fuente: Ministerio de Industria e informaci´on de prensa.



gia es difícilmente justificable, en los términos que se ha llevado a cabo, ya que sólo apuntaba al desmantelamiento y no a la mejora de la industria. Pero la elección de Sagunto, como víctima propiciatoria, desenmascara de una forma inapelable, los móviles políticos de la medida. Cuando se centró la polémica en torno a la conveniencia, o no, de instalar el nuevo tren de bandas en caliente (TBC) en Sagunto, el gobierno se cerró en banda, a pesar que "su única ubicación racional era en Sagunto, lo que llevaba a la ampliación y modernización de la cabecera a medio plazo, o en otras palabras, llevaba a la instalación de una planta siderúrgica ultramoderna en una ubicación óptima. Los intereses siderúrgicos de la CEE no veían tal propuesta con buenos ojos. El capital privado de Altos Hornos de Vizcaya aún menos, ya que ello iría en detrimento de su propia empresa. Los intereses privados ligados a Ensidera tampoco estaban dispuestos a que surgiera una nueva siderúrgica pública cuya gestión, desde su nacionalización, es ejemplar".

SECTOR NAVAL

El plan de reconversión naval que diseñara el último gobierno de UCD, fue asumido y resuelto con "mano firme" por el gabinete de F. González. En este caso, se pretendía reducir la producción en cerca de un 60% dejándola en una cifra de 445.000 TRBC (toneladas de registro bruto compensado). O dicho de otro modo, mantener la producción de los astilleros españoles al 40% de su capacidad. Las repercusiones sobre el nivel de empleo serían el resultado de la operación matemática que consiste en asignar 33 horas para la producción de cada tonelada. En opinión de los propios trabajadores, aceptar la propuesta gubernamental suponía una pérdida de alrededor de 20.000 puestos de trabajo directos, repartidos proporcionalmente entre los astilleros afectados por la reconversión (Vigo, Ferrol, Gijón, Bilbao). A ello, habría que añadir la pérdida inducida de empleos que viene a representar casi el triple de la cifra de los puestos de trabajo "directos" ya que el coeficiente de empleo inducido en este sector es de 2,8. Si tenemos en cuenta que en 1982 el número total de trabajadores de este sector era de 51.493, es fácil comprender la importancia de la reducción que lleva consigo la reconversión aplicada a partir de 1983 por el PSOE.

También aquí, las razones políticas contaron lo suyo a la hora de repartir los "perjuicios" o sea, los despidos. Por ejemplo, al arremeter contra los astilleros gijoneses, el gobierno optaba por la política del mal menor en Asturias —donde cuenta con una mayoría de representación PSOE— ya que la reconversión siderúrgica había "respetado" Ensidesa. Además, en el sector naval asturiano, la UGT, no era mayoritaria: se castigaba, así, a los trabajadores "irresponsables" que se resisten a aceptar la política gubernamental.

En el caso de los astilleros Euskalduna, el gobierno madrileño, daba el escarmiento a una empresa vasca que en su constitución se había presentado como un intento de sacar adelante una empresa con marcado carácter nacionalista (aunque a la hora de la verdad el sindicato nacionalista ELA tampoco puede decirse que echara toda la carne en el asador en la defensa de Euskalduna).

CUADRO IV

	N° personas ocupadas en las industrias de:			
	1979	*1980*	*1981*	*1982*
CALZADO	89.204	87.467	75.770	63.922
TEXTIL	303.228	300.901	267.431	240.836

MINERIA (carbón)

En este sector, la reestructuración fue, fundamentalmente, realizada por UCD. Por otro lado, se trata de una fuente de energía —el carbón— cuya utilidad, a pesar de la competencia del petróleo y de la energía nuclear, no puede decirse que haya quedado al margen de la importancia económica. Como lo demuestra el caso británico —recordemos la huelga que enfrentó a los mineros al gobierno Tatcher durante el periodo 1984-85— lo que necesita ese sector son medidas que favorezcan el incremento de la producción. Por eso, en este sector se intentaba conseguir justamente lo contrario de los otros sectores comentados: incrementar la producción. Así, como ya decíamos en el n° 13 de LA ESTIBA, enero de 1986, en el PEN (Plan Energético Nacional) se preveía un aumento de la producción de casi un 100% en el periodo que va de 1978 a 1987, puesto que de los 17.9 millones de toneladas producidas en 1977, se pretendía alcanzar en 1986, la cifra de 35,7 millones de toneladas producidas. Ahora bien, se trata de doblar la producción pero manteniendo el mismo nivel de empleo. En su conjunto, la producción de carbón (lignito, hulla y antracita) ha pasado de 14.003.569 toneladas en 1975 a 39.573.556 toneladas en 1982; sin embargo, el número total de trabajadores durante ese tiempo pasó de 52.698 a 53.248.

Es decir, se ha incrementado la tasa de explotación de la fuerza de trabajo en la minería, pues ahora, prácticamente, el mismo número de trabajadores producen un volumen triplicado de carbón. Se han creado, pues, las condiciones óptimas para una eventual reprivatización del sector.

CALZADO Y TEXTIL

Aquí la reconversión adquirió los tintes de un verdadero juego de magia circense. La industria ha "desaparecido", aunque no por ello las tiendas de ropa y calzado hayan visto desprovistos sus escaparates. Expliquémonos: oficialmente, la mayor parte de la industria de ambos sectores, ha sido desmantelada; la maquinaria se ha redistribuido entre una multitud de pequeños talleres familiares y "clandestinos" y se sigue haciendo el mismo trabajo para el mismo patrón. Aparentemente, todo va, como antes. Bueno, todo no. El patrón sigue siendo el mismo, los trabajadores también, pero la situación laboral es completamente distinta y perjudicial para el trabajador. Ahora, quien era trabajador de plantilla se ha hecho "autónomo" o se ha constituido en "cooperativa de trabajadores" y trabaja más, por menos, y además en condiciones laborales "anormales". O sea, la reconversión es, simplemente, conversión de la actividad del sector en economía "sumergida" o "trabajo negro"... En definitiva, el trabajador se ha visto reducido a unas condiciones de trabajo aún más "precarias" de las normales que se traducen en unas mayores posibilidades de acumular para los empresarios beneficios que se han visto "librados" de los compromisos laborales que las relaciones normales de producción conllevan.

Es difícil aportar cifras al respecto porque oficialmente no está "controlada" la industria y los trabajadores de ese sector. (La política de vista gorda del gobierno hacia estas formas de explotación que recuerdan el pasado medieval, así lo exige). Sin duda la complicidad de los responsables de velar por el cumplimiento de la legalidad vigente en materia laboral, es evidente. Su cinismo lleva, incluso, a justificar esta situación ... "pues al fin y al cabo, la gente tiene trabajo". En esas condiciones no sólo se aseguran unas mayores ganancias para los empresarios, sino que su autoridad sobre unos trabajadores aislados y amedrentados se ve reforzada.

Naturalmente, todo el plan de reconversión industrial se ha visto complementado con toda una serie de medidas: facilidades para flexibilizar las plantillas (despido libre); reducción de la cotización empresarial a la Seguridad Social; congelación salarial; normativas para nuevas contrataciones de trabajadores eventuales; reducciones en los impuestos para la empresas; subvenciones a los empresarios en excelentes condiciones de amortización, etc. Sin embargo, todo ello, no ha evitado que las previsiones de reindustrialización del gobierno PSOE se hayan quedado en pura especulación ministerial y las ZUR (Zonas de Urgente Reindustrialización) hayan sido un rotundo fracaso (no sólo no se ha absorbido el excedente de mano de obra despedida por la reconversión sino que el desempleo se ha incrementado, aún más —ver cuadro V).

En fin, después de cuatro años de reestructuración capitalista gestionada por el PSOE el prometido "cambio" en el sentido de una mayor "emancipación de los trabajadores" que cabría esperar de un partido que se autodefine socialista, ha resultado ser un cambiazo; una verdadera falsificación de la memoria histórica del PSOE: la emancipación de los trabajadores ha dejado paso a la "liberación" de los empresarios de los inconvenientes y responsabilidades que la gestión empresrial trae consigo.

Será por todo ello, por lo que el PSOE en su programa electoral ha eludido hacer cualquier precisión acerca de los objetivos que se propone cumplir, en su eventual reelección en las próximas elecciones generales del 22 de junio. Así, no defraudará a nadie. Si no se hacen promesas concretas (o chistes de mal gusto como el de los 800.000 puestos de trabajo!) nadie podrá pedir explicaciones si luego, la política que siga el gobierno es, exactamente, la contraria de la que cabría esperar. Por eso el PSOE se presenta, ante estas próximas elecciones, con todo un catálogo de generalidades que es solo la palabrería tras la que se esconde una clara intención de continuar con su actual política de revitalización de los intereses capitalistas a costa, naturalmente, de los trabajadores. En este sentido, los cuatro años de experiencia de gobierno PSOE son bastante elocuentes.

CUADRO V

Evolución de la población activa y del paro		
	Enero 1980	*Octubre 1985*
Pobl. activa	13.105.100	13.271.200
Parados	1.163.575	2.731.505

LUCHA EN LOS PUERTOS

Siguen las acciones de rechazo al decreto del Gobierno

En el último número de LA ESTIBA dábamos cuenta de la reunión de Coordinadora en Madrid los días 14 y 15 de Abril y de la reunión con las Centrales Sindicales donde se acordó, como rechazo al decreto del Gobierno, convocar una huelga indefinida en todos los puertos e iniciar la reintegración de los fijos de empresa al censo como mejor medida para oponernos a la privatización.

La incidencia de esta medida ha sido diversa en cada puerto debido a la importancia numérica de los fijos en relación al censo, o a la posición que ante tal medida han tomado las empresas estibadoras o las distintas Autonomías. Pero en todos los puertos se han desarrollado y se están desarrollando acciones de protesta. He aquí un resumen de lo acontecido hasta ahora.

Breve cronología

DEL CONFLICTO PARA EL RETORNO DE LOS FIJOS AL CENSO

Abril

Dia 23: Circular del Director Ejecutivo de la OTP explicando la no aceptación de la extinción de los contratos para el reingreso al censo. Expone que sólo los reingresará en el caso de que la autoridad laboral competente autorizase la extinción de las relaciones de trabajo a través de expediente de regulación de empleo.

Dia 24: En la reunión de zonas de Coordinadora se acuerda el retorno de los fijos.

Dia 25: En Bilbao se paraliza el puerto al no aceptar esta medida la OTP y hacer la contratación el Comité de Empresa.

Dia 29: En *Bilbao* sigue el puerto parado. En *Barcelona* se reune la Asociación de empresas y por 14 votos contra 4 deciden no firmar el escrito de rescisión de los contratos. La asamblea de delegados decide aplicar el rendimiento en lo mínimo (R.M.) y las medidas de Seguridad e Higiene (S.H.).

Dia 30: *Bilbao* sigue haciendo la contratación el comité de empresa. En *Valencia* los fijos se integran a plaza y el comité hace la contratación. *Santander*, paran dos barcos desviados de Bilbao. En *Castellón* los fijos pasan a plaza lo que es aceptado por el delegado de trabajo. En *Cádiz* las empresas firman el pase de los fijos a plaza. En Barcelona se convoca asamblea informativa de mujeres. Asisten 75.

Mayo

Dia 2: En *Barcelona* se continua con el R.M. y las medidas de S.H. En *Bilbao* y *Valencia* el Comité de empresa sigue haciendo la contratación. En *Alicante* el resto de los fijos al mediodía pasan a plaza. En *Tenerife* mantienen el R.M: al presidente de la asociación. En *Las Palmas* el delegado de trabajo parece dispuesto a firmar la regulación. Los camioneros autónomos de Barcelona se solidarizan con los estibadores.

Dia 5: Continua la misma situación que el día anterior.

Dia 6: Sigue el R.M. y las medidas de S.H. en *Barcelona.* El PAB recibe comunicación de Madrid para que se nieguen las gruas en caso que el pedido no lo sirviera la OTP. El comité de empresa se reune con el Cap de Servei de la Conselleria de treball de la Generalitat. Por la tarde la Asociación de empresas acepta por 18 votos contra 3 abstenciones el pedir la regulación, es decir, el pase de los fijos al censo de rotación.

Dia 7: Se levantan en *Barcelona* las medidas de S.H. y se mantiene el R.M. en señal de buena fe por la postura adoptada ayer por la Asociación. A las 13,30 se presentan en la Conselleria los expedientes de regulación de empleo. En Madrid se interpreta que todo este movimiento es llevado por Alianza Popular para desacreditar a los socialistas en las próximas elecciones. En *Valencia* por la mañana las empresas no contratan al ser amenazadas por el PAV. Por la tarde hacen el trabajo con grúas propias.

Dia 8: En *Valencia* las empresas se dirigen al PAV para que normalice la situación. Ante la negativa amenazan en trabajar en adelante con los medios propios. En *Bilbao* sigue contratando el Comité de Empresa. Se para el puerto de *Tarragona*. En *Tenerife* una empresa ha firmado la regulación y siguen con el R.M. En *Las Palmas* las empresas presionadas presentan Lock-out, temen represalias de la Administración.

Dia 9: Se aprueba en Barcelona el expediente de regulación. Angel Delgado presiona a la OTP que haga recurso de alzada cuando los tenga todos. *Valencia* y *Bilbao* el comité de empresa continua haciendo la contratación. En Bilbao se intenta socializar el salario de asistencia. *Cádiz* en S.H.

Dia 10: *Málaga* empieza un R.M. en solidaridad con los puertos en conflicto. En los demás puertos todo sigue como en días anteriores. *Tenerife* sigue el R.M. en todas las empresas que tienen fijos. Se reunen con el gobernador y la OTP. El problema se centra en dos empresas y en algunos fijos de UGT reacios a pasar al censo.

En *Las Palmas* presionan con medidas de S.H. ante el titubeo de las empresas. En *Algeciras* se para a partir de las 14 h.

En *Cadiz, Valencia y Bilbao* el comité hace la contratación. *Castellón* para porque la OTP suspende la resolución de la delegación de Trabajo. En *Tenerife* sigue el R.M. y mucha policía en el puerto. En *Huelva* empieza el R.M. y unos pocos de UGT piensan mandar escrito a OTP diciendo que el día 18 no piensan ir a la huelga para que no les descuenten el salario de asistencia.

Dia 13: En *Cádiz* los fijos de empresa reingresan al censo de rotación sin necesidad de hacer el expediente de regulación de empleo. En *Canarias* el gobierno autonómico está presionando para que se solucione el problema antes que el Rey haga su visita en los próximos días. *Bilbao* y *Valencia* continua el comité de empresa haciendo la contratación. *Castellón* continua parado y Málaga y Huelva en R.M. La Administración convoca a los estibadores de *Bilbao* proponiéndoles la vuelta de los fijos al censo de rotación con la condición de que las empresas los contraten diariamente antes de empezar la rotatividad. El comité postpone su decisión a la asamblea de mañana por la mañana. En *Barcelona* la Generalitat retrasa la firma de la resolución de la segunda parte del expediente de regulación de empleo presionado por un telegrama del ministerio de trabajo que recibió el viernes por la noche después del consejo de ministros acusándolos de FRAUDE DE LEY. Crecen los rumores que en el próximo consejo de ministros se quiere aprobar un decreto para hacer funcionar la OTP mientras se aprueba la nueva ley.

Dia 14: Se celebra en Madrid reunión entre el Ministerio de Trabajo, obras públicas e interior y el delegado de gobierno Canario para tratar el tema de los puertos.

Las Palmas no trabaja al haber difundido Radio Nacional esta mañana que por orden de la superioridad los fijos no pasarán al censo de rotación. En *Tenerife* continua el R.M. El gerente de la OTP ha mandado 20 cartas de expediente de despidos por negarse a trabajar en un barco en que los maquinilleros no eran estibadores portuarios.

En *Bilbao* la asamblea no acepta la propuesta de los fijos a la rotatividad con las limitaciones propuestas. El comité de empresa vuelve a hacer la contratación y solamente la empresa Acha hace pedido. *Barcelona*, reacción fuerte de los estibadores portuarios por la actitud de la Generalitat y la de Madrid en las funciones traspasadas, que como protesta paran el puerto y van en manifestación a la Generalitat, sacando con ellos la maquinaria fuera del puerto colapsando la ciudad. El conseller de treball recibe a una comisión y les dice que en un plazo de dos días podrá informar en qué sentido está en fuera de ley.

Dia 15: Las zonas de la Coordinadora se reunen en Valencia para estudiar la conflictividad portuaria y refrendar la huelga del próximo día 18 a través de sus bases. *Las Palmas* permanece parado y *Tenerife* en R.M. como en días anteriores. *Valencia* y *Bilbao* siguen contratando el comité de empresa. En *Algeciras* sólo trabajan una jornada al no querer doblar. Varios barcos parados.

Dia 16: Algeciras continua con acciones para retrasar los barcos. Para hoy han decidido colgar las chapas doce sí y uno no. En *S. Carlos* la OTP no acepta el pase de fijos al rollo de rotación una vez finalizado el contrato. En *Palamós* en vista de la huelga del 18 desvían un barco para *Vilanova* a descargar 600 paquetes de madera. En *Tenerife* y *Las Palmas* se convocan los consejos locales para poder despedir a estibadores. En *Huelva* 26 estibadores de UGT dispuestos a trabajar el domingo. CCOO confirma que Sevilla y Santander secundarán la huelga.



Alegaciones al Gobierno

Publicamos a continuación las alegaciones que Coordinadora presentó al proyecto de Ley del Gobierno el 16 de abril de 1986.

Consideraciones generales

Interesa, en primer lugar, realizar unas consideraciones generales que por sí mismas justifican la solicitud de ampliación del trámite de audiencia y la apertura en un proceso más sereno de diálogo entre los agentes sociales presentes en el Sector y la Administración. No en vano los estudios realizados por la Comisión Delegada nombrada al efecto por el Gobierno ha tenido necesidad de retrasar la finalización de los trabajos por la complejidad de los problemas derivados de la propia peculiaridad del sector, mientras que al contrario, la audiencia a las organizaciones sindicales representativas en el sector se pretende efectuar en sólo tres días desde la recepción del documento.

En tal sentido, basta considerar lo siguiente:

a) El documento presentado no es un texto articulado que goce de la precisión que un documento de las características y objetivos que se persiguen, "reorganización del sector". Con ello, el trámite de audiencia mal puede considerarse tal, puesto que, en realidad, se nos expone un texto que define líneas generales sin la delimitación y concreción suficiente.

b) En igual sentido, el documento —del que se nos comentó en el acto de la reunión viene complementado por otros que desarrollan las líneas generales en él contenidas, pero de los que no se nos ha dado traslado— por su generalidad deja sin desarrollar aspectos de singular importancia; sistema de adscripción de los trabajadores a las empresas, tanto en rotación como con caracter de mayor permanencia, sistema de financiación de las Sociedades Estatales, definición de las denominadas labores portuarias, etc.

c) El proyecto, si bien define la actividad como servicio público sobre el que gravita el interés general, por lo que puede practicarse respecto de la misma limitaciones a determinados derechos fundamentales de conformidad con los presupuestos constitucionales, quiebra el hilo conductor al pretender implantar de forma generalizada el régimen laboral común a una actividad de la que el propio legislador ha declarado su especialidad sin distinción alguna.

La Administración pretende asumir los "planteamientos sindicales" formulados por las organizaciones del sector. Sin embargo, aunque debamos reconocer la aceptación de planteamientos sindicales básicos, por otra parte, totalmente evidentes, como el interés general y el carácter de servicio público, es lo cierto que los mismos no se desarrollan hasta sus últimas consecuencias y que las excepciones se convierten en reglas. Tales consecuencias y el desconocimiento de la existencia de un colectivo de estibadores portuarios vinculados con la Administración en ámbito estatal, nos obliga a concluir que, salvo la apertura de un proceso de diálogo sereno que matice las alternativas presentadas por la Administración, la fórmula de reorganización del sector trae consigo —además de la inestabilidad en los puestos de trabajo, las reducciones de las plantillas de los puertos—, la vulneración del status actual de los estibadores portuarios y de los derechos laborales básicos que en la actualidad les amparan.

La Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, en cuyo nombre actuo, ha expuesto a V.E. las cuatro reivindicaciones básicas sin las cuales estimamos no se dá una adecuada respuesta al interés general, en la prestación del servicio público ni a la legítima estabilidad en el empleo de los estibadores portuarios. Así, la unidad, la rotatividad, la profesionalidad y la existencia de una entidad de ámbito estatal.

La unidad del colectivo reivindicada, debe entenderse como la vinculación de la totalidad de los estibadores portuarios a un mismo régimen laboral caracterizado por la especialidad declarada por el legislador. Pero es más, tal unidad viene, asimismo, fundamentada en la existencia histórica de un colectivo portuario único a nivel del estado, del que se desconocen totalmente, en el proyecto de reorganización presentado, sus derechos.

La respuesta de la Administración en el sentido de no aceptar en absoluto tal reivindicación básica, manifestada en la existencia de cuatro tipos de estibadores portuarios en atención a su procedencia, régimen de contratación y régimen de condiciones de trabajo, cuales son: los trabajadores de la Sociedad Estatal, los de las Empresas concesionarias (fijos de Empresa), los fijos adheridos y los fijos de trabajos discontinuos procedentes de los censos del INEM y contratados directamente por las Empresas concesionarias, justifican el rechazo total de la alterntiva de Reorganización presentada por la Administración.

De otra parte, el ámbito territorial de las Sociedades Estatales, de las que se pretende su constitución en cada uno de los veintisiete puertos de interés general, además de resultar de dudosa exactitud (no en vano, en la reunión celebrada y a preguntas formuladas por esta representación, se dudó por V.E. de la constitución de tales sociedades en todos los puertos, y se afirmó la imposibilidad de constitución de las mismas en los puertos en los que existen actualmente estibadores portuarios pero, por el contrario, no estan declarados como de interés general), vulnera el principio de solidaridad existente con lo que se causan importantísimos perjuicios a los estibadores portuarios de los puertos de una misma provincia, base territorial para el cálculo de los salarios reguladores, unidad de negociación colectiva generalizada, etc.

La indefinición de las labores portuarias, y la exclusión generalizada, a la vista de la fórmula o mecanismo previsto para ello, de la actividad de estiba-desestiba, carga-descarga, arrastre, etc., de las labores realizadas en la pesca fresca, cierran el círculo vulnerados de una parte, de las condiciones de trabajo existentes en la actualidad, y de otra, de las reivindicaciones básicas de los trabajadores portuarios, expuestas bajo las denominaciones de unidad, profesionalidad, y ámbito estatal del colectivo.

Por último, cabe destacar lo que a nuestro juicio es la mayor contradicción con la filosofía que inspira nuestras reivindicaciones básicas, al tiempo que constituye, al menos desde un punto de vista formal, el planteamiento sindical aceptado en plenitud.

La necesaria profesionalización de los trabajadores portuarios, el mantenimiento del servicio público que atienda tal actividad y la discontinuidad "generalizada" del tráfico marítimo conlleva la aplicación de un sistema de distribución-organización de los trabajos de forma rotativa. Tal principio de rotatividad debe operar en la correlación entre "todo" el tráfico marítimo y "todos" los profesionales estibadores, sin perjuicio de las excepciones que para la atención de determinadas responsabilidades (especialmente las referidas a la organización del trabajo —encargados generales de las empresas concesionarias—, y aquellas otras que por el alto grado de especialización sean susceptibles de una permanencia superior a la de la jornada diaria —manipulación de maquinaria de alta tecnología).

Por el contrario, la alternativa formulada por la Administración convierte la excepción en la regla, de tal forma que sólo excepcionalmente se efectuará la rotación entre los profesionales portuarios de las sociedades estatales en relación con el tráfico marítimo no sustraido por la actividad de las empresas concesionarias que, mediante la integración en sus propias plantillas de parte del colectivo, organizará sistemas de rotación interna.

Con ello, el principio de asunción de los costes por la propia actividad, contradictoriamente expuesto en el documento, no arraiga plenamente en su desarrollo. Las empresas concesionarias no contribuirán al sostenimiento del colectivo profesionalizado disponible para el servicio público en atención a los trabajadores que integran en sus propias plantillas (rompiendo el principio de unidad antes expuesto), sino sólo y exclusivamente en proporción al uso de los profesionales que utilicen de las sociedades estatales, de tal forma que no queda garantizado el sostenimiento del servicio público que justifica la especialidad de la relación laboral y las limitaciones a derechos fundamentales reconocidos constitucionalmente, peligrando con ello la estabilidad en el empleo de los trabajadores que permanezcan en las sociedades estatales, al preverse la autorización de continuos expedientes de regulación de empleo para adecuar las plantillas, no sólo en este momento inicial, sino de forma continuada y permanente, articulando para ello un censo especial de "parados portuarios" en las oficinas de empleo del INEM.

Por lo expuesto, debemos informar a V.E. que, salvo que tal documento constituya un punto de partida en la apertura de un proceso de diálogo que concluya con la aceptación de fórmulas que permitan la aceptación, aún parcial de las reivindicaciones básicas de los estibadores portuarios, la posición de la Organización que represento es de *rechazo total al proyecto de reorganización presentado por la Administración.*

Barcelona

El miércoles 14 de Mayo, ante la negativa de la Consejería de Trabajo de la Generalitat de firmar los expedientes de regulación, cuando parecía que había acuerdo, la Asamblea de estibadores decide parar el puerto a las 10 de la mañana e ir en manifestación hasta la Generalitat. Se inicia pues desde el puerto una manifestación de más de mil estibadores y con gran cantidad de maquinaria pesada, que colapsa el tráfico de la ciudad. En la Plaza de San Jaime, ante la Consejería de Trabajo, se aparca la maquinaria mientras los estibadores aguardan el resultado de la entrevista de una comisión de estibadores con el Conseller de Treball. Este arguyó presiones desde Madrid por parte del ministerio que insistía en que no se cumplía la ley con los expedientes de regulación de empleo, pero que les pedía a los estibadores un plazo para poder acceder a la firma de todos los expedientes.

La manifestación cortó el tráfico en Via Layetana a la altura de Delegación de Trabajo, y también en el Pase Colón, junto a las Ramblas con maquinaria de gran tonelaje. Allí la Asamblea dió por finalizado el paro y todas las máquinas se devolvieron por personal voluntario.

Bilbao, paro total



Andalucía, sus puertos



(Comenzamos con este reportaje sobre la BAHIA DE CADIZ, un informe sobre los puertos de Andalucía que irá apareciendo en los próximos números de LA ESTIBA)

Es difícil encontrar, por mucho que se rebusque en la memoria, un pueblo que, como Andalucía, se haya visto humillado por los sucesivos regímenes y gobiernos hasta hacer de su imagen una caricatura. Al abandono y desprecio oficial, con sus lamentables consecuencias de hambre, paro, emigración y represión que, hasta el presente resumen la historia de Andalucía, se ha venido a añadir la humillación del sarcasmo: el franquismo convirtió la imagen oficial de Andalucía en las castañuelas de España. A la dramática realidad de un pueblo acosado por las calamidades de la España "Grande y Libre" (la miseria, los señoritos, la guardia civil...) se le puso traje de volantes y a ritmo de sevillanas se le aplicó la política del palo y tente en pié.

La tragedia convertida en tópico y postal para turistas (¿se acuerda, Sr. Fraga?) y la dignidad del jornalero, como siempre, pagando su factura en los cuartelillos.

Pero no nos engañemos, no estamos hablando, simplemente del pasado; hablamos de la humillación y de la situación social de un pueblo proletarizado y empobrecido, reprimido y caricaturizado, aún en el presente.

A lo largo de todo el proceso de su historia, Andalucía, fue tomando cuerpo como una región agraria repartida entre grandes propietarios, sobre todo en las provincias de su zona occidental (Sevilla, Cádiz...) con lo que, a grandes rasgos, puede decirse que la sociedad andaluza queda polarizada en torno a dos sectores: una minoría propietaria de grandes extensiones de tierra y el grueso de la población proletarizada (jornaleros).

El carácter temporal de las labores agrícolas hace del jornalero un trabajador precario, sujeto a unas especiales condiciones de vida entre el trabajo temporal y el desempleo que fue una de las razones que impulsó las contínuas oleadas de inmigrantes. Durante el siglo veinte, esta situación fue la causa de la huida de centenares de miles de andaluces que se convirtieron en la reserva de mano de obra barata de las áreas industriales del norte de la Península y Cataluña.

Pero los problemas de Andalucía no se acabarían con el simple exilio económico de parte de la población. Desde que el gobierno español, ya en los últimos años del franquismo, se planteara la integración de España en el Mercado Común, la reestructuración de la explotación agraria en Andalucía, empezó a tomar cuerpo. La búsqueda de mayor rentabilidad orientó las inversiones hacia los regadíos (sobre todo en el valle del Guadalquivir) y transformó las labores agrarias dotándolas de una tecnología avanzada que, en cualquier caso, supuso una reducción significativa de la mano de obra temporera. Ahora bien, no pensemos que, porque en el valle del Guadalquivir la explotación de la tierra haya alcanzado una altura equivalente a la de los países más desarrollados de Europa, Andalucía esté en vías de salir del subdesarrollo. A todas sus desgracias, Andalucía une la de padecer una vieja enfermedad: los señoritos. Esa mezcla de señor feudal y nuevo rico americano en el que el espíritu capitalista y emprendedor difícilmente encuentra sitio en su alma de "noble español". Por eso mismo, el capital acumulado en las tierras del sur no se ha traducido en el desarrollo general de Andalucía. La industria de transformación de productos agrícolas es mínima y la industria, en un sentido más amplio, salvo las refinerías de Huelva y Algeciras y la química de Huelva, inexistente.

Por eso, los puertos del sur peninsular han tenido una importancia secundaria respecto a los puertos industriales del norte y Levante. Sin embargo, recientemente, aparecen síntomas esperanzadores en lo que pudiera ser su relanzamiento. Esta es la impresión que se puede sacar, al menos, por lo que se refiere a los puertos de la bahía de Cádiz y de Algeciras. A la luz de los últimos datos (1984) estos puertos parecen ser los puntos de escala escogidos por algunas líneas de navegación internacional. Por ejemplo, y tomando como referencia el movimiento de contenedores, en la bahía de Cádiz, en el año 1984, fueron manipulados 98.620; mientras que en el puerto de Algeciras, en ese mismo año, el número de contenedores manipulado ascendió a 341.520, de los cuales 243.986 entraban dentro del régimen de tránsito. Este dato es significativo en el sentido que decíamos antes de la elección de este puerto, como centro de redistribución del tráfico internacional con una importancia que será creciente. Por contra, a excepción del ya mencionado ejemplo de la bahía de Cádiz, el resto de los puertos andaluces el volumen de tráfico disminuye de forma apreciable y, en el caso concreto de la manipulación de contenedores, es mínimo.

En fin, la política del gobierno pseudosocialista no induce al optimismo a la hora de encarar las posibilidades de que Andalucía deje de ser un cortijo, para unos; un lugar de vacaciones, para otros, y un castigo para los jornaleros. La farsa que el gobierno del Sr. González ha pretendido presentar como Reforma Agraria dice mucho acerca del continuismo político y del permanente desprecio oficial hacia los intereses más elementales de los trabajadores andaluces.

Todo parece indicar que con la integración en el Mercado Común, el desempleo creciente y la política de parches, la Andalucía que Franco presentara como la castañuela de España, se acabe convirtiendo, bajo los designios de un "abogado sevillano", en el tablao de Europa.

La bahía de Cádiz

Cádiz, con su Bahía, ha jugado un papel decisivo en la historia de España, a lo largo de los años. En el siglo pasado, el mayor signo de libertad y de ideas nuevas se da cita en Cádiz, con unas Cortes Constituyentes que redactan la Constitución por aquellos tiempos más avanzada de Europa. En el siglo XVIII su flujo comercial le convierte en un lugar privilegiado en relación a Las Indias y a Europa. Hoy, su situación estratégica de puerto de entrada y salida de la C.C.E., le situa de nuevo en un lugar prominente.

Hoy la Bahía de Cádiz es una realidad con la integración de Puerto Santa María y Bajo de la Cabezuela, y la Zona Franca con su relativa independencia. En 1984 se inaugura la Terminal de Contenedores Reina Sofía y se termina la pavimentación del parque de contenedores del Puerto Santa María. Con la integración antes dicha se pasa a una cierta especialización de cada puerto, según sus características, es decir, a partir de su situación, accesos, calado, etc. En este sentido y a partir de los proyectos en marcha, CADIZ quedaría como gran puerto de tráfico general y graneles y buques RO-RO y de pasaje, y portacontenedores, especialmente los de transbordo (80%). PUERTO SANTA MARIA continuaria su especialidad en pesca, y también mercancía general y graneles. LA CABEZUELA, por su inmejorable situación de cara a la salida de las mercancías y salida de toda la nueva industria del ZUR, se convertiria en la plataforma para contenedores hacia el interior y tráfico de graneles sólidos. La Zona Franca, por su situación ventajosa ya que las mercancías que llegan en régimen de depósito o en situación de tránsito no pagan derechos de aduana ni otros impuestos, incrementa también la importancia de LA BAHIA.

Las perspectivas de mejoramiento del puerto se concretan en este momento en aumentar el calado (pasar de 11 a 13 m.); acabar la Terminal Reina Sofía para poder recibir los buques de la 4ª generación, con terminal ferroviaria propia y capacidad superior a 200.000 Teus anuales; y ampliación y mejoramiento de los accesos.

Reproducimos a continuación 4 cuadros, sacados de la Memoria del Puerto de la Bahía de Cádiz del año 1984, pues ayudarán a dar una idea más clara de la importancia de La Bahía: uno sobre el volumen total del tráfico y sus variaciones respecto al año anterior; otro centrado sólo en el tráfico de contenedores, teniendo en cuenta que en él sólo se tiene en cuenta el tráfico del puerto de Cádiz y el de Puerto Santa María; un tercer cuadro sobre clasificación de las mercancías da una idea más exacta del tipo mayoritario de tráfico: productos siderúrgicos y derivados del cultivo de la vid y del olivo, y cementos; y un último cuadro que refleja la situación de la mecanización de la carga y descarga, y al que tendría que añadirse el material auxiliar que en el puerto de Cádiz es de 5 carretillas elevadoras de gran tonelaje, 7 de mediano y 21 de pequeño tonelaje, y 5 portacontenedores de gran tonelaje y una de tonelaje mediano.

TRAFICO

CLASE DE TRAFICO	CADIZ			PUERTO DE SANTA MARIA			ZONA FRANCA			TOTAL BAHIA CADIZ			Variaciones %
	1982	1983	1984	1982	1983	1984	1982	1983	1984	1982	1983	1984	1984/1983
MERCANCIAS													
Graneles sólidos	351.423	247.599	379.553	249.488	238.427	403.110	247.320	328.947	247.344	848.231	814.973	1.030.007	+26,4
Productos petrolíferos	534.543	1.499.772	1.541.217	—	2.861	5.582	439.635	444.344	293.970	974.178	1.946.977	1.840.769	− 5,5
Otros graneles líquidos	18.036	21.337	16.698	42.914	1.056.109*	48.700	22.589	48.945	64.116	83.539	1.126.391	129.514	−88,5(+5,3)
Mercancía gnrl. convencional	374.239	288.916	334.761	222.677	190.848	50.682	98.159	98.339	80.413	695.075	578.103	465.856	−19,4
Mercancía gnrl. en contenedores	463.767	730.318	779.988	83.924	70.789	61.087	22.335	21.447	28.601	570.026	822.554	869.676	+ 5,7
SUMA	1.742.008	2.787.942	3.052.217	599 003	1.559.034*	569.161	850.038	942.022	714.444	3.171.049	5.288.998	4.335.822	−18,0(+1,2)
AVITUALLAMIENTO	282.878	368.674	342.536	94.602	56.890	53.002	74.297	122.063	108.336	451.777	547.627	503.874	− 8,0
PESCA FRESCA	27.946	30.909	22.896	10.054	11.824	13.771	—	—	—	38.000	42.732	36.667	−14,2
TRAFICO TOTAL MERCANCIAS	2.052.832	3.187.525	3.417.649	703.659	1.627.748	635.934	904.335	1.064.085	822.780	3.660.826	5.879.357	4.876.363	−17,0(0,0)

4.7.5.—TOTAL CONTENEDORES EQUIVALENTES A 20 PIES (1)

	CABOTAJE		EXTERIOR		TOTAL	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
EMBARCADOS						
Con carga	5.759	76.198	36.623	455.172	42.382	531.370
Vacíos	2.148	4.478	5.137	10.402	7.285	14.880
TOTAL	7.907	80.676	41.760	465.574	49.667	546.250
DESEMBARCADOS						
Con carga	5.311	55.693	18.446	189.003	23.757	244.696
Vacíos	5.059	10.009	20.137	40.119	25.196	50.128
TOTAL	10.370	65.702	38.583	229.122	46.953	294.824
EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS (2)						
Con carga	11.070	131.891	55.069	644.175	66.139	776.066
Vacíos	7.207	14.487	25.274	50.521	32.481	65.008
TOTAL	18.277	146.378	80.343	694.696	98.620	841.074

(1) De 10 pies o mayores.
(2) Incluídas 302.193 Tns. en régimen de transbordo.

4.3.7.—CLASIFICACION DE MERCANCIAS SEGUN SU NATURALEZA

MERCANCIAS	CABOTAJE			EXTERIOR			TOTAL		
	Carg.	Desc.	Total	Carg	Desc.	Total	Carg.	Desc.	Total
Crudo de petróleo	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fuel-oil	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gas-oil	—	925.759	925.759	—	—	—	—	925.759	925.759
Gasolina	—	617.540	617.540	—	—	—	—	617 540	617.540
Asfalto	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros productos petrolíferos	6.105	624	6.729	266	1.567	1.833	6.371	2.191	8.562
Gases licuados	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mineral de hierro	—	—	—	1.569	—	1.569	1.569	—	1.569
Piritas, piritas quemadas	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Otros minerales	10.647	104	10.751	43.790	9.072	52.862	54.437	9.176	63.613
Chatarras	1.130	—	1.130	—	23.367	23.367	1.130	23.367	24.497
Carbones	—	2.467	2.467	5.354	271.202	276.556	5.354	273.669	279.023
Productos siderúrgicos	2.737	15.701	18.438	148.881	8.149	157.030	151.618	23.850	175.468
Fosfatos	—	—	—	4.664	172	4.836	4.664	172	4.836
Potasas	—	—	—	—	903	903	—	903	903
Abonos naturales y artificiales	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Productos químicos	1.620	1.171	2.791	11.945	8.128	20.073	13.565	9.299	22.864
Cemento y clinker	70.447	28.394	98.841	290.013	—	290.013	360.460	28.394	388.854
Otros materiales de construcción	9.252	4.148	13.400	20.814	3.533	24.347	30.066	7.681	37.747
Maderas	855	2.154	3.009	8.221	8.049	16.270	9.076	10.203	19.279
Cereales y sus harinas	11.873	—	11.873	3.926	141	4.067	15.799	141	15 940
Habas y harina de soja	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frutas, hortalizas, legumbres	4.698	4.933	9.631	5.779	2.087	7.866	10 477	7.020	17.497
Vinos, bebidas, alcóholes y derivados	8.488	5.246	13.734	155.916	9.268	165.184	164.404	14.514	178.918
Sal	1+625	—	1.625	—	—	—	1.625	—	1.625
Papel y pasta	4.602	124	4.726	9.862	9.020	18.882	14.464	9.144	23.608
Conservas	502	4.011	4.513	19.255	5.269	24.524	19.757	9.280	29.037
Tabaco, café y cacao	17.089	9.085	26.174	1.177	25.825	27.002	18.266	34.910	53.176
Aceites y grasas	4.163	3.948	8.111	110.816	4.296	115.112	114.979	8.244	123.223
Otros productos alimentcios	30.812	510	31.322	8.395	2.359	10.754	39.207	2.869	42.076
Maquinaria y repuestos	1.497	2.106	3.603	4.498	7.142	11.640	5.995	9.248	15.243
Automóviles y sus piezas	25.261	21.014	46.275	2.964	3.723	6.687	28.225	24.737	52.962
Pesca congelada	3.617	15.022	18.639	3.887	4.913	8.800	7.504	19.935	27.439
Resto de mercancía	48.903	35.317	84.220	206.307	165.299	371.606	255.210	200.616	455.826
TOTALES	265.923	1.699.378	1.965.301	1.068.299	573.484	1.641.783	1:334.222	2.272.862	3.607.084

2.8.1.—GRUAS

2.8.1.1.—Grúas de muelle

Situación	Propietario	N	Tipo	Marca	Energía que emplea	CARACTERISTICAS Fuerza Tns	Alcance m.	Altura sobre B.M.V.E. m.	Rendimiento en condiciones normales de funcionamiento Tns./hora	Año de construcción
Muelles del Servicio:										
CADIZ:										
Muelle Reina Sofía	CONCASA	1	Contenedores	INTA-EIMAR	6.000 V	40	35	27	300	1979
Muelle Reina Sofía	CONCASA	1	Contenedores	Babcok & Wilcox	6.000 V.	40	35	27	300	1976
Muelle Generalísimo	Junta del Puerto	4	Pórtico	ZORROZA	500 V.	3/6	20/12	25,40	50	1947
Muelle Generalísimo	Junta del Puerto	2	Pórtico	MACOSA	500 V.	6	22	25,40	100	1978
Muelle Reina Victoria	Junta del Puerto	1	Pórtico	ZORROZA	500 V.	3/6	20/12	24,95	50	1947
Muelle Reina Victoria	Junta del Puerto	2	Pórtico	MACOSA	500 V.	6	22	24;95	100	1978
Muelle Marqués de Comillas	Junta del Puerto	2	Pórtico	MACOSA	500 V.	6	22	24,95	100	1978
Muelle Marqués de Comillas	Junta del Puerto	2	Pórtico	MACOSA	500 V.	6	22	24,95	100	1975
Muelle Marqués de Comillas	Junta del Puerto	2	Pórtico	MACOSA	500 V.	12	25	26,95	160	1983
Muelle Marqués de Comillas	Junta del Puerto	1	Pórtico	ZORROZA	500 V.	3/6	20/12	24,95	50	1947
Muelle de Particulares no existe.										

NOTA: Las grúas situadas en el Muelle Reina Victoria pueden operar en el Muelle Marqués de Comillas y viceversa.

PUERTO DE SANTA MARIA:										
Exterior	Junta del Puerto	1	Pórtico	MACOSA	500 V.	30	25	22	200	1979
Exterior	Junta del Puerto	2	Pórtico	GRASSET	Electr.	6	20	20	100	1965
Exterior	Junta del Puerto	2	Pórtico	MACOSA	Electr.	6	22	20	100	1975
Local	Junta del Puerto	1	Fija	KOPPEL	Manual	1,5	3,7	6,5	10	1925
Exterior	Eurocargo S.A.	2	Pórtico	IMENASA	Electr.	6/15	18,7	20	30	1975
Exterior	F.J. Portillo Ltda.	1	Pórtico	IMENASA	Electr.	8	18,7	20	30	1975
Muelle de Particulares no existe.										

Coordinadora. Cádiz cabecera de zona



El Puerto de Cádiz, se constituye Sindicalmente bajo el nombre de Sindicato de Estibadores Portuarios de Cádiz y su Provincia de Marítima Terrestre, el día 2 de Mayo de 1977 queda constituido como miembro de cualquier Nacimiento Nacional que se provoque por lo que automáticamente después de aparecer la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, queda afiliada a la misma.

Actualmente la plantilla de Cádiz está compuesta por 599 trabajadores cuya representación la ostenta el Comité de Empresa, que está constituido por la siguiente representatividad, 13 Delegados de C.E.E. P., 3 Delegados de U.G.T., y 1 delegado de C.C.O.O.

Respecto a los demás Comités de Empresa de la Provincia, guardamos estrechos contactos amistosos y de trabajos, no sin que esto sea óbice para que en algunos momentos tengamos criterios diferentes, pero que en definitiva hasta ahora procuramos salvarlos.

El Puerto de Cádiz, como es sabido, es Cabecera de Zona del Sur de nuestro Pais, lo que por este carácter, está en estrecho contacto con todos los Puertos que representamos, informándoles, asesorándoles y procurando arreglar todos sus problemas, siempre siguiendo directrices de los acuerdos que se toman en las reuniones de Zonas. Nuestro Puerto Organizativamente, entendemos que tiene una organización aceptable para lo cual funcionamos en comunicaciones, desde las cuales se canalizan y se solucionan los problemas que van surgiendo, estas comunicaciones la integran la Comisión de Seguridad Social, asuntos laborales, etc., y una paritaria con las Empresas Estibadoras que tienen un seguimiento continuo del Convenio Colectivo del Puerto, así como el no perder bajo ningún pretexto los vínculos con el Convenio Marcos.

Las Empresas Estibadoras en nuestro puerto no son ni de las blandas ni de las duras, sino en definitiva Empresas Estibadoras, pero a las cuales les gustan el diálogo a los que siempre hemos acudido y con la "Razón" que siempre nos ha asistido y hemos solucionado los problemas.



DESDE ANDALUCÍA. NOS iNFORMA EL S.O.C.

Sigue la represión



No ha remitido la ola de represión; los juicios contra 350 militantes del SOC continúan día tras día. Muchos de ellos tienen varios juicios pendientes y algunos por encima de los 20 sumarios abiertos.

Las sentencias condenan ya a muchos militantes desde meses a años de cárcel, desde pequeñas a grandes multas (aunque aquí no existen pequeñas. ¡Cuando no se tiene nada!). En los nuevos juicios se fijan fianzas de hasta 300.000 pts. (le habrán aplicado el IVA).

En lo que va de año unos 100 militantes están cumpliendo sentencias menores por días de cárcel o impago de multas. Muchos de ellos han estado cumpliendo estas sentencias bien en los depósitos carcelarios de los Ayuntamientos o en su mayoría en arrestos domiciliarios que van desde 5 días a 1 mes. Por poner un caso, en El Coronil se han dado más de 30 casos de arresto domiciliario en los meses de enero, febrero y marzo. Y continúan...

Por otra parte, se calcula que hay unos 12 millones de pesetas en fianzas y multas a los jornaleros procesados. A muchos de ellos se les han embargado los pocos bienes de que disponen: motos, casas (en su mayoría de protección oficial y por las que todavía no han pagado nada). Hay casos como los de Diego Cañamero o Manuel Lara a los que les ha llegado ya el 7° y 6° embargo respectivamente.

¿DE QUE ACUSAN LOS TRIBUNALES Y LOS FISCALES?

Fundamentalmente de 4 delitos:

1) Desórdenes públicos. Motivados por cortes de carretera, encierros, etc.
2) Manifestaciones o asambleas públicas ilegales.
3) Coacciones (huelgas, ocupaciones de fincas, "repartios"—ir a trabajar sin ser avisado por el patrón aunque hay trabajo.
4) Sedición. Contra alcaldes por apoyar las reivindicaciones de los trabajadores. Caso de Rafael Montes, Los Corrales.

¿QUIEN DENUNCIA?

La represión va a tres bandas; terratenientes, guardia civil y algunos alcaldes PSOE (como los casos de Villamartín y El Coronil).

¿PERO QUE OCURRE REALMENTE?

Todo tiene una misma motivación: pedir trabajo y tierra.

Siempre ocurren los mismos hechos con ligeras variantes. Cuando el hambre aprieta más, no hay dinero en las casas, el "fiao" en las tiendas se hace muy grande y no hay perspectivas de trabajo; se empieza el peregrinar burocrático: se piden entrevistas, escritos, se denuncian fincas mal labradas... Los poderes públicos no hacen caso, se inhiben ante la situación; el silencio es su única respuesta cuando no la amenaza. Los pobres saben bien el refrán de "el que no llora no mana"; en la desesperación hacen cortes de carretera o encierros pidiendo trabajo para poder vivir. Se hacen asambleas informativas y decisorias, se hacen manifestaciones; la opinión pública se tiene que enterar del problema. También se toman fincas reivindicando trabajo en las fábricas de Andalucía: la tierra.

Es cuando intervienen los denunciantes y posteriormente la justicia "imparcial" para recordar que han infringido la ley al alterar la paz social y la convivencia ciudadana. Ellos juzgan tan sólo el momento del corte de carretera, asamblea o toma de finca, pero nunca hemos visto un juez, guardia civil o alcalde de los que denuncian preguntando en las tiendas cuánto deben los jornaleros u ojeando los frigoríficos de sus humildes casas a ver si queda algo de comida para el otro día o mirando a los hijos de los pobres para ver entre cuántas necesidades crecen, tampoco los hemos visto dándose una vuelta para ver las tierras mal labradas de muchos terratenientes.

Como se sigue sin trabajo, sin tierra y sumidos en la pobreza, seguirán las acciones reivindicando dignidad y poder vivir como personas; seguirá pues la represión a través del aparato judicial aparte de las otras vías tradicionales.

DESPUES DE LA EXPERIENCIA DE LOS JUICIOS OBSERVAMOS VARIAS COSAS

— Que las penas pedidas por el Ministerio Fiscal y las impuestas por los jueces han coincidido en su inmensa mayoría, siendo los abogados defensores unas figuras decorativas por muy bien que defiendan.

— Que los juicios han empezado al mismo tiempo que la puesta en marcha de la mal llamada Reforma Agraria PSOE; se ve en ello un intento de "distraer" al SOC para no tener oposición por parte de los que más han luchado por una verdadera Reforma Agraria.

— Se piensa que el PSOE quiere castigar a los luchadores del campo mandando a algunos de ellos a la cárcel por un largo tiempo y descabezando así al movimiento obrero del campo. Al mismo tiempo se consigue asustar a todos aquellos que empiezan a luchar, a los simpatizantes y a los pueblos en general.

— Se recuerda que el Ministerio de Justicia a preguntas de los periodistas acerca de los juicios contra jornaleros del SOC y CCOO respondió "que en un sistema democrático el que infringe la ley ha de ser castigado". Es decir, concluimos nosotros, que un sistema democrático está legitimado para castigar a los pobres cuando protestan por su situación social o cuando reivindican una necesidad histórica del campo andaluz como es la Verdadera Reforma Agraria.

— Las reacciones ante los juicios a nivel nacional, estatal y europeo por parte de los Comités de Solidaridad, fuerzas sindicales, políticas u otras clases de organizaciones o personas individuales se han considerado muy positivas. En esta nueva etapa pensamos que hemos de coordinarnos mejor y ampliar nuestros Comités y el conocimiento de los mismos para estar preparados ante la posibilidad de que quieran meter en la cárcel a los compañeros con más penas si el Tribunal Supremo confirma las últimas sentencias recurridas.

Comité de Solidaridad con los jornaleros andaluces
El Coronil. Sevilla.



COCINA MARINERA



ZARZUELA DE PESCADO

Ingredientes
(para seis personas)

250 grs. de sepia
250 grs. de calamar
400 grs. de dorada
500 grs. de rape
250 grs. de gambas
250 grs. de cigalas
500 grs. de mejillones

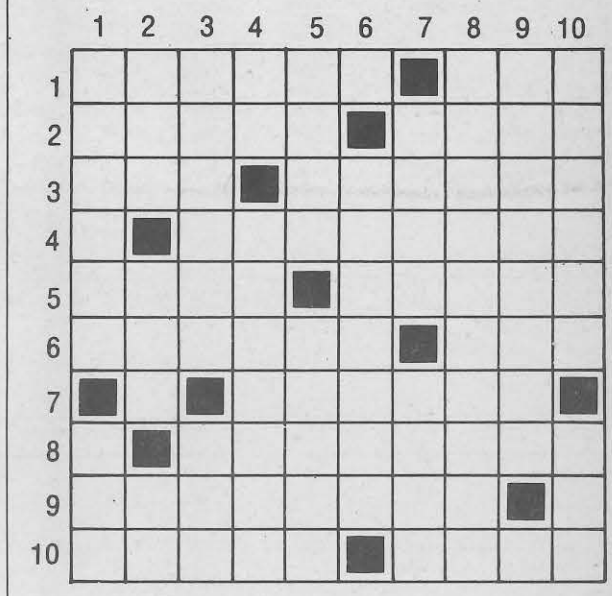
Haces un sofrito con una cebolla pequeña, sobre todo, que sea pequeña, y una vez sofrito tiras tomate pelado y rallado, que no haya mucho tomate.

Aparte, en una paella, pones las rodajas de rape, dorada y merluza, saladas y harinadas.

Haces una picada con una rebanada de pan, una cabeza de ajo y un ramo de perejil, todo frito y picado en el mortero.

En la cazuela que tienes el sofrito tiras la sepia y el calamar a pedazos y que vayan cociendo con poco fuego; unos 10 minutos después le tiras las gambas y las cigalas. Cuando veas que ya están, añade la picada y después el pescado que ha de cocer nada más un momento, porque ya está frito, y a continuación los mejillones abiertos al vapor y sin cáscara. Cuando todo está cocido y se han mezclado los gustos, tiras, por encima, la picada solamente de piñones y lo vas mojando con el jugo de pescado.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Manifestación de un conflicto social. Calcular a ojo la fuerza del viento, de la corriente o el impulso de la máquina para hacer una maniobra. / 2. De muchos años. Deja de ofrecer resistencia. / 3. Condimento básico. Número distintivo que en muchos deportes lleva el competidor en la espalda. / 4. Consonante. Libre de culpa. / 5. Antiguo peruano. Decreto del zar. / 6. Al revés, dejo sin efecto, anulo una orden. Al revés también, nombre bíblico de mujer. / 7. Decimoséptima consonante. Al revés, padecía. / 8. Vocal. Soltarán, aflojarán, bajarán. / 9. Conjunto de perros. Vocal. / 10. Te dirigirías. La parte inferior y más ancha de la bodega de un buque.

VERTICALES: 1. Disgusto, tedio. Agencia internacional de noticias. / 2. Extremo o punta de cada brazo de ancla. Multinacional de informática. Al revés, nota musical. / 3. Perteneciente, propio de los vientos. Al revés, arrebato de indignación y enojo. / 4. Al revés siglas de un tipo de sociedad comercial. Región española de una sola provincia. / 5. Este pueblo acabó con el imperio romano de occidente. Al revés, conjunto de cosas que se suceden unas a otras. / 6. Vocal. Suceder. / 7. Ruido producido al romperse una cosa. Al revés, Edith ----, cantante francesa fallecida hace pocos años. / 8. Extraño, no natural. / 9. Al revés, espantada. La primera. 10. Leer de nuevo. Negación antigua.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Embotellar. / 2. Neorama. Ja. / 3. Sos. Pi. raM. / 4. Enquistado. / 5. Naufragio. / 6. A Ea. rC. Sl. / 7. Da. Naipe. I. / 8. Antologías. / 9. Irse. riT. / 10. Así. Vivero.

VERTICALES: 1. Ensenada. A. / 2. Meona. Anís. / 3. Bosque. Tri. / 4. oR. Ufanos. /. 5apir. aleV. / 6. Emisario. I. / 7. La. Tgcpg. V. / 8. L. Rai. Eire. / 9. Ajados. aiR. / 10. Ramo. Listo.

NÚMERO 18 JUNIO/JULIO 1986

LA ESTIBA

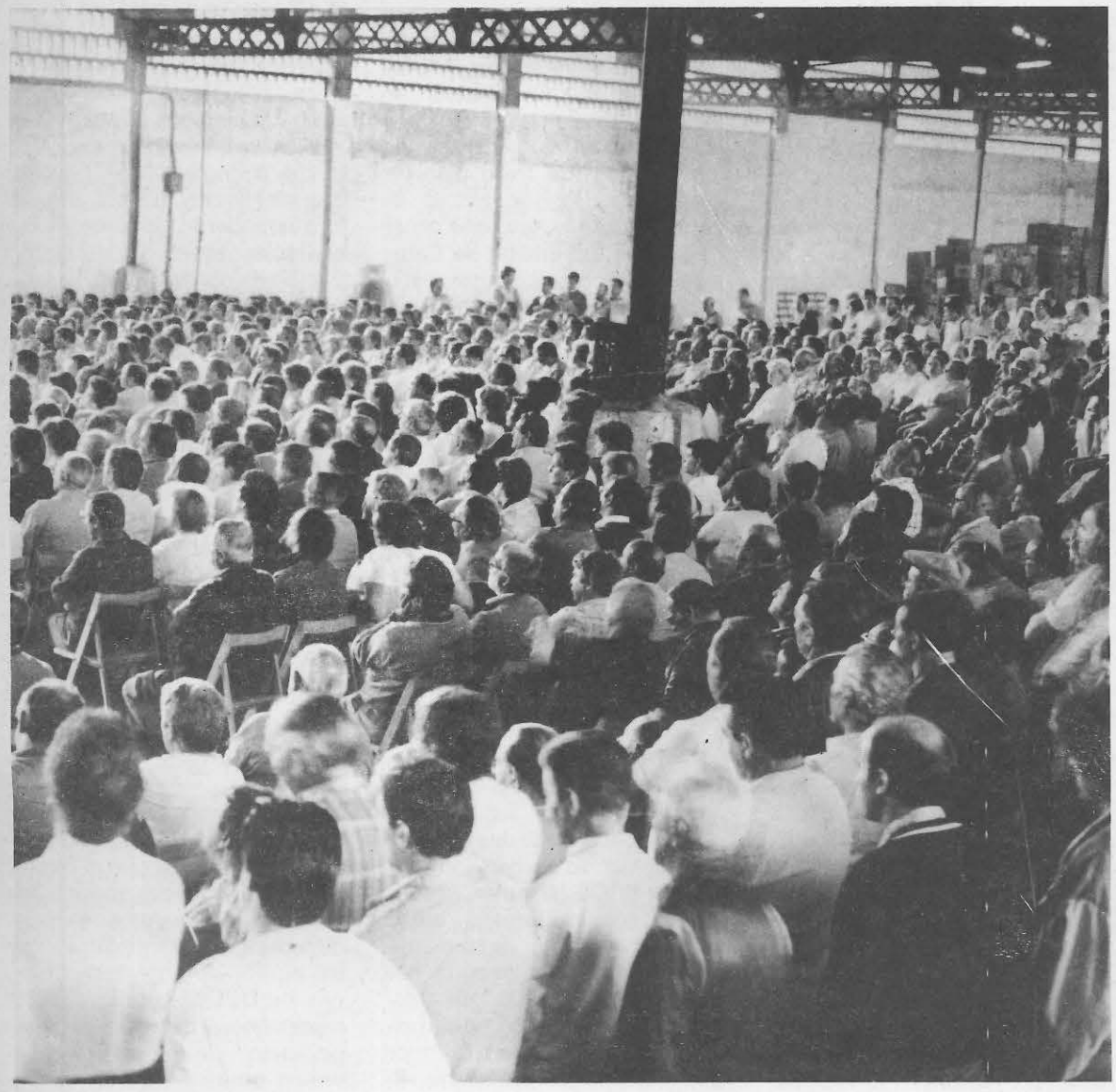
VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 08003 Barcelona

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

SOLIDARIDAD



ALTERNATIVAS SOCIALES

Cuatro años de reconversión política

En estas mismas páginas del anterior número de LA ESTIBA hacíamos un breve repaso de lo que había supuesto la reconversión industrial a lo largo de los cuatro años de gobierno del PSOE. En el presente artículo pretendemos hacer los mismo, pero abordando otros aspectos más "políticos" de lo que ha sido la gestión del llamado partido socialista al frente del Estado español.

(a la página 2)



DOCUMENTACIÓN/ANÁLISIS/DEBATES

Andalucía, sus puertos

Continuamos en este número el reportaje sobre los puertos de Andalucía iniciado en la última LA ESTIBA núm. 17. Aquí se incluyen los puertos de Algeciras, Málaga y Motril.

(a la página 6)

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Huelga en los puertos

El dia 24 de Junio la Diputación Permanente del Congreso de los diputados aprueba, con 21 votos a favor y 15 abstenciones, el Decreto de reorganización de los trabajos de estiba y desestiba, carga y descarga en el sector portuario. Durante mucho tiempo hemos estado luchando contra la promulgación de este Decreto. Hoy, después de una dura lucha, una calma tensa reina en los puertos a la espera de la reunión de COORDINADORA con la Administración, fijada para el día 4 de Julio. En este número de LA ESTIBA damos cuenta del último periodo de estas luchas y del momento actual.

(a la página 4)

SUMARIO

2. Cuatro años de reconversión política.
4. Huelga en los puertos.
5. Asamblea General de Coordinadora.
6. Andalucía, sus puertos: Málaga, Puerto de Motril, Algeciras.
7. Dossier del comité de Algeciras.
8. Correspondencia: solidaridad.

(*de la página 1*)

Cuatro años de reconversión política (y 2)

Además, entre unas cosas y otras, ha tenido lugar la victoria del PSOE en las elecciones del 22 de Junio, como era previsible, con lo que revalida su protagonismo al frente de la maquinaria estatal durante otros cuatro años. Así, al obtener una mayoría absoluta en la representación parlamentaria (a pesar de haber perdido 1.200.000 votos respecto a 1982) todo parece indicar que el PSOE continuará, aún con mayor arrogancia, llevando a cabo una política de ajuste económico y político, directamente ligada a los intereses del capital. Claro está, que tal y como estaba el panorama, al electorado español se le presentaba la difícil papeleta de tener que elegir entre dos males. Y a la hora de decidir —salvo quienes, por unas razones u otras, no se dejaron arrastrar por el chantaje democratero y se abstuvieron (29,23 %)— optaron por el "mal menor", eligiendo a F. González y a su camarilla frente al franquista Fraga y su corte de reaccionarios. Pero sería una ingenuidad pensar que, a partir de ahora, el PSOE "cambiará" su orientación política. De hecho, no hay ningún dato que avale tal opinión. Más bien, al contrario, cabe esperar ue ejercerá el poder aún con mayor prepotencia. De cualquier modo, la realidad de los resultados electorales no son más que los datos de esa ceremonia propia del espectáculo de la política en que se ha convertido la democracia burguesa. Pero la otra realidad, la de la vida cotidiana; la de la defensa de los propios intereses por los trabajadores es una partida que se juega en el terreno concreto de la experiencia diaria de la explotación del trabajo por el capital. Es decir, lo que orientará, en última instancia, la política del PSOE no será el margen de confianza obtenido por el voto de los trabajadores, sino la actitud combativa de éstos en la afirmación y defensa de sus intereses. En España, a pesar del escaso tiempo que dura el régimen democrático, ya tenemos suficiente experiencia para darnos cuenta —si, realmente, queremos— de que las promesas y halagos de los políticos dirigidos hacia los explotados, es sólo el estribillo pasajero de una vieja canción que se repite cada cuatro años. De cualquier forma, lo verdaderamente decisivo, aquello verdaderamente importante para la clase trabajadora no se resuelve en la pantomima electoral, sino en la lucha cotidiana por imponer la ley —y los intereses— de los trabajadores y por los propios trabajadores en cada conflicto. Todo lo demás es mala literatura...

LA RECONVERSION POLITICA (Hacia el bipartidismo)

El PSOE asumió el compromiso, después de octubre de 1982, de reorganizar la sociedad "democrática" española y de garantizar los intereses del capital en las "nuevas" condiciones políticas y sociales heredadas a la muerte del dictador. Pero su tarea no se reducía, simplemente, a la gestión de las transformaciones requeridas en el aparato productivo (reconversión industrial) sino a la introducción de las reformas necesarias en todos los aspectos políticos, sociales e institucionales. De esta forma, el PSOE asumía bajo su responsabilidad el diseño de un modelo político basado en el bipartidismo (o sea, en el que las opciones ofrecidas al electorado quedan reducidas a dos grandes partidos, siendo el resto meros comparsas del tinglado). Con ello se trata de evitar la "inestabilidad" de sistemas democráticos, como el de Italia, donde las crisis de gobierno se suceden ininterrumpidamente desde finales de la segunda guerra mundial. Así, lo que España necesitaría para asentar su democracia sería dos partidos "fuertes", "capaces de gobernar" con mayorías amplias y, naturalmente, estos no podían ser más que el PSOE (autodenominado de izquierda) y la Coalición Popular (verdadera ensalada de fascistas, más o menos entusiastas). Además, por la izquierda el panorama se fue despejando por las propias contradicciones y sucesivas escisiones que dieron lugar al nacimiento de varios partidos comunistas y a la prácticamente, total desaparición de la actividad de grupos izquierdistas.

Sin duda, el PCEy sus escisiones están pagando la factura del pacto de "transición" democrática. En este sentido, cabe decir eso de que "aquellos polvos trajeron estos lodos". En la medida que los comunistas contribuyeron a facilitar, con su colaboración, el modelo de transición democrática propuesto por el franquista Adolfo Suárez, se estaba poniendo la soga al cuello. Y su suicidio político —a pesar de que Izquierda Unida haya obtenido siete diputados el 22 de junio, sus perspectivas de futuro son escasas— favorece la estrategia bipartidista (al estilo tradicional inglés) quedando el resto de partidos relegados a un papel secundario, sin influencia real, pero con una presencia testimonial que dé una pinta democrática y pluralista al sistema político español.

Sin embargo, el relativo fracaso de Fraga y sus compinches en las pasadas elecciones (aunque sólo ha perdido un escaño, se ha abierto la crisis en el interior de la Coalición) amenaza con descomponer a la "oposición", con lo que la estrategia bipartidista requeriría una nueva alternativa (de todos modos, Felipe González ya ha hecho declaraciones en el sentido de que no atacará a Fraga en estos "amargos momentos"). Sea, como fuere, de lo que no hay duda es de que la configuración del modelo político español se orienta en el sentido de establecer una "democracia fuerte" (policial y fundada en principios agresivamente capitalistas) y que para ello, es necesaria la presencia de otro partido que acompañe en la escena al PSOE. De ese modo, se salvan las apariencias democráticas, pues con ello la teórica "libertad de elección" que caracteriza la democracia burguesa, queda salvaguardada, mientras la realidad del estado democrático capitalista adopta contenidos cada vez más totalitarios. Al menos, la experiencia de los pasados cuatro años de gobierno PSOE no dejan muchas opciones al optimismo, en este sentido.

EL ESTADO AUTONOMICO

Uno de los viejos problemas que, desde el siglo XIX, se vienen arrastrando en la política española es el del centralismo o, visto desde la otra perspectiva, el del nacionalismo. Sin embargo, los socialistas, una vez instalados en la corte madrileña, han manifestado ser tan centralistas, como siempre han sido los gobiernos madrileños. Durante todo este tiempo, las continuas interferencias y zancadillas entre administración central y gobiernos autonómicos (con la LOAPA como ley que viene a recortar la ya bastante estrecha autonomía de los estatutos vigentes) ha sido la tónica dominante. En realidad, los estatutos de autonomía no representan más que una relativa descentralización administrativa que nada tiene que ver con lo que sería el auto-gobierno, la autonomía real. Sin embargo, aunque nacionalistas y PSOE se culpen mútuamente de la inoperancia de los procesos autonómicos; eso es parte del teatro que hay que representar de cara a la galería.

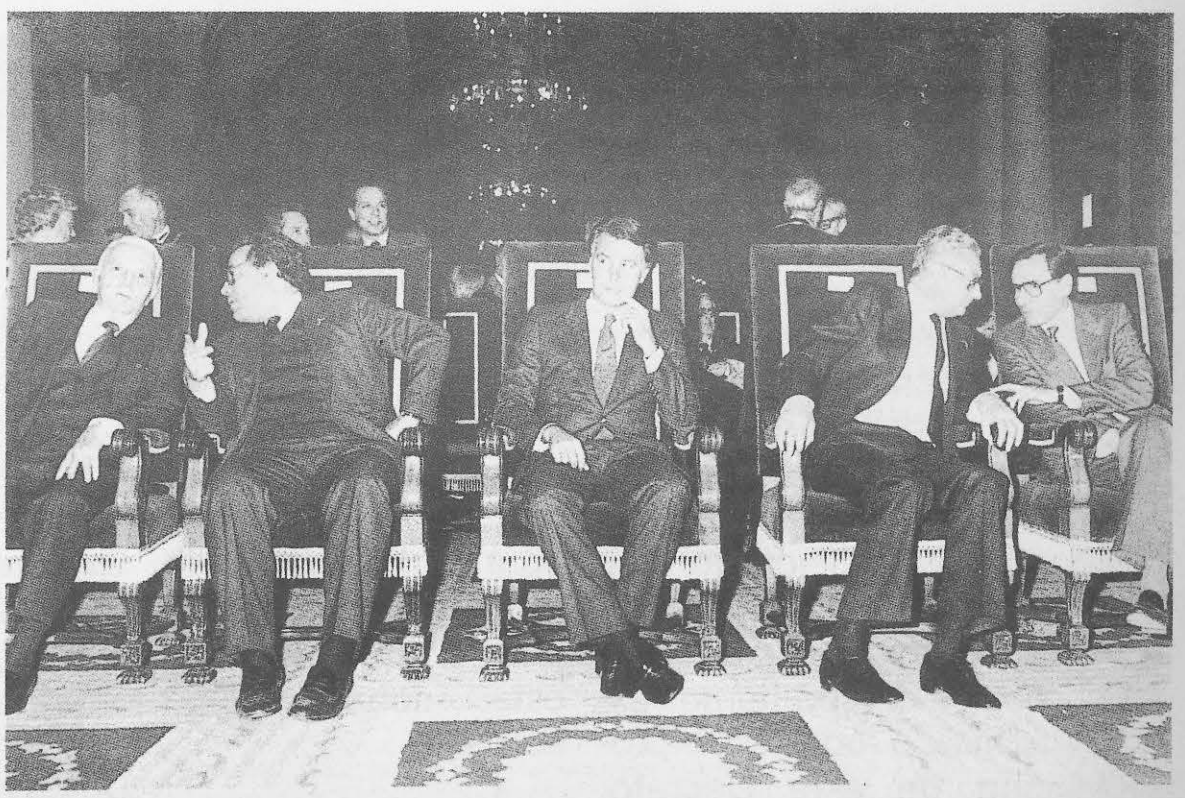
A decir verdad, la fórmula por la que se rigen los estatutos de autonomía, también es un resultado del pacto de transición democrática entre todos los partidos (un fruto más de la política de consenso). Si ahora resulta que, como en el caso de la Generalitat de Cataluña, su endeudamiento hace necesario el recurso a la administración central para obtener nuevos fondos de financiación y eso se traduce en un recorte de las competencias del gobierno autonómico... es sólo una consecuencia del tipo de autonomía pactada con Madrid.

Pero lo más significativo del supuesto "estado de las autonomías" es que además de no resolver los verdaderos problemas generados por el centralismo, ha contribuido a incrementar la burocracia estatal y ha acabado por convertirse en un simple medio de pagar los servicios prestados a los políticos de provincias. Tanto en las llamadas comunidades autónomas en donde cuenta con mayoría el PSOE (Asturias, Andalucía, Canarias, Castilla, etc.), como en las que la mayoría corresponde a la derecha nacionalista (Cataluña, Pais Vasco, etc.) el resultado es el mismo: un sistema para mantener una clientela política adicta. Si durante la dictadura franquista, la condición de funcionario era una contrapartida ofrecida por el estado para obtener la adhesión al maldito Régimen, con la democratización las cosas son parecidas.

Ni siquiera en el terreno estrictamente político se han resuelto los problemas. Las tensiones son permanentes entre administración central y gobiernos autonómicos y todo gira en torno a la cuantía y amplitud de competencias "transferidas" desde Madrid. Con ello ya queda claro que se trata de concesiones limitadas; pero nos equivocaríamos si pensáramos que los partidos nacionalistas dominantes en Cataluña y el Pais Vasco pretenden algo más de lo que la Constitución Española les concede. En realidad, se trata de partidos representantes de las burguesías respectivas de cada país y saben de sobra —porque así lo han venido haciendo desde siempre— que Madrid, con su ejército, policía, etc. es la verdadera garantía ante cualquier eventual insubordinación de sus sometidos. Además, para el estado español, la existencia, como en el caso del Pais Vasco, de un partido como el PNV, con fuerte implantación, representa una garantía de moderación frente al ascenso de los radicales independentistas de Herri Batasuna. A fin de cuentas, el PSOE lo que trata en esas comunidades es reproducir la fórmula, a escala regional, del bipartidismo, aunque con diferente pareja de la que forma dúo a nivel estatal.

PODER ESTATAL Y POLICIA

De las propias condiciones del pacto de transición política, se desprendía que el aparato judicial y policial que tan brillantes servicios prestara a la dictadura, sería intocable. Fue así como, durante los gobiernos de UCD, la corrupción, la represión, la tortura y el "juego sucio" de los servicios secretos continuó de forma es-



candalosa. Cuando se dice que la transición democrática fue pacífica, no estaría de más recordar las víctimas de la represión policial y parapolicial durante ese periodo.

Por supuesto el acceso del PSOE al poder no hacía concebir muchas ilusiones; pero, al menos, se hubiera podido pensar que pondría fin a toda aquella serie de escándalos y desmanes de jueces y policías. Pero no fue así; todo siguió igual. Los ultraderechistas continuaron teniendo trato de favor por parte de ciertos jueces y beneficiándose de los "descuidos" judiciales para huir de la cárcel. Los policías autores de delitos probados son condenados a penas simbólicas en lo que es una clara maniobra de encubrimiento de los delitos cuando se trata de funcionarios del ministerio del Interior y una evidente discriminación respecto a los casos en los que los procesados son civiles o enjuiciados por causas políticas (Ley Antiterrorista). En este sentido, el escándalo más reciente lo tenemos en el caso en que se vieron envueltos las magistrados Varón Cobos y Hermida —benefactores de fascistas y mafiosos— que fueron absueltos por las altas instancias de la propia corporación judicial en lo que fue una vergonzosa manifestación del "espíritu de cuerpo" reinante en el poder judicial y de su intocabilidad, cuando se trata de encubrir la corrupción de sus miembros. Claro que ¿qué otra cosa se podía esperar de un aparato judicial profesionalmente formado en el desempeño de sus funciones durante la Dictadura?

Pero la cota máxima del escándalo se alcanzó en la trágica muerte de Mikel Zabalza. El Ministerio del Interior, el Gobierno y el PSOE rememoraron el "prietas las filas" de su juventud e hicieron causa común con la Guardia Civil en uno de los episodios, con toda una sarta de absurdas contradicciones (ver LA ESTIBA nº 13).

... Y, entre tanto, aparecen los G.A.L.; una "espontánea" colaboración en la lucha que el gobierno español lleva contra ETA. A pesar de que han sido puestas de manifiesto claras conexiones entre tal grupo de pistoleros, encargado de eliminar físicamente a los militantes de ETA refugiados en el sur de Francia, y los servicios de información del estado español, ni siquiera se han molestado, desde el gobierno, en buscar una explicación, si no convincente, al menos, coherente. Por otra parte, no hay duda que en la llamada "cuestión vasca" el gobierno socialista, al igual que todos los gobiernos anteriores, carece del coraje e inteligencia política suficientes, como para entablar un proceso de negociación. Todas las energías del gobierno de F. González se agotan en recrudecer la represión, encubrir los desmanes policiales y en unos cuantos alardes de cinismo.



Pero el recrudecimiento de la represión no va sólo contra ETA. El afán del gobierno PSOE por incorporar los planteamientos políticos de la derecha le ha llevado a hacer suya la consigna de la "seguridad ciudadana" como algo equivalente al aumento del control policial sobre la vida cotidiana. Ahora bien, como es natural, los "delitos" no han disminuido, sino que, al contrario, han aumentado y, además, incorporando unas particulares características: el celo policial recorta el derecho de los ciudadanos. Y por si fuera poco, los policías están obligados a realizar un mínimo de "servicios" diarios —lo que no deja de ser una curiosa versión de la productividad aplicada a la acción represiva— con lo que cualquier hombre o mujer con un peinado así o una ropa asá, se convierten automáticamente en sospechosos y en objeto de detención.

Enfín, para acabar, de la eficiencia represiva del PSOE habla por sí mismo el hecho de que cada año el Estado español continúe apareciendo entre los paises que vulneran los derechos humanos en la lista elaborada por Amnesty International.

LEGISLACION LABORAL Y REDUCCION DEL GASTO PUBLICO

Gracias a la mayoría parlamentaria obtenida en las elecciones de 1982, el PSOE ha venido imponiendo en el Parlamento toda una serie de leyes encaminadas a regular de un modo preciso el mercado del trabajo y las relaciones laborales dentro de la empresa. Una vez que se han conseguido las medidas tendentes a hacer efectivo el despido libre, la fase siguiente consistió en abaratarlo, reduciendo las indemnizaciones a percibir por los trabajadores despedidos durante la reestructuración. Pero lo más significativo es que el PSOE, con las leyes impuestas por vía parlamentaria y los acuerdos firmados con esa verdadera "quinta columna" en el seno de la clase obrera, que es la UGT, ha conseguido minar la moral de los trabajadores y transformar el carácter mismo del mercado laboral. Con todo ello, el trabajador queda a merced del empresario que será quien marque, en todo momento, el cómo, cuando y para qué de la contratación de los trabajadores que se ven, así, sometidos a una condición cada vez más "precaria" dentro de las relaciones laborales. Naturalmente, la "modernización" impuesta por el PSOE consiste en el desmantelamiento de los logros obtenidos por los trabajadores en sus luchas durante los últimos años de la dictadura. O sea, lo que se pretende desde el gobierno es llevar a cabo una transformación de las leyes laborales y sociales en el sentido que los paises capitalistas más "modernos" estan llevando a cabo: una política represiva en todos los órganos de la vida social e individual, tal como la que se viene practicando por Reagan, Tatcher y Kohl, por citar sólo los ejemplos más destacados.



En otro sentido, el PSOE se ha propuesto reducir el gasto público; es decir, reducir los gastos destinados a prestar servicios sociales (sanidad, jubilaciones, enseñanza...) y a "sanear" las empresas nacionalizadas, actualmente deficitarias. En términos económicos eso se traduce —como muy bien sabe la derecha de todo el mundo que ha hecho de esa consigna su bandera— en una mayor disposición de fondos de capital bancario dedicado a los capitalistas privados. En este sentido, la reestructuración del sector público y el sistema de cotización a Hacienda que se ceba en los salarios, son bastante elocuentes. Pero es con la ley de pensiones, cuando el PSOE, en su entusiasmo derechista casi llega a perder los estribos (hasta la UGT se tuvo que oponer para no verse aún más desacreditada ante los trabajadores). Tales medidas se explican en la medida que en los paises capitalistas avanzados, la tarea de los gobiernos durante estos últimos diez años, se orienta hacia el desmentelamiento de la Seguridad Social y del conjunto de servicios que, en una fase anterior daba cuerpo a lo que se dio en llamar "el estado asistencial". Pues bien, los socialistas, para no ser menos que sus padres espirituales Reagan y Tatcher, han puesto manos a la obra en España. Y la ley de pensiones es un buen ejemplo de ello. Brevemente, lo que pretende es establecer un sistema de cálculo de la base de cotización de modo que, a la hora de la jubilación, la pensión que le quede al trabajador sea lo más reducida posible. De este modo, la Seguridad Social se "ahorra" una cantidad de dinero que repercutirá favorablemente en la reducción del déficit estatal, en su conjunto. Los primeros perjudicados ya los tenemos en los trabajadores acogidos a jubilación anticipada, a causa de la reestructuración, que cuando alcanzan la edad legal de jubilación —y pasan a cobrar directamente de la Seguridad Social— se encuentran con la "sorpresa" de que su pensión es menor de lo previsto.

POLITICA EXTERIOR. LA OTAN

Para terminar, no podría dejarse al margen el "cambio" del PSOE en sus planteamientos referidos a política exterior y de defensa de los trabajadores sometidos a regímenes dictatoriales. La expulsión de los representantes de la R.A.S.D. (Frente Polisario) (ver LA ESTIBA Nº 10) y el referendum de la OTAN, sobre todo, dejaba bien claro por quién apostaba el PSOE. En el referendum, el partido del gobierno echó el resto; era la jugada definitiva para la plena integración de España en la órbita belicista de los paises capitalistas y había que hacerlo a fondo, aunque fuera recurriendo —como así fue— al miedo. Con ello, el PSOE dejaba zanjada la cuestión del "cambio"; de su "cambio", convirtiéndose en el delegado en España de las potencias occidentales. La camarilla que rodea a González representó perfectamente el papel que de ellos exigía Washington. Pero aún hubo otras consecuencias. Quienes recibían el apoyo, aunque más formal que efectivo, de los socialistas españoles, como por ejemplo, Nicaragua, se encontraron con que el gobierno español, que se presumía seguiría una política progresista, les volvía la espalda. Incluso el cinismo y desvergüenza de los portavoces de la "familia socialista", llega al extremo de hacer públicas insinuaciones sobre los "peligros totalitarios" que encierra el régimen sandinista. Y lo hace, precisamente, en los momentos que la agresividad de la administración USA aprieta el cerco sobre Nicaragua. O ¿será, tal vez, que pretende curarse en salud ante una eventual invasión del ejército yanki —ahora después de referendum más "aliado" de España que nunca— de Nicaragua?

HUELGA EN LOS PUERTOS

Mayo y Junio han sido dos meses de una gran actividad para todo el colectivo portuario. Después del duro conflicto que ocasionó la decisión de los estibadores de todos los puertos españoles de vuelta al turno de rotación de los trabajadores fijos como adecuada medida de oposición al decreto gubernamental, (ver LA ESTIBA nº 17, mayo 86) siguen las dos largas fases de huelga (18-27 de mayo y 3-11 de junio). Acabadas éstas, y después del inicio del trabajo en el puerto de Bilbao el día 18 de junio después de 54 días de huelga, la situación actual es de tensa espera, a la luz que pueda arrojar la reunión de COORDINADORA con la Administración (con el Secretario General de Empleo y Relaciones Laborales, Alvaro Espina) una vez aprobado con carácter de urgencia por el Parlamento el 24/6 el decreto gubernamental. Anotamos a continuación un breve relato de estas dos huelgas, así como de la Asamblea General de Coordinadora celebrada en Barcelona el 29/5.

18-27 de mayo

Durante estos 10 dias se desarrolló en todos los puertos de España una huelga total y especialmente dura a raiz de la prepotencia de la Administración contra nuestro ofrecimiento de diálogo. Huelga sin apenas servicios mínimos, con duros enfrentamientos, con barricadas en muchos puertos, con ocupaciones de las Juntas de Puertos por los estibadores portuarios, etc. En algunos casos, un espectacular despliegue policial logró abusar de los servicios mínimos, como en Barcelona donde los estibadores paralizaron un convoy de camiones que se quería cargar hacia Mallorca y al día siguiente con la presencia de 300 antidisturbios y 260 Guardias Civiles se cargaron 45. En otros casos, como en Las Palmas y Tenerife, las empresas y la Administración en el primer caso y la Administración en el segundo, impidieron el trabajo de los estibadores que habían decidido cargar mercancía perecedera, por no acatar su forma prepotente de entender la aplicación del decreto de servicios mínimos.

Sería interminable narrar, y imposible en estas cuantas columnas, los mil incidentes de lucha, de solidaridad, que se dieron puerto por puerto, como por ejemplo la solidaridad de los portuarios de GIBRALTAR negándose a tocar los más de mil containers de la Merck procedentes de Algeciras.

Fue también durante estos diez días de huelga que empezó el martilleo de la prensa y de la TV machacando nuestros oidos con lo del desabastecimiento de las Islas y sobre las incalculables pérdidas debidas a la huelga. El comité de empresa del puerto de las Palmas tuvo que salir al paso de ello con una carta que a continuación reproducimos.

Comunicado del Comité de Empresa de los Estibadores Portuarios

Ante la campaña desatada en la prensa y medios de comunicación social con motivo de la huelga de los estibadores portuarios, orientada a señalar los trabajadores como únicos responsables de la situación, hemos de informar a la opinión pública, aun conscientes de la desproporción de medios a nuestro alcance.

1. Los motivos de la huelga se precisan en el escrito de preaviso legal en su momento presentado ante las autoridades competentes y empresas afectadas.

Se acompaña copia del mismo entendiendo de interés general su publicación literal.

En todo momento hemos estado y estamos abiertos al diálogo público y privado con cualquier interesado en la problemática de fondo o en cualquier derivación obvias de solución o aminoración de los problemas.

Hemos hecho y sostenemos esta petición de diálogo a la administración responsable, incluso ante su propia Majestad el Rey, sin que en tal posibilidad el intento se haya podido alcanzar.

Reconocemos, valoramos y agradecemos, la apertura y comprensión de personas aisladas, como el propio Delegado del Gobierno, Don Eligio Hernández, cuya disposición se ha estrellado ante una Administración central hermética y obstinada.

Nos ofrecemos a cualquier debate público o rueda de prensa, donde y cuando se quiera para responder a cualquier pregunta o duda sobre el problema de fondo o sus derivaciones.

2. No se nos ocultan las graves repercusiones de la huelga en la población canaria. Como siempre sucede el daño lo sufre más quien menos responsabilidad tiene en las causas que motivan la huelga, ni poder para resolverlas.

Ello no obstante los portuarios, como lo hemos demostrado con hechos, estamos dispuestos a hacer las excepciones en el ejercicio del legítimo derecho de huelga en los supuestos en que entra en colisión con intereses populares, mercancías perecederas, suministros de primera necesidad.

Cualquier interesado en la carga o descarga de productos que nos exponga con toda claridad y honestidad su problema, siempre ha sido y será atendido.

3. Evidentemente una situación de huelga legal es un grave daño al que nunca hemos querido llegar. Pero desgraciadamente no ha existido ni existe otro recurso.

Durante CINCO AÑOS hemos venido reiterada y constantemente exigiendo el cumplimiento de las obligaciones laborales que ante nosotros tiene la Organización de Trabajos Portuarios, negándosenos en base un decreto (dictado el 24 de Octubre de 1980) cuya nulidad siempre hemos sostenido.

No han sido eficaces las diversas sentencias de las Magistraturas de Trabajo y Tribunal Central de Trabajo en contra de la eficacia al menos en el orden laboral, del referido nefasto decreto.

No ha sido eficaz la declaración de nulidad de dicho Decreto por Sentencia Supremo de fecha 1 de Octubre de 1985.

La referida sentencia firme, inapelable y ejecutoria, SIGUE SIN CUMPLIRSE, continuando la Organización de Trabajos Portuarios invocando y aplicando de un modo expreso, el Decreto anulado por el Tribunal Supremo en sentencia dictada hace cerca de DIEZ MESES...

¿Qué otro recurso nos cabe que no sea la huelga legal?

4. Hasta ahora en el Puerto de la Luz y Las Palmas, a pesar del desafortunado decreto, inoperancia y actuación obstaculizadora de la OTP, empresas y trabajadores han podido superar las dificultades arbitrando soluciones mediante el diálogo y la imaginación.

Llegada la última crisis, la administración no sólo se cierra ante los agentes sociales, sino que se convierte en interesada en que no puedan entenderse empresas y trabajadores.

Hasta ahora la adscripción de los estibadores portuarios como "fijos de empresa" de las empresas de estiba y desestiba se ha venido haciendo en el marco de la negociación colectiva, pactos, comisión paritaria y acuerdo de los interesados; en definitiva, mediante el diálogo y comprensión de los diversos intereses.

Ahora es la Administración la que impide cualquier regulación de la situación de los "fijos de empresa" y su consiguiente adscripción como tales y retorno a la lista de rotación que no sea la dictada por una inapelable circular venida de Madrid.

En esta circular el Director General Ejecutivo, invocando expresamente el decreto anulado por el Tribunal Supremo, da instrucciones para evitar que por acuerdo entre interesados puedan retornar los trabajadores a la lista de rotación. Y ello aunque haya acuerdo entre Empresas y trabajadores; más aún, aunque haya acuerdo de las autoridades autonómicas...

5. Es que en el fondo de lo que se trata es de dividir a los trabajadores, adjudicándoles a las empresas como adscritos a las Glevas... Lo que se trata es que el trabajador sea una mercancía sometida a las Leyes del mercado.

Lo que se pretende es crear el marco legal y sindical en el que las multinacionales puedan establecer sus terminales donde, cuando, cómo y con quien quiere. Lo que se busca es: que las autonomías sólo existan en el papel, que los puertos de "interés general", sean de interés de Madrid, quien unicamente puede interpretar ese interés por la vía del telex o el teléfono.

El Secretario
Ruperto Montesdeoca

Carta a «EL PAiS»

Más que la radio y la TV fue la prensa escrita la que empezó la campaña contra los estibadores y contra Coordinadora acusándonos de amarillos, mafiosos, etc. Esta campaña que abrió EL PAIS —que se negó a publicar la réplica que Coordinadora hizo a su primera editorial en este sentido, y que a continuación reproducimos—, la cerró con todo el cinismo un indecente artículo la revista CAMBIO 16.

Sr. Director de EL PAIS:

Hemos leído vuestro editorial de hoy, 21 de Mayo. Lo esperábamos. Lo esperamos de nuevo porque lo repetiréis: es la voz de su amo.

Sabemos de vuestro papel a jugar en esta sociedad clasísta; del papel de la información en crear la realidad que conviene a los que tienen el poder y el capital.

Sabemos de vuestro arte en mezclar y combinar conceptos y palabras: sindicalísmo amarillo, sindicatos de clase, falangismo, anarquísmo, privilegios de grupo,... , para ocultar así la realidad e imponer esta nueva ideología de un democratísmo de cuello blanco del que sólo os beneficiáis unos pocos.

Como cuarto poder que todo el mundo os reconoce, después de eliminar la información de los trabajadores, sólo os quedaba alinearos con el resto de los poderosos.

De todas formas nuestro interés por la información y por la verdad no se agota y por tanto, ante vuestra extrañeza de por qué COORDINADORA no admite el proyecto de ley del Gobierno, os mandamos nuestras alegaciones a él que en su día presentamos.

Para acabar ya, por si un día os pica el interés de informar verídicamente sobre la situación de los estibadores portuarios y su actual conflicto, os podemos facilitar toda la información que se requiera. Y si todavía, los que estamos al margen, gozamos de algún derecho, os pedimos una tribuna para informar nosotros mismos.

Esperando vuestra respuesta y ver publicada esta carta en su diario, atentamente:

LA COORDINADORA
Francisco Aroca Moreno
DNI. 75.642.896
C/ del Mar 97 Barcelona 08003

A golpe de corazón

Estibadores del puerto
nos quieren llevar al huerto
se lo decimos al pueblo,
de por qué estamos aquí
con el puño levantado
y la cabeza bien alta
nos quieren cerrar el puerto
que agonía Madre mía
con el futuro que tiene
y lo quieren destrozar
el P.S.O.E., el señor Nuñez
y la multinacional
la que acaba de llegar.
Nos quieren comer el coco
con lo de privatizar
nosotros decimos no
a la reestructuración.
Y que sepan compañeros
que no nos vamos a callar
mientras exista mi garganta
y un ratito pa pensar.
Nosotros seguimos unidos
pero unidos de verdad
a gritos de guerrilleros
LA RAZON NOS LA DARAN

3 - 11 de junio

El último día de huelga de la anterior fase, el 27 de mayo, el B.O.E. publica el Decreto del Gobierno. El día anterior el ministro del Interior se había reunido con los gobernadores civiles de las ciudades portuarias, y este día 27 la policía estaba en todos los puertos. Después de unos días algo más tranquilos, en los que tuvo lugar la Asamblea General de Coordinadora, el día 3 se inicia otra huelga total hasta el día 11. Huelga total como la anterior, quizás menos virulenta, seguida por todo el colectivo a excepción de Mallorca. Barcelona tampoco ejerce durante los tres primeros días su derecho a la huelga, chantajeada por la Administración Autonómica, para conseguir que todos los fijos de empresa pasaran al censo. Durante estos días de huelga tiene lugar también, el día 3, una reunión de COORDINADORA con Alvaro Espina para informar éste sobre el desarrollo del decreto.

Otro incidente a destacar durante este periodo es la aparición el día 9, en un espacio electoral de TV de un estibador pidiendo el voto para la agrupación electoral UPR-PCE ML, cosa que obligó a una puntualización de Coordinadora que aquí reproducimos así como la contestación de la Junta Electoral Central.

Carta a la Junta Electoral Central

JULIAN GARCIA GONZALEZ, como Coordinador General de la COORDINADORA Estatal de Estibadores Portuarios, manifiesta :

* El dia 9-6-86 en el espacio electoral,perteneciente a la Unidad Popular Republicana,emitido por TVE a las 15,30 h.,aparecia nuestra Organización ,LA COORDINADORA de Estibadores Portuarios,como integrante de dicha coalición. Hecho que es absolutamente falso.

* La COORDINADORA de Estibadores Portuarios no ha decidido participar ni en éste ni en ningún otro espacio o acto electoral de partído político alguno; por lo que la aparición de un estibador portuario en dicho programa ha debido ser decidida por persona o grupo al que nuestro colectivo no respalda.

* Nuestra Organización no está ligada a ningún partido o coalición política,ni en éste momento electoral ni en otro. Somos una organización Sindical que se caracteriza por ser independiente, asamblearia, y autónoma. El interés que nos mueve en éstas lamentables circunstancias de conflictividad portuaria es defender nuestro derecho al trabajo,que es lo que se nos cuestiona, y no queremos ser instrumentazados por ningún electoralismo político.

* Por lo que solicitamos de esa JUNTA ELECTORAL CENTRAL, dé a conocer éste nuestro comunicado a través del medio y hora en que se utilizó nuestro nombre

Respuesta-telegrama de la Junta Electoral

DE PRESIDENTE JUNTA ELECTORAL CENTRAL

COMUNICOLE CONFORME ARTICULO 68 DE LA LEY ELECTORAL QUE LA RECLAMACION POR VD FORMULADA ACERCA DE ESPACIO GRATUITO DE CAMPANA ELECTORAL DE UNIDAD POPULAR REPUBLICANA DEBE FORMULARSE CON SUJECCION A LA LEY ORGANICA 2/84 DE 26 DE MARZO ANTE LAS ENTIDADES Y POR LAS VIAS ESTABLECIDAS EN LA CITADA LEY CON LAS ESPECIALIDADES PREVENIDAS EN EL CITADO ART. 68 DE LA LEY ELECTORAL. SALUDOLE

Balance de nuestra huelga. Obligación de seguir

Está clarísimo que el Gobierno está dispuesto a crear toda clase de males en nuestro Pais. Es cierto que los estibadores somos impopulares, porque la Administración, con todos los medios a su alcance ha procurado que sea así. Pero más impopular está siendo el Gobierno con todas las medidas sacadas y por sacar.

¿Qué clase de cambio quiere hacer el P.S.O.E.?

Mientras más clara sea la comunicación con el pueblo más claro lo entenderá. Hay que ser consecuente y coherente consigo mismo. O se está o no se está. La cuestión es estar ostentando el poder por encima de los ideales.

El Gobierno (P.S.O.E.) sabe mejor que nadie que tendría todos los elementos de la fuerza en su contra si se hubiera comportado en consonancia con lo que sus siglas indica y obliga.

Entonces, ¿realmente tenían pensado obrar como están obrando o se han visto obligados a seguir el juego, con tal de "controlar" el poder?

La realidad es que "van a por todas", porque no tienen otra salida. O le hacen el juego al dinero y "permanecen" o actúan en consonancia, honrando al Partido y su Historia, cambiando, realmente.

Todo lo demás es nefasto, negativo y traicionero.

Asamblea General de Coordinadora

El 29 de mayo, entre los dos periodos de huelga, tiene lugar en Barcelona la Asamblea General de Coordinadora. Se empieza con una discusión-valoración del Decreto, insistiéndose en los mismos puntos de rechazo ya expresados anteriormente a la vista del borrador, reconociéndose que después de articulado el Decreto es peor que el del 80.

Se marcan a continuación los objetivos (derogación o modificación del Decreto, conseguir una negociación con fuerza mediante una mesa negociadora a nivel estatal, y atenta información a la opinión pública) y las acciones a llevar a término. Seguir con la huelga prevista para los días del 3 al 11 de Junio y seguir con el empeño de lograr, como en Barcelona, que los fijos vuelvan al censo.

Se aborda solidariamente el problema de Bilbao, fijándose una solidaridad económica, de presión a las empresas que operan en dicho puerto, y de asistencia en una Asamblea del puerto de Bilbao.

Durante el desarrollo de dicha asamblea tiene lugar una rueda de prensa, donde acuden las TV. Más de treinta medios de comunicación (incluidos Efe y Reuter). Transcribimos a continuación el comunicado de prensa.

Comunicado de prensa

Las organizaciones abajo firmantes frente a la aparición del Real Decreto Ley sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, llamamos la atención a la opinión pública sobre las repercusiones que para el conjunto de los ciudadanos tiene la actividad portuaria, por ser ésta, parte fundamental en el comercio exterior (80% de las importaciones y 94% de las exportaciones se realizan por los puertos).

En primer lugar hemos de manifestar nuestro absoluto desacuerdo por la forma en que el Gobierno ha actuado en la confección de dicho decreto, no solo ignorando sino despreciando la opinión de los verdaderos protagonistas de las relaciones portuarias y de sus organizaciones sindicales más representativas. Convocándonos con el decreto ultimado para decirnos que esto son "lentejas...". Negando el diálogo y negociación que cabría esperar del "Cambio Socialista". Lo que viene generando una conflictividad no deseada por los trabajadores.

La prepotencia con que el decreto se ha confeccionado lo hace inaceptable por cuanto comporta:

- —La reducción inicial de 3.000 puestos de trabajo y el despido de otros tantos trabajadores. Haciéndose durante 5 años revisiones de plantilla que provocarían nuevas bajas. Liquidando de un plumazo todas las plantillas que se dedican a la descarga del pescado fresco. Asi mismo las posibles repercusiones de despido, del personal fijo de plantilla no incluidos en el censo.
- —La división del Colectivo Portuario entre cientos de empresas, que por la discontinuidad del tráfico marítimo no podrán garantizar un empleo estable; destruyendo la empresa estatal que da seguridad en el trabajo a los estibadores del país.
- —La destrucción del turno de rotación en los puertos, única manera de distribuir el trabajo disponible de modo igual en estos momentos de crisis. El nuevo sistema privilegiaría a unos pocos trabajadores mandando al "paro" a la mayoría. Creando cuatro clases o ejércitos de estibadores en grado descendente que actuarían de amenaza constante sobre los fijos.
- —La pretensión de arrasar por decreto con todos los convenios nacionales y de puertos, alcanzados por la negociación de las partes y que son la base de las relaciones laborales y de la organización del trabajo en los puertos.

Además de todas las secuelas que se derivarían de lo expuesto: nivel salarial, reducción de equipos de trabajo, imprevisibilidad de la formación profesional, etc.. El actual decreto ley persigue dos objetivos políticos fundamentales:

1°. Rematar el proceso de privatización de los puertos en favor de las grandes multinacionales que dominan el tráfico marítimo de mercancías.

2°. Destruir el grado de organización sindical conseguido por el colectivo portuario, disolviendo al propio colectivo, para imponer una nueva situación que dé posibilidades a su sindicato, de exigua implantación en los puertos en la actualidad.

Por tanto nuestra actitud será la de seguir enfrentando la aplicación del presente decreto con medidas que respondan a la presión ejercida por el gobierno sobre nuestros colectivos. Aunque nos mantenemos abiertos al diálogo, si la Administración aclara cuales serían los puntos concretos a negociar, el calendario y el marco de dicha negociación. Lo que nos diese idea de la verdadera actitud de compartir la solución del conflicto y no de mitigar o capitalizar sus consecuencias en este momento de campaña electoral.

Coordinadora
CCOO y CNT

Finalizada la Asamblea tiene lugar por la tarde un Miting en un tinglado del puerto de Barcelona, en el que Coordinadora con un representante por Zona, informa de la situación actual del conflicto, ante la presencia de más de 2000 personas, portuarios y familiares.

No vamos a permitir, —en la medida de lo posible— entrar en el juego, ordenado por los poderes fácticos en general y ejecutado por los títeres de turno. Hemos pensado en todo lo que pueden organizar el equipo ministerial, con tal de derrotarnos, ya que ésta es la consigna "indicada". Pero también nos hemos organizado para aguantar hasta lo indecible. Estamos convencidos de que esta "carga" es decisiva; O GANAMOS O PERDEMOS. Lo tenemos muy claro. Sin ánimos de que nos interpreten de pretenciosos decimos, que haremos frente a todo lo que nos echen.

¡¡Adelante Compañeros!!

¡¡Vivan los estibadores y toda la clase obrera!!

Comité de empresa de los estibadores portuarios del Puerto de Algeciras
Algeciras, 26 de mayo de 1986

Asamblea de zonas

Los días 13 y 14 de Junio tiene lugar en Barcelona la Asamblea de Zonas de COORDINADORA. El tema más candente era el de Bilbao. Al final se encontró una salida, nada satisfactoria, pero que permitía abrir un compás de espera para un periodo de negociación, consistente en que de los 250 fijos, 40 o 50 (los no especialistas) volvían al turno de rotación, y los especialistas, los restantes 200, (capataces, confrontas, maquinistas,...) serían contratados diariamente por las empresas en que estaban trabajando y si no los contrataban a todos, se quedaban en el turno de rotación sin cobrar el desempleo.

El día 9 de junio, una *Asamblea del puerto de Bilbao*, con la participación casi total del censo, discute y finalmente se vota en torno a este momentáneo acuerdo, la vuelta al trabajo, después de 54 días de huelga, en espera del resultado de las negociaciones con la Administración que se inician este 4 de Julio.

Andalucía, sus puertos (2)

Málaga

El puerto de Málaga cuenta con una plantilla de 141 estibadores que forman parte, en su totalidad, de la COORDINADORA, estando integrado en la Zona Sur, cuya cabecera es Cádiz. Por lo demás, el puerto de Málaga, se extiende sobre una superficie de 547.122 metros cuadrados, siendo el puerto más grande de toda la Andalucía Oriental.

De las cifras generales que tenemos de este puerto, se desprende una primera conclusión, en el sentido de afirmar que el puerto de Málaga está fundamentalmente dedicado a la manipulación de petróleo crudo y sus derivados. En primer lugar, este dato puede resultar paradógico (ver cuado I) pues Málaga no cuenta con refinería. Sin embargo, es este puerto el que cumple la función de receptor del petróleo destinado a la refinería de Puertollano, siendo, igualmente, el puerto marítimo de salida más próximo de los derivados del petróleo de aquella refinería.

Por otro lado, Málaga ocupa entre los puertos españoles un lugar intermedio en cuanto al volumen total de Tm. manipuladas, con 7,74 millones de Tm. en 1981. En otro sentido, las cifras ponen de manifiesto la escasa importancia del tráfico de mercancía general convencional así, como el de contenedores (Ro-Ro) tanto en la actualidad, como en las previsiones aportadas por el estudio encargado por el MOPU para el año 1990. Así, de los incrementos previstos en la evolución del tráfico para 1990, vemos que la mercancía general convencional experimentará un incremento moderado, aunque el volumen de graneles sólidos, de cumplirse las previsiones, se triplicaría. De todos modos, y a pesar de los importantes incrementos previstos, en comparación con otros puertos cabe decir que se mantendrán dentro de unas cifras modestas, sin que ello signifique una pérdida de importancia del puerto de Málaga. Como muestra de lo que decimos, podemos aportar el ejemplo del tráfico de contenedores. A pesar del espectacular crecimiento que se prevé para 1990 de este tráfico que pasará de 9.000 Tm en 1981 a 400.000 Tm. en 1990, aún queda lejos de las previsiones establecidas por ese mismo estudio, para ese año, referidas al tráfico de contenedores en Algeciras (5.200.000 Tm.), Barcelona (3.600.000 Tm), Bilbao (2.000.000 Tm) o Valencia (2.640.000 Tm).

En cualquier caso, el puerto de Málaga encara su futuro con obras de infraestructura con el fin de ampliar la superficie útil y las instalaciones portuarias; sobre todo, en lo que se refiere al tráfico de petróleo y derivados.

CUADRO I

Tráfico total del puerto de Málaga en 1981 y previsiones para 1990

	1981 (*Tm*)	*1990* (*Tm*)
Mercancía general convencional	813.000	900.000
Graneles sólidos	680.000	1.850.000
Petróleo crudo	5.131.000	6.000.000
Graneles líquidos Productos derivados petróleo	942.000	1.000.000
Graneles líquidos no petrolíferos	23.000	40.000

Puerto de Motril

"Civitas Sexis for Mensis", como argumentan los dictados del escudo de la ciudad, es Motril, y a tres Km, su puerto. Creado a principios de siglo es la única vía marítima de la provincia de Granada, enclavado geográficamente entre las provincias de Málaga y Almería.

En un primer momento y hasta la década de los ochenta el Puerto de Motril era a la vez un puerto comercial y pesquero, a partir de ese momento, se construyó el puerto pesquero independiente del comercial, donde desarrollan su actividad los trabajadores de la O.T.P.

Económica y estratégicamente, Motril es una ciudad privilegiada y, lamentablemente poco explotada, dada su riqueza agrícola, industrial y piscícola. Su clima, tachado de tropical, da paso a una agricultura de este tipo, con productos como el aguacate, la chirimoya, etc. Esto se compagina en la comarca con productos de invernadero (hortalizas, verduras...), patatas, y en decadencia la caña de azúcar.

Su polígono industrial es el segundo de la provincia de Granada y está compuesto por fábricas de alcohol (ron), papelera, etc.

Los productos que habitualmente se cargan o descargan son: en gran proporción fosfatos provinientes de Marruecos, materias primas como pasta de papel P.A.M.E.S.A., melaza para la destilación de ron, aceite de soja para la refinería, etc. se exportan minerales extraidos de la provincia como blenda, estroncio, pirita, etc.

Toda esta exposición hace del puerto motrileño una pieza fundamental del entramado económico de la comarca.

Sin embargo, y explicando la poca explotación del puerto, hay que decir que las comunicaciones terrestres son escasas, insuficientes y tercermundistas. Está separado de Granada por una distancia de 70 Km de carretera "comarcal".

En cuanto a la organización interior de los estibadores portuarios, se constituye como comité integrado en Coordinadora desde la fundación de ésta. La posible incursión de sindicatos mayoritarios como U.G.T. y C.C.O.O., ha quedado deshechada por los propios estibadores que desean seguir perteneciendo al sindicato independiente de Estibadores portuarios (Coordinadora). El censo de la O.T.P. lo integran 18 especialistas y dos capataces, con lo que es lógico presumir que existe un trabajo casi continuado y una organización relativamente fácil con cordial relación con las dos empresas que existen, "Antonio Molina e Hijos, S.A." e "Intramar S.A.".

En lo que se refiere a la maquinaria utilizada en los trabajos de estiba y desestiba, hay que decir que está calificada de antigua (no existe alta tecnología), aunque efectiva en la labor desarrollada.

La fotografía que acompaña al escrito, muestra la labor que habitualmente es desarrollada en las bodegas de los barcos. Esta gráfica, junto a la anteriormente enviada, en el mes de abril, visualizando una panorámica exterior del puerto de Motril, pueden colaborar a clarificar mediante imágenes visuales, una parte de lo que constituye el puerto al que nos venimos refiriendo.

El Comité de empresa



Descarga de mineral en el puerto de Motril.

Algeciras

Del puerto de Algeciras lo que más llama la atención son dos aspectos: el fuerte volumen de mercancías manipuladas en régimen de tránsito y el tráfico de contenedores. Ambos aspectos nos dan, por otra parte, una idea aproximada de la función y características de dicho puerto.

La posición estratégica que ocupa el puerto de Algeciras, como encrucijada de las líneas de tráfico marítimo entre Europa y Africa occidental, por un lado, y como puerto de entrada al Mediterráneo, es la razón por la que las grandes compañías multinacionales le hayan escogido, como puerto obligado de escala. De este modo, de las tres compañías, hasta

CUADRO II

Mercancías (en Tm)

	Total (*cargadas/descargadas*)	%	*descargadas*	%	*cargadas*	%
Total	18.379.691	100%	9.940.833	100%	8.438.858	100%
Graneles líquidos	13.338.372	72,5%	7.535.252	75,8%	5.803.120	68,7%
Mercancía general	4.616.262	25,12%	2.132.065	21,45%	2.484.197	29,4%
Otras	425.057	2,4				

ahora instaladas, la Sea-Land, utiliza el puerto de Algeciras, como punto de enlace con los puertos de Norteamérica, Centro de Europa, Golfo Pérsico, Grecia, Italia y Francia, además de con los puertos de Barcelona y Valencia. Por su parte, la Scan-Dutch, se sirve del puerto de Algeciras para enlazar con el Oriente Medio y, por último, la compañía Maersk Line lo viene utilizando para las transacciones con Norteamérica, Centroeuropa, Africa y Extremo y Medio Oriente.

En el balance de tonelaje de mercancías manipuladas, como de barcos recibidos, el puerto de Algeciras, arroja resultados muy positivos respecto a los años anteriores. En realidad, se trata de un puerto en expansión, que irá cobrando cada vez más relevancia en el futuro próximo, sobre todo, en el tráfico de contenedores. En este sentido, se han llevado a cabo o están a punto de finalizar obras de prolongación de los muelles de atraque, y tareas de dragado y pavimentación de las superficies útiles de los muelles con el fin de ampliar el área de estacionamiento de la terminal de contenedores (por ejemplo, las actuales obras de ampliación del muelle de Isla Verde que supondrán un incremento de la superficie útil en 60.500 metros cuadrados).

Dejando de lado el tráfico de graneles líquidos, exclusivamente orientado al abastecimiento de crudo de la refinería y a la redistribución de los productos derivados, el resto de las mercancías manipuladas en 1984, alcanzó un volumen de 4.616.262 Tm (ver cuadro II) de las cuales 2.270.277 Tm lo fueron en régimen de tránsito. Ahora bien, si a ello añadimos el volumen total de mercancías movidas en contenedores que fue de 3.040.569 Tm, podemos hacernos una idea de la importancia relativa del tráfico en contenedores en este puerto. Por otro lado, el 90,4% del tonelaje movido en contenedores, corresponde al régimen de tránsito. Es decir, el puerto de Algeciras, no se presenta tanto como un puerto de cara al abastecimiento de un área interior, sino que su creciente importancia estriba, más bien, en el hecho de ser, como decíamos al principio, un punto de conexión dentro del tráfico internacional.

CUADRO III

Tráfico de mercancía general

Total	4.616.262 Tm
En régimen de tránsito	2.270.277 Tm
En contenedores equivalentes a 20 pies	2.927.937 Tm

Dossier para «La ESTiBA» del comité de Algeciras

La Comisión Técnica, la Junta Técnica Laboral, la Comisión Delegada de Asuntos Laborales; no me acuerdo bien del engendro. Pero era una representación más de un tinglado difícilmente sostenible y con pocas posibilidades de supervivir.

Eran unas reuniones paternalistas en donde nos teníamos que amoldar por las circunstancias. Eran unas reuniones en donde todos los temas eran tocados muy superficialmente ya que era tabú hacer ciertas averiguaciones. Por estas "curiosidades", más de un responsable de la O.T.P. se enriquecieron, tuvieron que hacer muchas aclaraciones y se avisaron unos a otros a que abandonaran sus respectivos cargos, antes de que fueran expulsados.

Si duró fue porque todo cabe en una dictadura y no tenían oposición suficiente. Seguramente, si hubiesen querido hubieran preparado el terreno. Pero sólo se dedicaron a obrar como dueños y señores del ente, sin pensar en el futuro.

Se constituye nuestro sindicato, que es mal visto por casi toda la clase obrera —nos tachan de "amarillos"— y tardamos en aunar ideas todos los puertos, desechando susceptibilidades hasta formar una gran organización y, posteriormente, vendría la federación de todos los puertos; Coordinadora.

Se puede decir, sin lugar a dudas, que esta federación de sindicatos ha sido la que ha llevado todo el peso de negociaciones de todo tipo, enfrentándose a varios gobiernos y distintos directores generales, según iban saliendo circulares y decretos, con la idea de neutralizarnos.

No existiríamos si no hubieramos luchado consecuentemente. Igualmente —y es muy digno de mencionar— nuestros asesores jurídicos, con una abnegación fuera de lo común, han demostrado y están demostrando que son consecuentes con la lucha que ellos se han impuesto, salvando toda clase de obstáculos y con la misma preocupación que un portuario más.

Dando un giro a la cuestión, hablaremos un poco de nuestro puerto.

Por la circunstancia que indistintamente se le da, el puerto de Algeciras está en pleno auge.

Ocurrió que en su día, nosotros los portuarios, no supimos controlar el desmadre empresarial, ya que con una deficiente dirección del colectivo y el beneplácito de la Dirección de O.T.P. se nos fue de las manos el control.

Con esto quiero significar los sueldos que percibíamos, los esquiroles "oficiales" y los medios mecánicos controlados por las empresas.

Hace unos cuatro meses se incorporó otra empresa en nuestro puerto. La J.O.P. le hizo una concesión administrativa y se le trabaja con más personal, sirviendo como base el Convenio Marco Estatal (Ordenanza). Esta empresa es MAERSK ESPAÑA.

Nuestro colectivo, actualmente consta de 168 obreros. Eramos, hace como dos años 205. Ahora, con más trabajo somos menos y el censo no se abre. Existen unos 80-100 eventuales que cubren los excesos de trabajo.

Nosotros, los fijos de censo no tenemos problemas sindicales. Pues todos pertenecemos a nuestro sindicato "Maritima Terrestre", autónomo y por tanto confederado a Coordinadora. Pensamos que hemos sido consecuentes con toda nuestra lucha, sindicalmente hablando.

Hay que resaltar nuestra marginación, con respecto a nuestros alojamientos sociales-laborales. Los responsables de O.T.P. a nivel estatal no vieron nunca la necesidad de renovación de nuestro local como centro de trabajo. La realidad es que nuestro edificio fue creado para unos 50-60 obreros. Quiere esto decir que prácticamente estamos amontonados; hacinados. Podemos decir con toda entereza que siempre fuimos relegados y seguimos siéndolo.

Este es otro detalle de nuestros capitostes y que debido a su inoperancia, los anteriores se fueron y los actuales, aunque están, no hacen nada al respecto.

ENCUESTA

¿Cuando os constituisteis como comité integrado en COORDINADORA?

No sabemos si en nuestros archivos recogen la adhesión con una fecha concreta. Lo cierto es que desde el año 1978 ya pedíamos asesoramiento a Coordinadora.

¿Qué relación teneis con otros sindicatos?

Localmente, nuestra relación se centra con CC.OO. Debemos resaltar que llevamos más de dos meses haciendo los preparativos para formar algo así como una plataforma sindical, de forma que podamos preservar nuestras reivindicaciones futuras apoyándonos recíprocamente. Cierto que existen discrepancias en los planteamientos. Pero somos capaces de dialogar claramente, siendo esta peculiaridad muy importante para que cada día nos entendamos mejor.

¿Qué otros sindicatos tienen presencia en el colectivo portuario?

No aseguraríamos que no existe en nuestro colectivo algún estibador que esté afiliado a varios sindicatos. Lo que sí aseguramos es que todo el censo cotiza a Coordinadora.

¿Qué relación, conflictos,... habeis tenido con las empresas y con la administración local?

Nuestras relaciones con las empresas son normales dentro de una convivencia socio-económica-laboral.

Hay un seguimiento de convenio, contactos de todo tipo en materia laboral, y un aceptable entendimiento entre ambas partes. Conflictos; los tenemos cuando los razonamientos no son válidos y las posturas se oponen.

Con la Administración local, nuestras relaciones no son buenas ni malas; son néutras, precavidas, algunas veces vacías. Nuestro jefe nos facilita la labor de vez en cuando. Pero él está supeditado a Cádiz, que tiene contacto directo con Angel Delgado, y, en fin... Son los que nos quieren cargar.

Conflictos con la Administración Local, en el sentido de la palabra no. Siempre nos inclinamos por la salida más sensata.

¿Qué organización teneis? Ritmo de reuniones, asambleas...

Ustedes sabeis muy bien que siempre han existido las discrepancias normales en la dirección de nuestro colectivo.

Pero aún con éste obice "tiramos" bien y, siempre confiamos limar asperezas.

Nuestras reuniones no son periódicas al pie de la letra, pero tampoco es una viña sin vallado. Somos responsables y nos mentalizamos hacia la consecución del mejor fin. De todas formas, al menos en este puerto, cada estibador se siente un poco un trozo de Coordinadora y formamos un gran comité. Funcionamos.

¿Cómo veis la situación actual de vuestro puerto?

La situación actual de nuestro puerto es como la situación actual de todos los puertos del Estado.

Es cierto que en nuestro puerto tenemos una media por encima de los 16 jornales mensuales y, por esta circunstancia hay más trabajo. Pero la preocupación, la impotencia de no poder hacer frente a un enemigo tan poderoso y la situación en general que ha originado la medida dictatorial de nuestros señores ministros lanzando el decreto Ley es para no dormir.

No dormiremos y estaremos vigilantes y haremos frente a todos los medios injustos que el Gobierno tiene pensado poner en práctica.



SOLIDARIDAD

DESDE INGLATERRA

TRANSPORT & GENERAL WORKERS' UNION

Registered Office: TRANSPORT HOUSE, SMITH SQUARE, LONDON S.W.1 Gen. Sec.: MOSS EVANS Deputy Gen. Sec.: ALEX KITSON

REGION No. 1
LONDON AND HOME COUNTIES
REGIONAL SECRETARY: S. STADEN

REGIONAL OFFICE:
"WOODBERRY", 218 GREEN LANES,
FINSBURY PARK, LONDON N4 2HB.
TELEPHONE: 01 800 4281-7

Estimados hermanos,

Miembros de nuestra sección sindical 1/6 de la Transport & General Workers Dockers Union me han pedido (Sección de Estibadores del Sindicato General del Transporte) que os escribiera para haceros llegar nuestra solidaridad con los estibadores españoles en su lucha actual. Por supuesto, la prensa capitalista y las emisoras de televisión apenas dan noticias de vuestra lucha; pero hacemos lo que podemos para mantener a los estibadores de Londres informados, puesto que está claro que los ataques que se están llevando a cabo contra los estibadores españoles son iguales a los que los empresarios y su gobierno están pensando desencadenar contra los estibadores británicos. Desde luego, si los estibadores españoles vencen en su lucha, la clase dominante británica tendrá que pensárselo dos veces antes de emprenderla contra los estibadores británicos.

Deseamos de corazón que los estibadores españoles tengais éxito en la lucha por vuestros derechos y si hay algo que pudiéramos hacer para ayudaron, decídmelo e INTENTAREMOS poner en práctica algún tipo de solidaridad práctica, aunque mentiría, si en las actuales circunstancias, prometiera que los estibadores británicos adoptaran medidas de solidaridad de buenas a primeras.

Pero, de ninguna manera, os mentimos cuando os prometemos que haremos todo lo que podamos en nuestra sección para ayudar a los estibadores españoles.

Fraternalmente vuestro

Bob Ligfth
Presidente de la Sección 1/6
del TGW (Sindicato del Transporte)

DESDE ANDALUCÍA

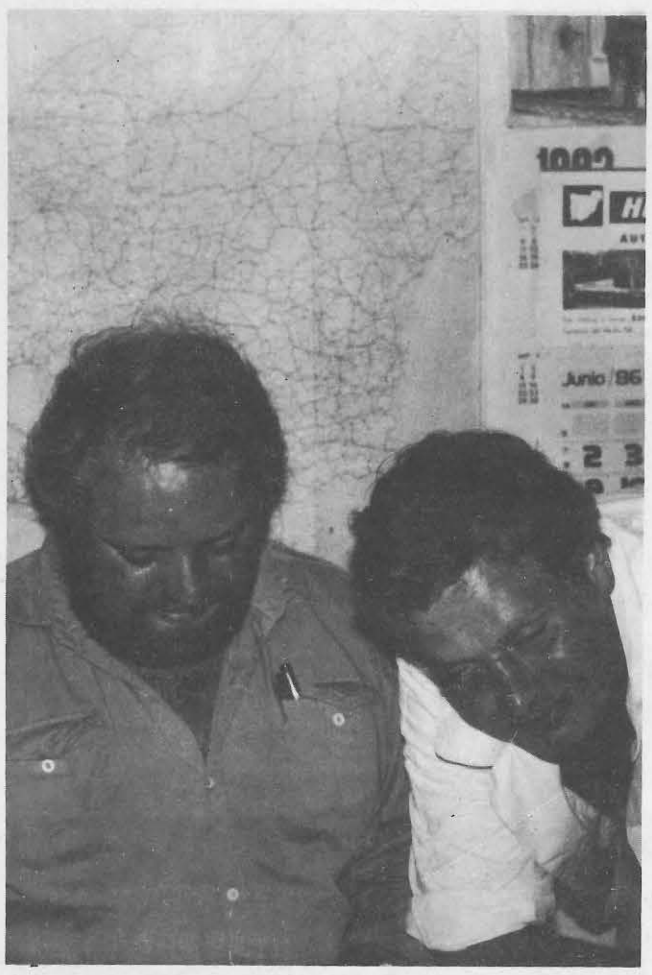
El SOC Andalucía se solidariza justa lucha estibadores ánimo, adelante.

Diego Cañamero
Secretario General SOC

DESDE INGLATERRA

Del compañero Mick Larkin del movimiento inglés de sindicalismo de base (Rank and File —sección construcción— Crook Branch) hemos recibido una carta de solidaridad de dicho colectivo comunicándonos que han informado en sus boletines ampliamente de nuestra lucha y nos mandan 10 libras para LA ESTIBA.

DESDE DiNAMARCA



En los primeros días del mes de junio visitaron el puerto de Barcelona dos compañeros estibadores daneses, Ib y Jimmy. Ambos estuvieron interesados en recoger información directa sobre el desarrollo de la huelga en España. Igualmente, ellos mismos han pasado hace meses por una experiencia de lucha similar a la nuestra. Por otra parte, el empuje del movimiento sindical de base entre los estibadores daneses hace que su organización esté especialmente próxima a los planteamientos de COORDINADORA con la que, por otro lado, ya viene manteniendo contacto desde hace tiempo.

Ib y Jimmy intervinieron en diversas reuniones y asambleas en las que manifestaron la solidaridad y apoyo de los estibadores daneses en la lucha que se lleva a cabo en los puertos españoles y entregaron, como fondo económico de solidaridad, la cantidad de 30.000 coronas, dinero recaudado entre los estibadores de Dinamarca.

DESDE DINAMARCA

De los compañeros portuarios del colectivo de base Havnearbejdernes Miljofond hemos recibido en solidaridad con nuestra lucha ESB 85.274.

DESDE ITALiA

En nombre de la GILT CGIL de Liguria y de los trabajadores portuario, comunico interés y solidaridad por la lucha de los estibadores portuarios españoles contra el proyecto de privatización portuaria.

Saludos fraternales.

A. Dacca

DESDE FRANCiA

Queridos Camaradas.

La Federación Nacional de Portuarios C.G.T. saluda la lucha llevada a cabo por los estibadores portuarios españoles.

La naturaleza y amplitud de los problemas con que os encontrais confirma nuestro análisis, a saber, que la crisis económica no para de extenderse y de profundizarse. El transporte marítimo y las actividades portuarias están tocadas de lleno por esta situación. En casi la totalidad de los puertos europeos podemos constatar una reducción de la actividad, y una amenaza seria sobre el empleo de los trabajadores portuarios en general y de los estibadores en particular. Los puertos franceses no escapan a esta regla general que se concreta en un desempleo creciente.

Estamos convencidos que una tal situación hace necesario los contactos entre los sindicatos de estibadores portuarios europeos. Con este espíritu, tomamos la iniciativa de convocar un encuentro en 1984 entre los sindicatos de estibadores Belgas, Holandeses, Alemanes, Italianos, Británicos y Españoles.

Fédération Nationale des Ports et Docks

cgt

En aquella época nuestra propuesta no tuvo ningún eco. Sin embargo creemos cada vez más necesario este encuentro. Estamos pues decididos en este empeño que nos permitirá mejorar el conocimiento de las distintas realidades nacionales y, al mismo tiempo, reforzar la capacidad de acción para superar nuestras dificultades. Recibid, queridos compañeros, nuestro saludo fraternal y sindicalista.

El Secretario General
D. Lefebvre

DESDE GiBRALTAR

Un barco procedente de Algeciras fue detenido por los estibadores de Gibraltar. El barco tenía programado hacer escala en Algeciras, procedente de Marruecos, con una carga de pescado. Cuando el barco atracó en el puerto de Gibraltar y los camiones estaban preparados para recibir el pescado descargado, los estibadores se negaron a trabajar en el barco. Queremos hacer una especial mención de agradecimiento a la Gibraltar Transport Workwrs Union por su solidaridad.

COCINA MARINERA



BESUGO CON AJOS

Besugo con ajos

Ingredientes:

Un besugo de kilo y medio,
8 dientes de ajo,
aceite, vinagre, sal y
pimienta.

Preparación:

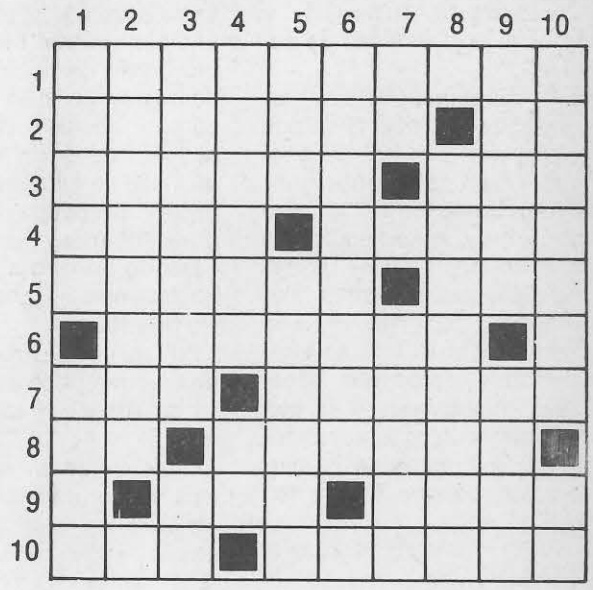
Se limpia, vacía y escama el besugo, se sazona con sal y pimienta y se deja en un plato un buen rato, rociado de aceite, después de hacerle unos cuantos cortes en diagonal.

Media hora antes de servirlo, se asa en la parrilla, bien untado de aceite.

Por otra parte, se fríen en una sartén pequeña, en aceite abundante, los ajos, que cuando están dorados se machacan en el mortero, agregándoles poco a poco el aceite de freirlos, sal y un chorrito de vinagre.

Esta salsa se remueve bien y se hecha sobre el besugo al enviarlo a la mesa.

Crucigrama



HORIZONTALES: **1.** Distancia que recorre un buque en veinticuatro horas. / **2.** Alcaloide obtenido por transformación de la bencina procedente del carbón de piedra. Números romanos. / **3.** Niño atrevido o mal criado. El principio de la amistad. / **4.** Al revés, trato incómodo o fricción con una persona. Estás obligado. / Daño corporal ocasionado por un golpe, enfermedad, etc. Al revés, casi una isla. / **6.** Nombre de unas famosas cascadas del continente americano. Cuarta vocal. / **7.** Une. Una clase de pinos. / **8.** Nota musical. Al revés, dais validez a un pasaporte o un documento. / **9.** Vocal. / Verdura, al revés. De forma de huevo. / **10.** Nuevo. Asoma a la superficie, nace.

VERTICALES: **1.** Al revés, consignas, títulos que por ejemplo indican el asunto de una obra literaria. Valle del Pirineo. / **2.** Libre de culpa. Vocal. / **3.** Capital de Chipre. Artículo neutro. / **4.** Nombre de mujer. Voz del arriero. / **5.** Flor que aparece en numerosos escudos. Al revés, de mal agüero, infausto. / **6.** Olvidada, dejada, al revés. Séptima letra. / **7.** Concede. Vocal. Reflejo del sol. / **8.** Vocal. Uno de los casos de la declinación gramatical. / **9.** Hagas poesía. Aovar. / **10.** Vientos constantes que soplan en las zonas tropicales siempre del mismo rumbo. Nota musical.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: **1.** Huelga. Dar. / **2.** Añoso. Cede. / **3.** Sal. Dorsal. / **4.** T. Inocente. / **5.** Inca. Ucase. / **6.** ocoveR. tuR. / **7.** R. airfuS. / **8.** A. Arriarán. / **9.** Perrería. O. / **10.** Irías. Plan./

VERTICALES: **1.** Hastío. Api. / **2.** Uña. NCR. eR. / **3.** Eólico. arl. / LS. Navarra. / **5.** Godo. eireS. / **6.** A. Ocurrir. / **7.** Crec faiP. / **8.** Desnatural. / **9.** adatsusA. A. / **10.** Releer. Non. /

NÚMERO 19 SEPTiEMBRE 1986

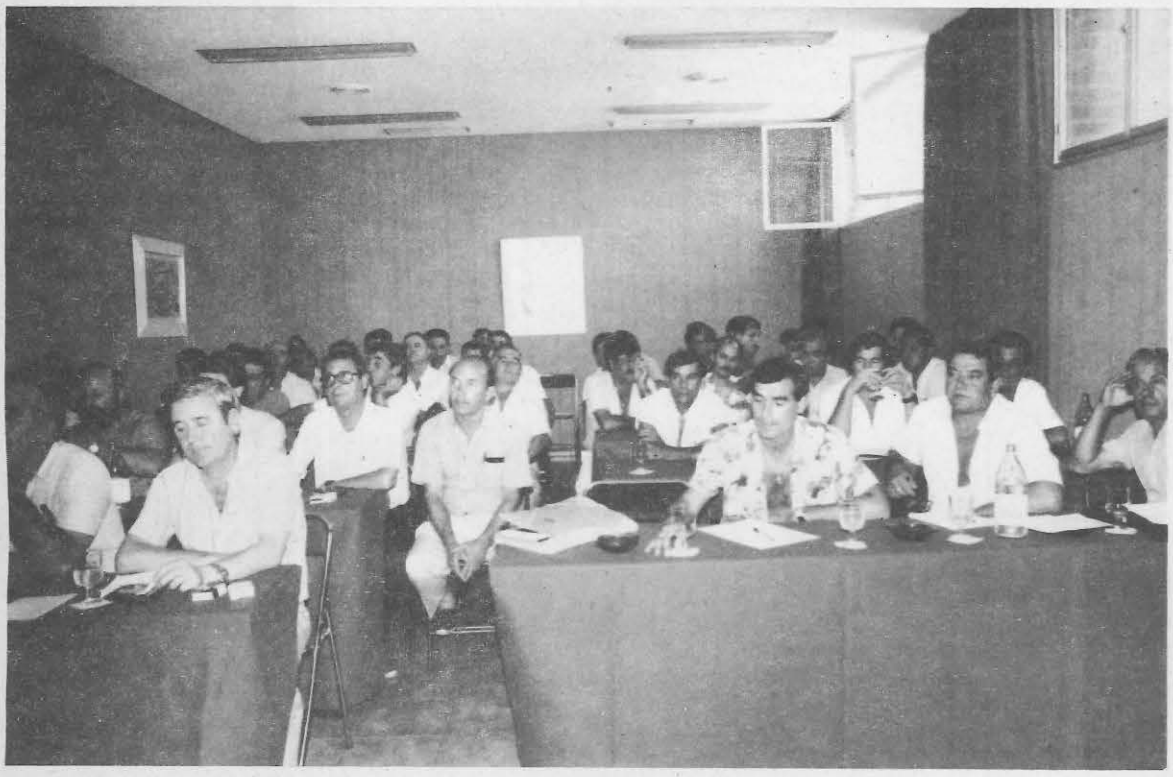
LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETiN DE LA COORDiNADORA ESTATAL DE LOS ESTiBADORES PORTUARiOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 08003 Barcelona

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



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Asamblea General de Coordinadora

Alicante, 17 y 18 de septiembre de 1986.

En un momento de prepotencia de la actual administración socialista, que intenta declarar ilegal nuestra huelga, y que imcumple todo lo hasta ahora acordado, tuvo lugar en Alicante la Asamblea de COORDINADORA.

Con la asistencia de 36 puertos se empezó valorando la huelga que se estaba llevando a cabo contra CONTENEMAR. Se creyó positiva y se acordaron medidas de apoyo en aquellos puertos en los que CONTENEMAR no opera (manifestaciones, ir a las empresas que tienen tráfico con ella...); se acordó también un día de huelga general en apoyo solidario en la lucha contra CONTENEMAR y en protesta por el incumplimiento de la Administración en el desarrollo del decreto, y convertir la actual huelga de horas alternas a total e indefinida. También se decidió hacer una caja de resistencia común para posibles sanciones. Se discutió sobre el dicho incumplimiento de la Administración, en la persona de Alvaro Espina, incumpliendo los plazos que se habían marcado, para el desarrollo del Decreto Ley, sin estar ahora prevista ninguna convocatoria. Incumplimiento también de lo acordado respecto a BILBAO: se levantaba la huelga a cambio de que los 41 especialistas regresaran a la OTP, y a partir del 1 de agosto incluso a estos se pasa a las empresas. Incumplimiento aún de la sentencia favorable respecto a la obligatoriedad de pagar las horas sindicales.

Respecto a las próximas elecciones sindicales, la Asamblea criticó la normativa de listas cerradas que las convierte en elecciones verticales, y para paliar esto y desmarcándose de los sindicatos burocráticos cuyos jefes elaboraran las listas, se decidió hacer asambleas en los puertos eligiendo a los delegados por votación, y pasar después estos nombres a las listas.

Quizás, en este momento en que la prensa intenta volcar, con su desinformación, a la opinión pública contra nosotros, lo más significativo fue la presencia en la Asamblea, de las Coordinadoras de Parados de Euskadi y de Valencia, en solidaridad con nuestra lucha y planteando una unidad en acción con su lucha de parados.

SUMARIO

2. Bruguera en lucha. Juicios contra el S.O.C. ■ 3. Estado de Emergencia en Africa del Sur. ■ 4. Crónica de la lucha portuaria. Los estibadores y el INEM. Sentencia sobre horas sindicales. ■ 5. Comunicado de prensa de la Coordinadora. Vela. ■ 6. Andalucía, sus puertos (y 3). ■ 8. Correspondencia.

Otro accidente mortal





La falta de seguridad, el destajismo, las pésimas condiciones del trabajo portuario, se ha vuelto a cobrar otra víctima.

En Alicante, el 28 de julio pasado, el compañero confronta Juan Bautista Torres murió aplastado por un container.

Operando en jornada de 8 a 14 horas en CONTENEMAR en el vapor Balbanera del Mar, en una maniobra a pie de barco del elevador de 30 Tm., el esprader tocó la esquina de un containar estibado a 2 de altura, cayendo este al suelo y aplastando al confronta.

En Barcelona, como recoge la foto de abajo, otro esprader estuvo a punto de ocasionar otro accidente mortal.

También "tomando el sol en la pata de una grua", como decía el Director General de Puertos, se puede morir.

Bruguera en lucha

Un colectivo de trabajadores de la editorial Bruguera continúa luchando por mantener sus puestos de trabajo, contra la política del Gobierno referida a Bruguera, caso particular de su política global a favor del capital multinacional, y en este caso del sector de gráficas.

Con este nuevo paso en Bruguera, el Gobierno socialista, después de haber gastado 10.000 millones de pesetas por acabar cerrandola, viene a redondear la reconversión —encubierta— que está haciendo en el sector de gráficas: liquidación de URESA donde trabajaban mil obreros, cierre de Gráficas Industriales con 600 trabajadores, cierre de Talleres Gráficos de Bruguera y Talleres Gráficos de La Vanguardia, con las consiguientes disminuciones de plantillas, etc... vendiendo el sector de gráficas a las grandes multinacionales: caso de Berstelman con Printer, Círculo de Lectores, Euromeco.

Pero veamos con más detalle el caso Bruguera. Bruguera era una empresa familiar barcelonesa. A la tercera o cuarta generación la familia va delegando la gestión a técnicos que llegarán a plantear, en junio de 1982, una suspensión de pagos. Empieza la crisis que se resolverá momentáneamente con 600 bajas a través de indemnizaciones pactadas. Continúa la crisis y aparece un comprador fantasma, Leo Antunez (que además dice comprar el Noticiero Universal, Destino, Radio Sabadell...) que no hace sino entretener la cosa, y desaparece. A partir de aquí va aumentando cada vez más la dejación de los proyectos editoriales hasta que la familia Bruguera se hace con un grupo asesor y busca un comprador. Aquí aparece el Banco de Crédito Industrial (BCI), banco estatal presidido por Rafael Sunyol, cargo político del Gobierno socialista. El plan de viabilidad que elabora es el siguiente:

— Los trabajadores tendrán que constituir una sociedad anónima laboral para capitalizar el paro, unos 1.200 millones de pesetas, mientras el banco avala el carnet de paro,

— Mientras, se buscará un socio industrial, que garantice la continuidad de la empresa y de sus 800 puestos de trabajo.

Este socio será Editorial Anaya. Anaya entra en el Consejo de Administración y en unos meses se produce un relanzamiento de Bruguera: reaparecen El Capitan Trueno y TBO y aparecen nuevos cómics. Pero para Anaya, faltan nuevos créditos, y el BCI rompe el acuerdo con Anaya y no apoyará ya a Bruguera.

La crisis se agudiza y empiezan las divisiones dentro de la Asamblea de trabajadores. El comité queda claramente dividido, por una parte CCOO y UGT que suman 9 delegados, y por otra el colectivo autónomo con 8 delegados. Los primeros no se salen de la línea del diálogo y de hablar con personalidades de prestigio para resolver el problema, el colectivo autónomo propone una línea más de acción que se concreta en un primer encierro en el BCI del que se sale con la promesa del banco de negociar en Madrid: engaño urdido con UGT, desalojo pues por parte de UGT podríamos llamarle.

En la Asamblea General se discute lo sucedido y UGT y CCOO dicen dimitir del comité y que se continue sin comité funcionando por centrales sindicales. No se acepta y se va a un segundo encierro en el BCI, de 4 dias que acaba en desalojo. A la próxima Asamblea UGT y CCOO van con disciplina de voto pues ya han decidido ir a un cierre pactado. Para el colectivo autónomo esto es la venta del puesto de trabajo y contra la decisión mayoritaria de aceptar el cierre, 100 trabajadores organizan su propia Asamblea con el objetivo de conservar el puesto de trabajo, y el 28 de Julio se encierran en la fábrica de Parets.

Con este encierro pretenden presionar al BCI por un lado y solventar sus problemas económicos por otro. Así empiezan a organizarse: compra colectiva, comedor, caja de resistencia,... y la asamblea diaria para decidir. Empieza un cerco por parte de la empresa (les cierran la luz y el agua) a la vez que empieza la solidaridad de la calle (mercados, tiendas, asociaciones,..) y un comité de apoyo (FAC, CNT, MC,...). El 21 de agosto, el mismo día que los trabajadores que habían pactado el cierre firman las rescisiones de contrato, el juez insta a los encerrados a abandonar el encierro. Por la noche la Guardia Civil rodea el edificio y el dia 22 empiezan a desalojar por la fuerza. 48 horas de una tensión increible... al final dejan a los trabajadores que se habian encadenado en el tejado y se llega a un acuerdo con el juez para que hasta el dia 4 de septiembre puedan continuar el encierro un grupo de 10 trabajadores de manera rotativa, el resto empieza una acampada al lado.

El dia 3 de septiembre, continuando todavía el encierro, tiene lugar una Asamblea informativa y de solidaridad con los encerrados y con el resto de trabajadores de Bruguera en lucha. En ella, de la que sacamos toda esta información, se concretan formas de apoyo.

El dia 5 tiene lugar el desalojo forzoso por parte de la Guardia Civil y el dia 10 se va a Madrid a intentar entrevistarse con el BCI. Este se encuentra rodeado de policía y se niega a recibirles.

Batalla dura contra una patronal y una Administración prepotente, al servicio del capital multinacional, y decidida a acabar con todo este tipo de sindicalismo de base y asambleario, como es ahora mismo el caso de los compañeros de Bruguera, o el de los compañeros de Bruguera, o el de los compañeros del SOC, o el nuestro mismo de la Coordinadora de estibadores portuarios.



Juicios contra el S.O.C.

El Sindicato de Obreros del Campo, movimiento de base no jerarquizado, molesta al gobierno actual. Desde estas páginas de LA ESTIBA, hemos informado repetidamente sobre la lucha de los jornaleros andaluces y sobre su organización. Desde COORDINADORA hemos estrechado lazos de solidaridad con ellos. A primeros de Septiembre, cuando en Madrid ellos luchaban contra la justicia burguesa, también estuvimos con ellos.

En Madrid, junto con la solidaridad de muchos colectivos obreros, vejados por el gobierno, reprimidos,... los jornaleros lograron en parte su objetivo de impedir que sean encarcelados como consecuencia de los juicios que se están llevando a cabo a más de 600 militantes obreros del campo.

Los dias 9 y 10 de Agosto, el SOC junto con los Comités de Solidaridad con los Jornaleros Andaluces, se reunieron especialmente para abordar esta lucha contra la represión judicial y política que se les viene encima. Ésta fue su nota de prensa:

NOTA DE PRENSA

Los COMITES DE SOLIDARIDAD CON LOS JORNALEROS ANDALUCES quieren exponer a la opinión pública lo siguiente:

1. Que la situación de paro casi permanente en que vive el colectivo jornalero hace que este tenga que vivir una situación socioeconómica injusta y la falta de medidas de los gobiernos andaluz y central para solucionar el problema no dan esperanzas de futuro a este colectivo.

2. Que ante esta situación, los jornaleros luchan por conseguir un derecho constitucional y humano como es el derecho al trabajo, a una vida digna y a poder vivir de la tierra que siempre trabajaron.

3. Que los Gobiernos Andaluz y Central, lejos de responder a este problema social con medidas apropiadas, atajan la situación mediante la represión a través de los juicios a más de 600 militantes obreros del campo.

4. Que por culpa de esta política, Diego Cañamero, Secretario General del SOC tandrá que cumplir sentencia de 1 mes y 1 dia de cárcel y 30.000 pts. de multa a partir del 5 de Septiembre por pedir trabajo en una finca, y que en otra sentencia tiene que pagar 60.000 pts. de multa (o 60 días más de cárcel si no la paga) y Manuel Lara y Antonio Cabezas 30.000 pts. cada uno (o 30 dias de cárcel en caso de no pagarla) por asistir a una manifestación pidiendo trabajo.

POR ELLO PEDIMOS:

— Que el Gobierno Central conceda el indulto a Diego Cañamero y a todos los jornaleros cuyas sentencias condenando a cárcel se vayan haciendo firmes.

— Que los Gobiernos Central y de Andalucía cambien las medidas represivas por soluciones que aborden de raiz la problemática del campo andaluz.

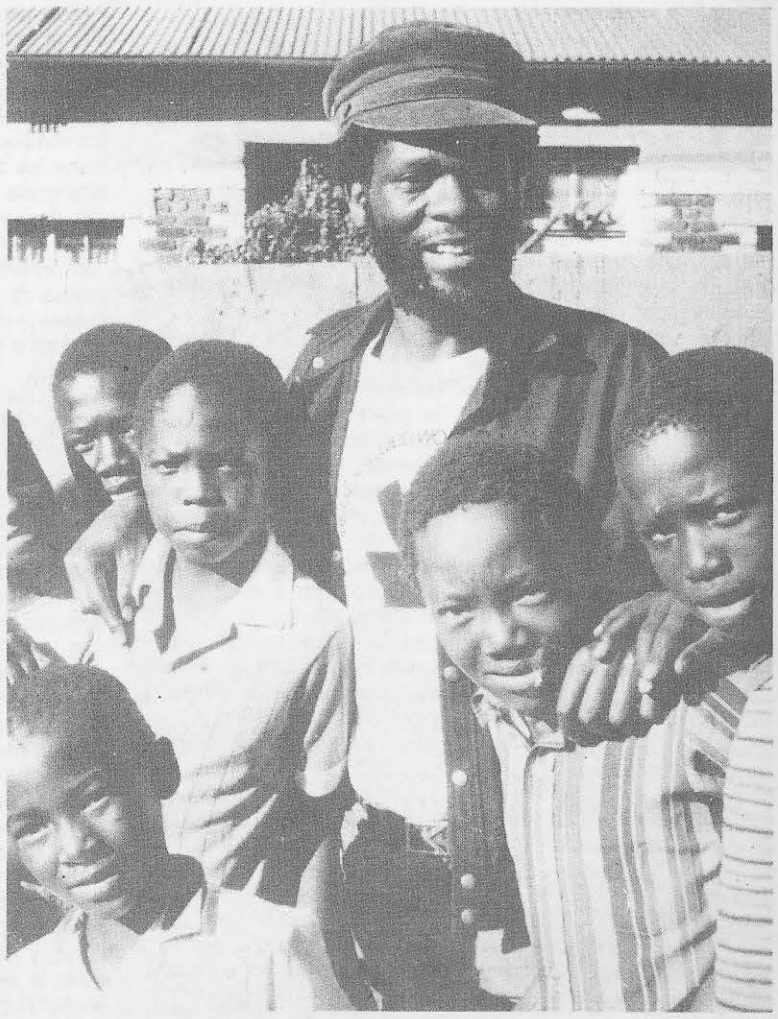
— Que el Parlamento Español cambie las leyes que posibilitan el que los jornaleros vayan a la cárcel por pedir trabajo.

Los Comités de Solidaridad con los Jornaleros Andaluces anunciamos una serie de acciones en todo el territorio andaluz para intentar conseguir que ni Diego Cañamero ni ningún jornalero vayan a la cárcel por el delito de pedir trabajo.

Comités de Solidaridad con los Jornaleros Andaluces

Andalucía, 11-agosto-1986

Estado de Emergencia en África del Sur



FREE MOSES MAYEKISO

Estamos en un momento de intensificación de la represión sin precedentes en Suráfrica. Nos encontramos bajo el segundo estado de emergencia de los últimos doce meses. El primero fue declarado en julio de 1985. (Anteriormente, había tenido lugar la represión de los sindicatos en los años sesenta). En el estado de emergencia de 1985, el movimiento sindical no fue el objetivo prioritario de la represión, pero en la actualidad, sí que lo es. La explicación a esto es que en noviembre de 1985, los sindicatos ganaron en fuerza al unificarse en el COSATU (Congreso surafricano de los diversos sindicatos) y porque esta confederación sindical fue adquiriendo rasgos cada vez más politizados.

En Suráfrica, los sindiatos pudieron volver a desarrollarse solamente desde hace diez años. Pero el movimiento obrero es todavía muy minoritario ya que los sindicatos sólo incorporan al 15% de la clase obrera surafricana. Pero es, precisamente, debido a su politización, sobre todo desde las luchas de 1984, por lo que ha sido declarado el Estado de Emergencia ahora.

Resistiendo

Los primeros dos o tres días después de declararse el Estado de Emergencia, el Estado mantuvo el control sobre la situación. Al principio, el movimiento sindical fue pillado desprevenido. Pero, en seguida, reaccionó y se preparó para resistir la política represiva.

Se ha hablado mucho acerca de nuestra incapacidad para movilizarnos en el desencadenamiento de la lucha el 14 de julio pasado. Sin embargo, la acción del 14 de julio tuvo que ser organizada en circunstancias extremadamente difíciles. Por aquel tiempo, la mayoría de nosotros estaba en prisión. De todos modos, es necesario hacer constar que antes de las acciones del 14 de julio, alrededor de 40.000 mineros desencadenaron una oleada de huelgas en las minas de carbón y de diamantes. Igualmente, en 52 grandes almacenes y en numerosas empresas mecánicas había huelga. Tales huelgas dieron como resultado la puesta en libertad de numerosos compañeros poco antes del 14 (que fue un lunes). Por ejemplo, Elijah Barayi, presidente del COSATU, fue liberado el viernes. De ahí que hubiera cierta confusión. Algunos trabajadores pensaron que ya se habían conseguido algunos de los objetivos de la movilización. De hecho, la desigual naturaleza de la respuesta a la convocatoria también es un reflejo de los desequilibrios del movimiento sindical en nuestro país.

De cualquier modo, hemos de hacer tres consideraciones acerca del clima en el que nos desenvolvemos. En primer lugar, hemos de plantearnos cómo mantener el máximo de unidad en nuestras filas. Segundo, cómo garantizar nuestra capacidad de movilización y, tercero, cuáles son las acciones más efectivas que podemos adoptar. Sí, hemos tenido problemas con el estado de emergencia, pero sólo han sido problemas a corto plazo. Ahora nos hemos reorganizado.

Una crisis

Con todo, es muy importante comprender porqué el Estado de Emergencia ha sido decretado. En primer lugar, ha sido adoptado para aplastar a las organizaciones democráticas en Suráfrica, ya se trate de organizaciones sindicales, ciudadanas o estudiantiles. En segundo lugar, ha sido decretado para limitar y censurar los canales de información hacia el exterior y dar la impresión ante la comunidad internacional de que el gobierno controlaba la situación.

Pero lo que ha estado sucediendo en mi país a lo largo de estos dos convulsivos años ha sido una guerra civil —la lucha de los oprimidos, la clase obrera, contra el régimen de Botha y la clase capitalista. Atravesamos una crisis en muchos aspectos. Hay una crisis política que ha sido precipitada por el fracaso que significó la instauración deun parlamento tricameral. Pues tal era el simulacro de democracia que Botha quería imponer. Con esa maniobra, Botha utilizó a algunas caras negras, precisamente, para afirmarse en su posición. Pero los privilegios de los blancos, su prosperidad y su poder, siguen firmemente asentados. Prácticamente, todos los delegados del parlamento tricameral fueron elegidos por menos del 20% de los votantes. Por ello, han sido excluidos de la comunidad negra y han sido rechazados a nivel nacional.

Los consejos locales impuestos por Botha han sido, igualmente, rechazados y en muchos casos han sido expulsados de los barrios. Nuestros barrios se han convertido en zonas en las que las fuerzas de seguridad son indeseables y hemos establecido nuestras propias formas de organización.

Hay crisis en la educación. Los escolares negros han rechazado la enseñanza Bantú. Han establecido sus propias escuelas. La enseñanza controlada por el régimen de los blancos y utilizada, además, como un medio de control sobre la población negra ha sido, completamente desarticulada.

Estamos en una profunda crisis económica. Padecemos altas tasas de desempleo y de inflación. El rand está más bajo que nunca. Y lo que causa el desempleo es la política de apartheid. Millones de rand son desperdiciados en financiar la burocracia del estado racista y su maquinaria militar. Por eso, no hay dinero para financiar, por ejemplo, la construcción de viviendas que podría crear abundante empleo.

Pero no es sólo la falta de una política de inversiones públicas adecuada la que ocasiona la pérdida de empleos en nuestro país. De hecho, las compañías se están yendo de Suráfrica. Pero no lo hacen debido a presiones financieras, sino que se van porque ya no pueden encontrar una fuerza de trabajo a la que pueden explotar fácilmente y por poco dinero. Se van por el desarrollo que están experimentando los sindicatos en la lucha contra la explotación. A este respecto, basta ver la industria del automóvil. Ha sido sometida a un proceso de racionalización y ha comenzado a utilizar robots.

La desestabilización

En cualquier caso, no son recientes los intentos de desestabilizar el movimiento democrático en Suráfrica por parte de Botha. Estas medidas han sido adoptadas después de haber sido desestabilizado el resto del sur del continente africano. Ha ocupado Namibia y estrangulado a Lesotho. Financia el sabotaje y el terror en Angola y Mozambique. E incluso, el régimen de Botha, ha invadido en operaciones militares Botswana, Zimbabwe, Angola y Mozambique. Por lo que se ve, el Estado de Emergencia, parece ser el último paso del régimen de Botha en su programa de limitación de las luchas democráticas en el subcontinente africano; intentando reducir los logros realizados por la población de Angola y Mozambique en sus guerras anticoloniales. Es a la fuerza como el régimen de Botha intenta desesperadamente asegurar la presencia del imperialismo, y de la opresión y explotación por parte del capital monopolista, en Suráfrica.

El fracaso

Como quiera que sea, el régimen de Botha ha fracasado en los dos objetivos que pretendía imponer con el Estado de Emergencia. No ha conseguido destruir a las organizaciones democráticas ni ha impedido que continuase saliendo información acerca de lo que está ocurriendo. Y su fracaso se debe a que las organizaciones democráticas que han surgido en los años recientes no son meras organizaciones de líderes, sino organizaciones que tienen sus raíces en las fábricas, los talleres, los almacenes, las minas y en las ciudades. Nos hemos desarrollado más que en 1960.

El tipo de movimiento que estamos construyendo es lo que podría llamarse un movimiento controlado por los trabajadores. Es una organización democrática. Estamos intentando construir un movimiento realmente efectivo de delegados de base que sean, también, verdaderas puntas de lanza en la lucha y que aseguren que el cambio de representantes no afecte a la organización a largo término. Así, en cada fábrica, mina o supermercado intentamos mantener el control obrero en nuestras estructuras organizativas. No son profesionales quienes dirigen nuestro sindicato. Son trabajadores quienes lo dirigen. A pesar de todo, esta fuerza y su politización aún tiene que ser consolidada.

Las masivas "movilizaciones" del Primero de Mayo y del 16 de junio fueron, sin lugar a dudas, impresionantes. Pero aún queda mucho por hacer para consolidar el movimiento obrero en nuestro país. Los obreros agrícolas, por ejemplo, aún no están organizados.

Lo que quiero decir es que el tipo de sociedad que intentamos construir en Suráfrica —no la dejamos para mañana, para el Día de la Liberación— sino que la estamos construyendo hoy.

Solidaridad internacional

La lucha de la clase obrera sólo puede alcanzar el éxito a través de una organización democrática, pero lo que es también fundamental es la acción solidaria internacional. Para nosotros no se trata de una simple cuestión moral. Los trabajadores británicos han de plantearse la necesidad de establecer vínculos concretos con los trabajadores surafricanos en la acción. Tenemos que ser multinacionales, precisamente, en la misma medida que el capital. Mi propio sindicato está estableciendo vínculos de trabajador a trabajador con los sindicatos británicos, según el programa de COSATU. Confiamos en que el TUC (Confederación de los sindicatos británicos) después de su visita a Suráfrica sea más efectivo en sus medidas de presión para apoyar a los trabajadores surafricanos. Lo que nosotros queremos son acciones prácticas de solidaridad de parte del pueblo trabajador británico.

Este artículo ha sido traducido de la revista británica "International Labour Reports". Su autor, Marcel Golding, es el encargado de las tareas de información del NUM, sindicato de mineros surafricano; una de las piezas clave en la lucha contra el régimen racista imperante en ese país.

Crónica de la lucha portuaria

El dia 1 de Agosto, una resolución del gobierno pone en marcha el pase a fijos de empresa, contra lo que se había estado luchando en los meses anteriores (ver LA ESTIBA 18). El dia 2, se denuncia a CONTENEMAR ante la GENERALITAT, Inspección de Trabajo y OTP, por la ilegalidad de los esquiroles y por el incumplimiento de las manos mínimas, contra las normas de Seguridad e Higiene, denuncia que queda sin respuesta, sabiendo que por mandato expreso de Madrid, Generalitat no va a actuar en este caso. Se emprende contra CONTENEMAR una lucha basada en rendimientos mínimos (aunque por encima de los pactados en Convenio). El dia 6 de agosto, en Barcelona, los estibadores, rompiendo el cordón policial, se concentran en CONTENEMAR y los esquiroles dejan de trabajar, con la promesa de la empresa de no repetir tal contratación. Se abren más de 400 expedientes. CONTENEMAR sigue trabajando hasta el dia 14 de agosto, de noche y festivos con esquiroles, y de día con las manos portuarias que son diariamente sancionadas. A partir del dia 14 trabaja ya siempre con esquiroles. A partir del dia 29 de Agosto se empieza una huelga de horas alternas en los 11 puertos en que opera CONTENEMAR, siendo Bilbao, Tenerife, Las Palmas, Valencia y Barcelona los más relevantes. En Barcelona, CONTENEMAR, a diferencia con los otros puertos, la misma noche del primer dia de huelga, pone esquiroles, profesionales rompehuelgas, con un tipo de contrato totalmente ilegal a parte de la misma ilegalidad del hecho de contratar durante una huelga legal. (Ver en esta misma página algunas cláusulas de dicho contrato). El dia 15 de setiembre, ante la pasividad de la Administración frente a esta ilegalidad, los estibadores de Barcelona entran en CONTENEMAR y los esquiroles huyen echándose al mar, siendo el único herido un profesional rompehuelgas chileno que se sacó la porra para enfrentarse a los estibadores. Al día siguiente los estibadores se manifestaron hasta el Corte Inglés y piden a la Dirección que no utilicen CONTENEMAR para sus embarcos. Como respuesta a esta acción, al día siguiente, la Administración obligó en Madrid al Corte Inglés, con las amenazas conocidas, a embarcar por CONTENEMAR.

En todos los puertos continua la lucha, cada uno a su manera, contra CONTENEMAR por los 14 puntos que se le presentaron en el Preaviso de Huelga, y que a continuación reproducimos, y continua también en todos los puertos la lucha contra la Administración en su intento de privatizar los puertos.



PREAVISO HUELGA
18 de agosto de 1986

I. Que tanto por la OTP como por restantes empresas contra las que convoca la huelga, se respete la normativa constitucional, legal y paccionada conculcada en las actuaciones y omisión que han dado origen a este preaviso, y se recogen en los hechos resaltados en este escrito.

II. Que se respete la Ordenanza de Trabajo Portuario, en cuanto las condiciones de trabajo que la misma establece y recoge el vigente convenio colectivo marco y locales de los puertos, y en cuanto la misma, aun en otros aspectos subsista hasta la total extinción de la OTP.

III. Que se respeten las condiciones de trabajo de los estibadores fijos de empresa de Contenemar "en los términos pactados", especialmente en cuanto a la seguridad social respecta.

IV. Que se haga efectiva y pague las retribuciones debidas al trabajador con arreglo al sistema de salario y primas vigentes en cada puerto.

V. Que se liquide y abone a los estibadores fijos de empresa los atrasos debidos por diferencia entre las cantidades devengadas y las abonadas a cuenta.

VI. Establecimiento de sistemas de control de liquidaciones y entrega de hojas de salarios a los estibadores portuarios.

VII. Que se cumplan las normas en materia de Seguridad e Higiene en el trabajo.

VIII. Que se garantice el debido control documental y técnico del peso y contenido de los contenedores para debida garantia de los derechos y responsabilidades de los trabajadores.

IX. Que en toda operación portuaria se pida y emplee en la realización de la misma el personal profesional portuario perteneciente a la OTP reglamentario y absteniéndose de emplear cualquier otro personal.

X. Que se respete en todo momento la dignidad profesional de los estibadores portuarios, cumpliéndose las normas pactadas y respetándose la autonomía de la voluntad libremente emitida.

XI. Que las empresas formulen los pedidos de personal, con los debidos detalles para garantia de los derechos de los trabajadores y de la OTP, en la forma pactada en los puertos.

XII. Que por las empresas y por la OTP se reconozca expresamente que los estibadores portuarios, dada su condición de trabajadores fijos de plantilla de los Puertos del Estado Español, con dedicación y disponibilidad permanente a las necesidades del servicio público, tienen derecho a disfrutar de todos y cada uno de los derechos que el vigente Estatuto de los Trabajadores reconoce a favor de cualquier trabajador fijo de plantilla, así como se reconozcan explícitamente, los derechos y obligaciones contenidos en los convenios colectivos que rigen las relaciones laborales del sector y los derivados del conjunto de relaciones jurídicas existentes en la comparticipada responsabilidad empresarial.

XIII. Que por las empresas y por la OTP se reconozca que en tanto la Organización de Trabajos Portuarios no sea sustituida por otra entidad, la relación laboral está compartida entre la OTP y las empresas, asumiendo los derechos y obligaciones que a cada uno compete en sus respectivas posiciones, y correspondiendo a la OTP el carácter empresarial entre otros contenidos, en lo que a la seguridad social respecta.

XIV. Que tanto las empresas como la OTP se abstengan de realizar traspaso o cesión de personal entre tales entidades sin consentimiento expreso y libre de cualquier coacción o amenaza del personal afectado, y anulando cualquier alteración de hecho o meramente formal realizada sin tales requisitos.

Lo cual comunico a los efectos oportunos.

Barcelona, 4-agosto-1986

Los estibadores y el INEM

NIEGATE A ACTUAR DE "ESQUIROL" EN LA HUELGA PORTUARIA

★ El Gobierno y la empresa Contenemar están tratando de suplantar a los trabajadores portuarios en huelga, a pesar de estar expresamente prohibido por sus leyes.

★ Es posible que te ofrezcan, e incluso te amenacen para que aceptes, un puesto de trabajo en el Puerto. Aquí no faltan trabajadores sino que quieren reducir en 5.000 los puestos de trabajo en los puertos españoles, por lo que estamos en huelga.

★ Lo que te ofrecen es simplemente que actúes de "rompehuelgas" como hicieron en el año 80 sin conseguirlo. Tu trabajo se desarrollaría en un clima de terror, custodiado las 24 horas del día por la Guardia Civil y la Policía.

★ A tu precariedad de parado el Gobierno quiere sumar la indignidad de ser "esquirol". ¡Niégate!

★ Si por negarte toman contra tí alguna represalia, están cometiendo un abuso y una ilegalidad. Si esto ocurre, los estibadores portuarios te ofrecemos asesoramiento y defensa jurídica gratuita en C/ del Mar 97, en la Barceloneta.

★ Defiende con nosotros el derecho a un trabajo digno y estable para todos.

Barcelona, Septiembre 1986

Cartel que los estibadores portuarios hemos pegado en todas las oficinas del INEM de Barcelona.

Ante la demagógica campaña de los medios de desinformación (prensa, radio, TV) hablando de la violencia de los estibadores contra los pobres parados apuntados en el INEM, es preciso destacar:

— Que el personal empleado por Contenemar para suplantar a los estibadores portuarios, no procede del INEM, siendo la mayor parte profesionales rompehuelgas ya conocidos en la huelga del 1980 en Barcelona. (En el caso del herido en lo acahecido el día 15 en Barcelona, Contenemar lo dio de alta después del accidente).

— Que el tipo de contrato que Contenemar les hace (del que poseemos copia), a parte ya de la ilegalidad de tal contratación en una huelga legal, es ilegal por todas partes como puede observarse en sus cuatro pactos adicionales, resumiendo: ...contrato para atender acumulación de tareas derivadas de los anómalos rendimientos efectuados por el personal de la OTP..., ... a disposición plena según horarios convenidos..., ... y trabajando a horas impares..., o sea, siguiendo la huelga!!

— Que COORDINADORA está al lado de los parados inscritos en el INEM en lucha por sus reivindicaciones. A este respecto es importante señalar que en la Asamblea General de Coordinadora en Alicante, estuvieron las Coordinadoras de Parados de Euskadi y de Valencia, mostrando su solidaridad con la lucha de los estibadores y decidiendo emprender acciones conjuntas con otros colectivos de parados del resto del Estado. ■

Sentencia sobre horas sindicales

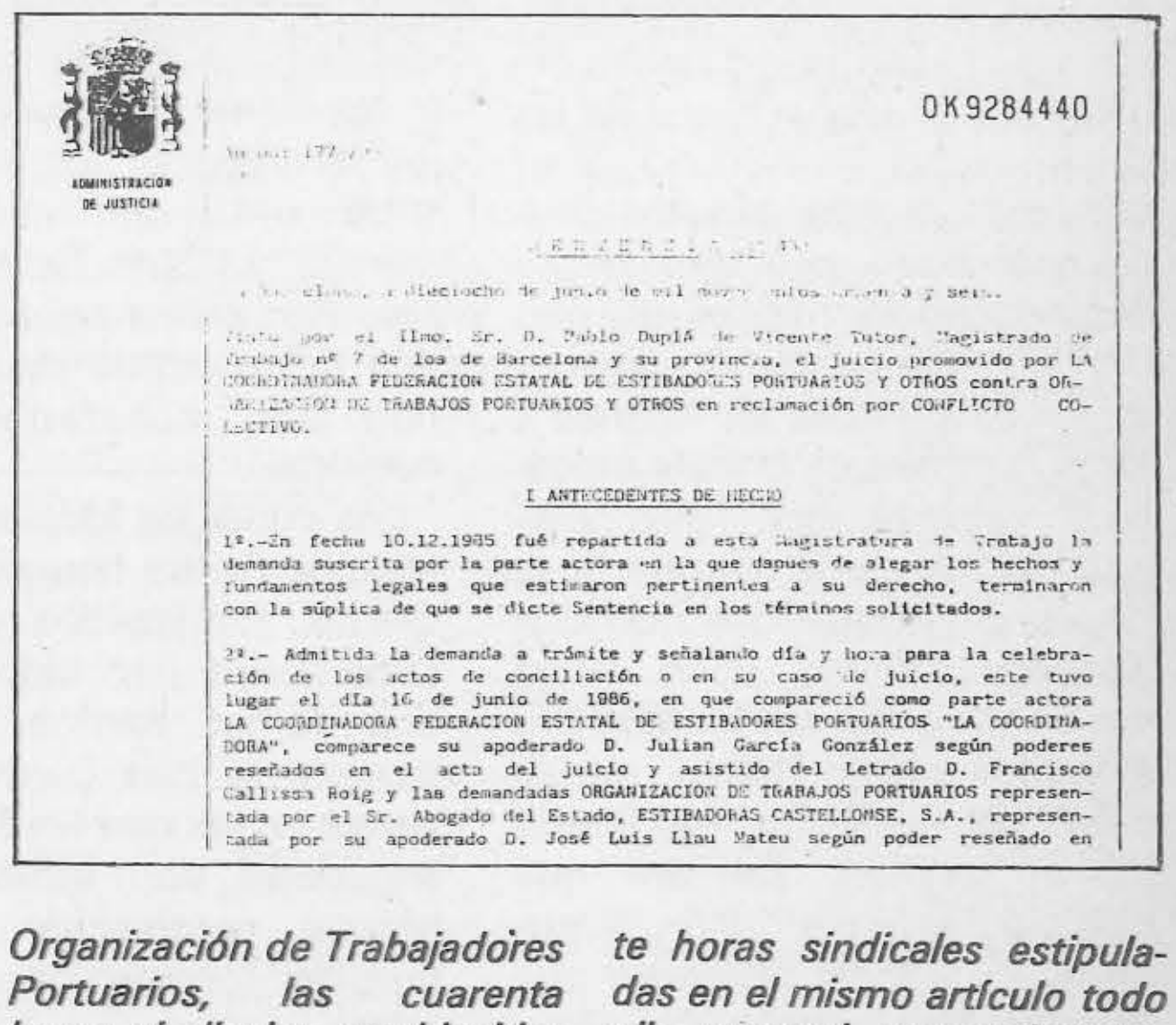
El 18 de junio de 1986 una sentencia de Magistratura falla a nuestro favor en el litigio que teníamos contra la Administración por negarse a pagar las horas sindicales que nos adeuda desde el 1 de enero de 1985. A pesar del fallo favorable el Gobierno no paga tales horas incumpliendo dicha sentencia.

SENTENCIA Nº 433

En Barcelona, a dieciocho de junio de mil novecientos ochenta y seis.

FALLO

Que desestimando la excepción de falta de litis consorcio pasivo necesario y estimando la demanda por Conflicto Colectivo planteada por D. Julián García González, en nombre y representación de la Federación Estatal de Estibadores Portuarios "La Coordinadora" y por D. Benito Barrera San Miguel, en representación de la Federación de Transporte y de las Comunicaciones del Sindicado Comisiones Obreras, *debo de declarar el derecho de todos los miembros del Comité de Empresa de Estibadores Portuarios a percibir a cargo de la Organización de Trabajadores Portuarios, las cuarenta horas sindicales establecidas en el art. 15 del vigente convenio colectivo y también los miembros de las Secciones Sindicales a percibir las veinte horas sindicales estipuladas en el mismo artículo todo ello puntual mensualmente,* estableciendo el recargo por mora del 10% en los periodos que no haya sido abonado puntualmente.


ADMINISTRACION DE JUSTICIA

0K9284440

[illegible]

...dieciocho de junio de mil novecientos ochenta y seis.

Vistos por el Ilmo. Sr. D. Pablo Duplá de Vicente Tutor, Magistrado de Trabajo nº 7 de los de Barcelona y su provincia, el juicio promovido por LA COORDINADORA FEDERACION ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS Y OTROS contra ORGANIZACION DE TRABAJOS PORTUARIOS Y OTROS en reclamación por CONFLICTO COLECTIVO.

I ANTECEDENTES DE HECHO

1º.-En fecha 10.12.1985 fué repartida a esta Magistratura de Trabajo la demanda suscrita por la parte actora en la que despues de alegar los hechos y fundamentos legales que estimaron pertinentes a su derecho, terminaron con la súplica de que se dicte Sentencia en los términos solicitados.

2º.- Admitida la demanda a trámite y señalando día y hora para la celebración de los actos de conciliación o en su caso de juicio, este tuvo lugar el día 16 de junio de 1986, en que compareció como parte actora LA COORDINADORA FEDERACION ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS "LA COORDINADORA", comparece su apoderado D. Julian García González según poderes reseñados en el acto del juicio y asistido del Letrado D. Francisco Callissa Roig y las demandadas ORGANIZACION DE TRABAJOS PORTUARIOS representada por el Sr. Abogado del Estado, ESTIBADORAS CASTELLONSE, S.A., representada por su apoderado D. José Luis Llau Mateu según poder reseñado en

Comunicado de prensa de la Coordinadora

COMUNICADO DE PRENSA DE LA COORDINADORA DE ESTIBADORES PORTUARIOS

Frente a la actual situación portuaria queremos declarar:

* La Administración Socialista ordena a la empresa Contenemar la contratación de "esquiroles" para sustituir a los estibadores en huelga legal. La empresa no puede negarse por la amenaza de ejecución del pago de los créditos que el gobierno le hace. Al parecer Contenemar adeuda al Estado unos 7.000 millones de pesetas.Sin embargo esta contratación de esquiroles sólo se realiza en Barcelona y no en los 10 puertos que también realizamos la huelga por lo que queda claro que este puerto ha sido elegido como campo de batalla.

* Sorprendentemente la empresa hace cumplir a los "esquiroles" la huelga portuaria de horas alternas ,después de haberlos contratado por considerar ésta abusiva e ilegal. Quizá pretendan con ésta medida acercarse a una legalidad que ya han quebrantado suplantando a los trabajadores en huelga.

* El gobierno de la Generalitat y demás entes de Cataluña se niegan a ejecutar las acciones legales para que son competentes por prohibición expresa de Madrid.

* Los estibadores portuarios estamos recibiendo expedientes para ser sancionados. Ya son más de 500 las sanciones que la OTP pretende imponer,repitiendo el proceso del año 80 en que llegamos a las 5.000 sanciones, de la que la Administración no ha pagado ni una a pesar de perderlas en Magistratura.

* Con los métodos más heterodoxos y fuera de la ley la Administración Socialista pretende imponer un Decreto que supone la pérdida de más de 5.000 puestos de trabajo y la venta de los puertos a las multinacionales negando toda posibilidad de negociación.

* Queda patente el interés de destruir la COORDINADORA DE ESTIBADORES PORTUARIOS,que al igual que el S.O.C. practica un sindicalismo de base que no favorece los planes del Gobierno.

FEDERACION ESTATAL ESTIBADORES PORTUARIOS

LA CORRDINADIRA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS

Tergiversación del comunicado por parte de la prensa

En el último número de LA ESTIBA (nº 18) salíamos al paso de la campaña demagógica de la prensa para tergiversar nuestra lucha. Incluíamos una carta que dirigimos a EL PAIS y que se negó a reproducir. Hoy es el mismo EL PAIS que de una manera vergonzante, al dar cuenta de nuestro comunicado de prensa, cambia nuestras palabras e incluso las cita textualmente en entrecomillado. Reproducimos el recorte de prensa, subrayando los cambios respecto a nuestro comunicado.

De esta manera, "un sindicalismo de base que no favorece los planes del Gobierno" se convierte en EL PAIS en "un sindicalismo que no favorece los planes socialistas"... dando a pensar pues en un sindicalismo amarillo, contrario al socialismo! De esta manera también, añadiendo una sola letra conviertes nuestra crítica a la Administración que actua con métodos *fuera* de la Ley, en una Administración que actua con los métodos de la *fuerza* de la Ley, De esta manera también los créditos que el gobierno ha hecho a Contenemar, se convierten en créditos concedidos por bancos públicos. ¡La voz de su amo vuelve a sonar!

Unos 500 estibadores de Barcelona han sido suspendidos de empleo y sueldo por la huelga

EL PAIS, Barcelona

Los estibadores de Barcelona recibieron ayer la notificación de unas 500 sanciones, impuestas por la Organización de Trabajos Portuarios (OTP), a causa de la huelga que la coordinadora de estibadores lleva a cabo contra la empresa Contenemar en los 11 puertos en que ésta opera. Las sanciones oscilan entre los 20 y los 40 días de suspensión de empleo y sueldo. En una nota pública, la coordinadora de estibadores comparó estas sanciones con las 5.000 que impuso la OTP en 1980, cuando el Gobierno de Unión de Centro Democrático intentó reformar los puertos. En aquella ocasión, todas las sanciones fueron anuladas por las magistraturas de Trabajo, basándose en el convenio marco del sector.

El convenio vigente ha sido denunciado, precisamente, por Contenemar. Dicho convenio fue deslegalizado por sentencia de la Audiencia Nacional en enero de 1985, según fuentes del sector, ya que había sido firmado exclusivamente por dos empresas "y había sido impuesto a las demás, una a una, por la Coordinadora de Estibadores". Fuentes empresariales dijeron que el convenio "perpetuaba los privilegios de la etapa predemocrática" y fue la causa de que se fallara contra las empresas estibadoras en el conflicto de 1980.

La Coordinadora de Estibadores inició ayer su segunda semana de huelga intermitente, en los once puertos en que opera Contenemar, para oponerse a la ley de reforma de la actividad portuaria. Según la nota emitida ayer, "el Gobierno pretende destruir este colectivo —los estibadores—, al igual que hace con el Sindicato de Obreros del Campo, que practica un sindicalismo que no favorece los planes socialistas". Los estibadores añadian que "con los métodos de la fuerza de la ley, la Administración pretende imponer un decreto que supone la pérdida de más de 5.000 puestos de trabajo y la venta de los puertos a las multinacionales".

Contratación de parados

Los estibadores opinan que la contratación de parados por parte de Contenemar "ha sido impuesta por la Administración", y que la empresa no ha podido negarse "ante la amenaza de ejecución del pago de los 7.000 millones de pesetas en créditos concedidos por bancos públicos". Fuentes de Contenemar y de la Administración han negado reiteradamente, sin embargo, que exista ninguna presión. "La contratación de *esquiroles*", prosigue el comunicado, "sólo se realiza en Barcelona, y no en los otros puertos que también secundan el paro, por lo que este puerto es elegido como campo de batalla para dirimir la legalidad de la reforma de la OTP".

Contenemar ha cifrado en 1.300 millones de pesetas la cantidad que ha dejado de ingresar a causa de la huelga y ha expresado su deseo de que "termine cuanto antes". La empresa y la OTP piensan presentar ante la Magistratura de Trabajo una demanda solicitando que la huelga sea declarada "un acto ilícito y abusivo". La demanda se basa en la discriminación contra la empresa, que padece exclusivamente el efecto de la huelga, y en que ello introduce "una insoportable perturbación en la organización del trabajo, que causa un perjuicio desproporcionado, lo que desborda el equilibrio del ejercicio del derecho de huelga".

La Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) se ha unido a las empresas estibadoras y a la OTP señalando que "a juicio de la CEOE, el Gobierno, en bien de la economía nacional, está legitimado para intervenir y resolver el actual conflicto que afecta a los puertos españoles". Esta conclusión, basada en que el conflicto "carece de justificación, al estar originado en la defensa de los intereses de la Coordinadora, frente al interés general y de la economía nacional", fue el resultado de una reunión mantenida el jueves entre las asociaciones empresariales y las empresas estibadoras.

Estibadores portuarios de Barcelona, terceros en un Campeonato Mundial de Vela

El Decreto Ley también arrasa con las aspiraciones deportivas del colectivo



No es mi deseo erigirme en portavoz de nadie, pero probablemente, sin quererlo, me haga eco del sentimiento común de todo el colectivo portuario del Estado español al traer a estas páginas de "La Estiba" el comentario tan importante como es el manifestar nuestra admiración y respeto por un grupo de compañeros del Puerto Autónomo de Barcelona, formado por Emilio Duch, Juan García (Medios Mecánicos); Manolo Conde, José Luis Caballeros, Enrique Roda (Confrontas) y los amigos, no estibadores, Pablo Zendrera, gran campeón snipista, y los canarios, orgullo de la vela española, Josele Doreste (bicampeón mundial en clase olímpica star junto con el medalla de plata en los JJOO de Montreal en la especialidad de 470 Antonio Gorostegui) y Noluco Doreste, relevante figura de la clase, también olímpica, finn. Todo este equipo humano, a bordo de un barco de 0.5 pies de rating, barco de la clase Una Tonelada, con el apoyo del Puerto Autónomo de Barcelona y el navegante Guillermo Cryns, vinculado a nuestro puerto por su participación en Marítima Layetana, S.A., han hecho posible que nuestros compañeros hayan conquistado el tercer lugar de la tabla general del Campeonato del Mundo de Una Tonelada, disputado el pasado mes de julio en aguas de la bahía de Palma.

El hecho ha supuesto una auténtica gesta, por cuanto supone que un grupo de obreros hayan vapuleado a barcos tecnológicamente más avanzados y a tripulaciones en su mayoría profesionales. Y este hecho, el que unos trabajadores hayan conquistado el bronce en un campeonato mundial —de los más prestigiosos y veteranos que existen en la vela internacional—, no ha sido aireado por los medios de comunicación social en la forma y medida que merece.

Nuestro colectivo no es ajeno a ello y por tanto, en la modestia de nuestros medios, queremos difundir esta singladura deportiva que indudablemente realza a los estibadores portuarios de todo el país.

Pese a los muchos años que venimos padeciendo el continuo acoso de la Administración, empresas y, un largo etcétera de intereses portuarios, que impiden de forma brutal expandirse hacia arriba a los hombres de la estiba, todavía quedan gentes capaces de portar el pabellón de los estibadores portuarios hasta una competición mundial. En mi recuerdo los compañeros de Gran Canaria con su bote de vela latina, esa vela autóctona de las islas españolas del Atlántico, tan arraigada en el pueblo Guanche. El bote está o estuvo respaldado por la OTP, y acumula múltiples trofeos.

También los equipos de fútbol de Valencia, Tarragona, Cádiz, Bilbao y muchos otros que gozaron del respaldo de la OTP en escrupuloso cumplimiento de uno de los artículos del Reglamento de Bienestar de los Estibadores Portuarios. Nosotros, las gentes del deporte, recibimos con alegría la llegada de un gobierno socialista pues convencidos de ello, el bienestar social, la expansión de las aspiraciones deportivas, provocadas por la modernización en las operaciones portuarias dando como resultado más tiempo libre, elevaría a la clase trabajadora a los casi inaccesibles peldaños de la práctica deportiva como mera expansión y formación del individuo. Pero al cabo de los años la decepción se ha cernido también sobre el deporte. La nueva reestructuración portuaria, a base del Real Decreto Ley sacado por el Gobierno, no solamente destruye 40 años de mejoras obreras en los puertos españoles, si no que elimina cuanto de bueno tiene la OTP, y que en lo referente a la parcela deportiva, que a mí personalmente me tocó vivir en Barcelona desde sus comienzos, tuvo en la OTP y en su director general Francisco Javier Angolotti Cárdenas a su máximo entusiasta.

José Tomás Galea

Andalucía, sus puertos (y 3)

Cerramos ya, con este informe sobre los puertos de Almería, Huelva y Sevilla, el reportaje sobre los puertos de Andalucía que hemos publicado en los anteriores números de LA ESTIBA (17 y 18).

Almería



TRAFICO TOTAL DEL PUERTO DE ALMERIA EN 1984 (Tm.)

		cargadas		*descargadas*	
Total	5.950.372	5.260.586	100%	689.686	100%
Graneles sólidos	5.621.779	5.194.295	98,7%	430.484	62,41%
Graneles líquidos	220.261	— — —		220.261	31,93%
Mercancías diversas	105.332	66.291	1,26%	39.041	5,66%

El puerto de Almería cuenta con una plantilla de 58 estibadores con una media de 25 años de servicio en el puerto. El colectivo portuario, S.O.E. P. M.T. está integrado en COORDINADORA. Su comité, de 5 compañeros, se reune quincenalmente y se realizan mensualmente Asambleas generales.

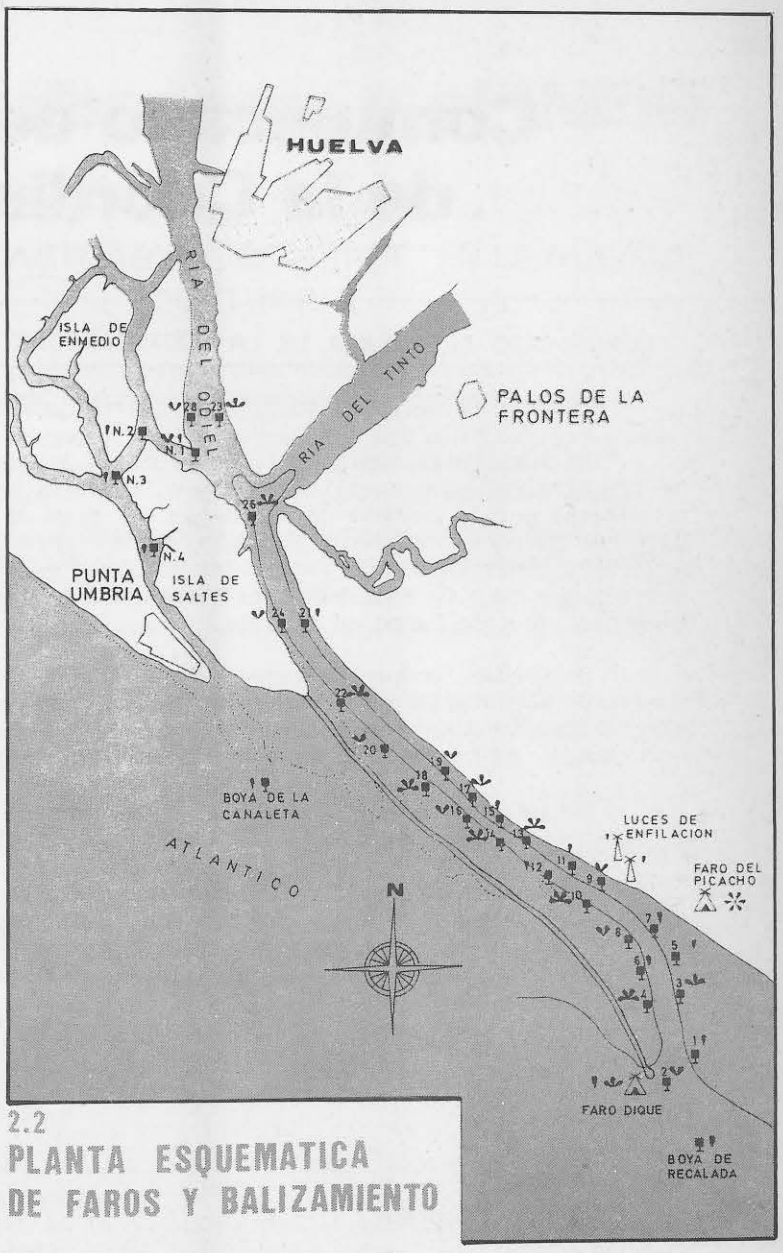
El puerto de Almería está fundamentalmente destinado a la carga de minerales para lo cual se dispone de un sistema de cargadores móviles y fijos, con cintas transportdoras a todo lo largo del espigón.

Así, del total de mercancías manipuladas durante el año 1984, llama la atención la enorme proporción de granales sólidos que representan el 98,74 del total de mercancías cargadas.

Respecto a años anteriores, uno de los rasgos más destacables es el fuerte descenso del tráfico que ha tenido lugar en el embarque de cemento y el desembarque de carbón, que ha alcanzado unas proporciones de entre el 50% y el 30%. Ahora bien, esta pérdida de tráfico, se ha visto, en parte, compensada por el incremento de un 18,7% en el embarque de yeso y el 11% de bentonita.

Llama la atención, por otra parte, la ausencia total de tráfico en contenedores, lo que viene a corroborar lo que decíamos anteriormente sobre la especialización del puerto de Almería en la carga de minerales. Es, igualmente, reseñable el incremento de un 11,04% experimentado durante el año 1984 en la carga de mineral de hierro procedente de los yacimientos de la provincia.

■



2.2
PLANTA ESQUEMATICA DE FAROS Y BALIZAMIENTO

Huelva

Un total de 258 estibadores trabajan en el puerto de Huelva. Su sindicato Obrero de Estibadores Portuarios que agrupa a la mayoría del colectivo portuario está integrado en COORDINADORA.

Enclavado en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel, el puerto de Huelva aparece en la clasificación que se puede establecer en función del volumen total de Tm manipuladas, en el puesto 8º de los puertos españoles, con un total de 9.505.686 Tm movidas durante el año 1984. De todos modos, el tipo de tráfico del puerto de Huelva nos da la clave para comprender su verdadera naturaleza: el de ser un puerto consagrado al abastecimiento del complejo petroquímico de Unión Explosivos de Rio Tinto.

Así, del volumen total de mercancías descargadas en 1984, el 45,39% corresponden a las importaciones del petróleo crudo. Además, en su conjunto, los graneles sólidos y líquidos suponen el 98,35% del total de mercancías descargadas (ver cuadro). Ello da idea de la especialización de este puerto en el sentido antes indicado del abastecimiento y redistribución de productos derivados del petróleo y de la industria química, en general.

Sin embargo, a diferencia de lo que observábamos en el puerto de Algeciras, en donde comienza a cobrar especial importancia el tráfico de contenedores, en el caso de Huelva esta tendencia no existe. El tráfico de contenedores es aquí, prácticamente, nulo.

HUELVA — **MERCANCIAS (en Tm) 1984**

	Cargadas/ descargadas	%	*cargadas*	%	*descargadas*	%
Total	9.505.686	100	4.154.389	100	5.351.297	100
Granales líquidos	4.816.471	50,6	1.881.870	45,3	2.934.601	54,8
Mercancía general	487.728	5,1	398.983	9,6	88.745	1,6
Granales sólidos	4.201.487	44,2	1.873.536	45,1	2.327.951	43,5

Además, el tráfico de crudo ha decrecido en los últimos años de forma cada vez más apreciable, lo que repercute negativamente en las cifras de tráfico general. De hecho, en los últimos diez años, el tráfico general ha oscilado en torno a las 11.653000 Tm de 1977, volumen máximo de mercancías manipuladas, y las 9.3908 Tm de 1982, que es la cota más baja del periodo que va de 1975 a 1984. A pesar de todo, al apreciable descenso en el tráfico del último año (1984) se debe a la práctica desaparición del movimiento de cemento ensacado que desde Huelva iba con destino a Argelia.

Por lo que respecta al tráfico pesquero, que en Huelva tiene relativa importancia, también se aprecia una disminución, aunque con un ritmo menor, entre el año 1983 y 1984, que el de años anteriores.

PESCA MOVIDA EN EL PUERTO DE HUELVA (en Tm) 1984

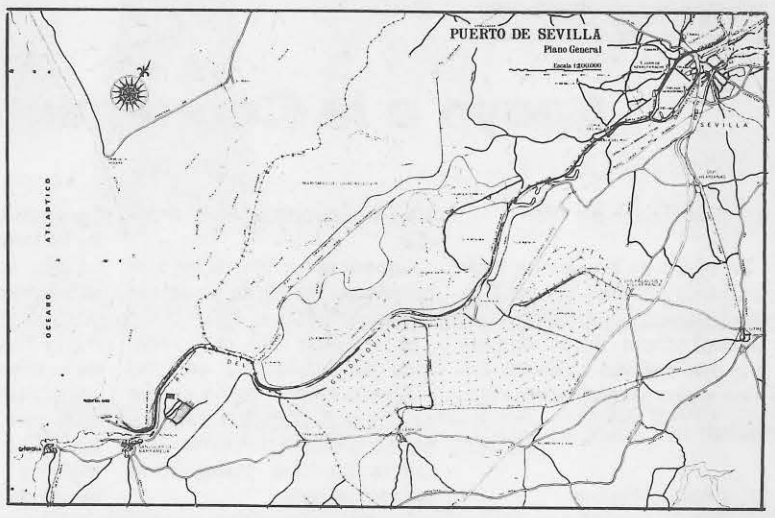
	1983	*1984*
Fresca	12.379	10.996
Congelada	22.143	22.806

Sevilla

El puerto de SEVILLA cuenta con una plantilla de 208 estibadores portuarios, agrupados sindicalmente en torno a CCOO, y a la OEPS)Organización de Estibadores Portuarios de Sevilla) que está integrada en Coordinadora. El comité de empresa, con una composición de 9 delegados de CCOO y 4 delegados de OEPS, tiene una reunión periódica cada quince días.

Sin duda, el puerto de Sevilla está lejos de su esplendor del pasado, cuando la Casa de las Indias operaba con las riquezas arrebatadas por los colonizadores españoles en América y que la Corona de Castilla se encargó de despilfarrar en toda suerte de guerras y corrupciones.

En la actualidad, el puerto de Sevilla, que es el único puerto fluvial de importancia con que se cuenta en España, ocupa un lugar, más bien discreto, incluso en relación al conjunto de los puertos de Andalucía. El volumen total de mercancías manipuladas a lo largo del año 1984, que alcanzó la cifra de 3.279.912 Tm, así parece indicarlo. Además, esta cifra se reparte, casi en partes iguales, entre el tráfico exterior y el cabotaje. Aunque el tráfico ha descendido respecto a 1983en un 6,3%, las obras de acondicionamiento del puerto y de la ría ha continuado, con el fin, precisamente, de abrir nuevas posibilidades al tráfico marítimo. De este modo, se ha in-







crementado el calado en 15 Km de la ría, se han terminado las obras de ampliación de la dársena industrial en 2.300 m. y se ha puesto en servicio un terminal para transbordadores. Estas obras representan un claro intento modernizador de las instalaciones portuarias y una notable mejora en la infraestructura que redundará, sin lugar a dudas, en la captación de nuevos tráficos para el puerto. Por otro lado, las obras de profundización del calado, se justifican por el hecho de favorecer el acceso de buques de mayor tonelaje, desde Sanlúcar de Barrameda, lo que significará el abaratamiento de los portes de las mercancías y una reducción del tiempo de espera de los buques para la realización de las operaciones de carga y descarga.

Otro dato a tener en cuenta para ver el tipo de especialización del puerto es que del total de la Mercancía general diversa, más de la mitad (874.000 Tm.) corresponde a Chatarra de Hierro y Hierros y Aceros.

Es de destacar también el tráfico de contenedores en la proporción siguiente:

TOTAL CONTENEDORES EQUIVALENTES A 20 PIES EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS

Nº	*Tm*	*año*
16.310	160.892	1981
18.324	256.027	1984

1984

	Mercancías cargadas/ descargadas	%	*cargadas*	%	*descargadas*	%
Total	3279.912	100	1.294.862	100	1.985.050	100
Granales líquidos	746.414	22,8	2.972	0,2	743.442	37,4
Granales sólidos	1.017.301	31	482.071		535.230	27
Mercancía general diversa	1.516.197	46,2	809.819	62,6	706.38	9,6

DESDE LA ONU.

Apoyo a la Coordinadora

Dia 5 de Julio de 1986

En el día de hoy se ha recibido una carta de Teresa Turner (International Oil Worker Group) copia de la dirigida por esa entidad a Alvaro Espina y que textualmente dice:

28.6.86

Don Alvaro Espina
Secretario Empleo Ministerio de Trabajo
Paseo Castellana. Madrid

Estimado D. Alvaro Espina:

El International Oil Working Group es una organización no gubernamental registrada en el seno de las naciones Unidas. Nueva York. Entre sus objetivos, están los siguientes:

Promover la unidad entre los trabajadores del petróleo y su transporte a nivel mundial.

Apoyar el control de los trabajadores mediante la actuación democrática.

En relación con esto estamos en solidaridad con los estibadores de España en sus luchas por continuar organizando el sistema rotativo que determina qué trabajadores salen a trabajar.

Nosotros apoyamos fuertemente a la Coordinadora, el sindicato de trabajadores que representa más del 80% de todos los estibadores de España en su rechazo contra la privatización de los puertos de España.

Es evidente que las soluciones que la comisión gubernamental para el problema portuario que Vd. preside en su condición de secretario de trabajo son soluciones orientadas a romper la unidad de los estibadores de los puertos de España.

Estas soluciones, que fueron ofrecidas como hecho consumado a los trabajadores el 15 de abril de 1986, es de lo más rechazable, porque constituye un esquema realizado sin la participación de los estibadores a través de su legítima organización. Este modo de proceder es contrario a la democracia e inaceptable para un gobierno que se proclama miembro de la democracia internacional.

Está claro que los estibadores españoles han establecido un método de organizar el trabajo en los puertos españoles que sirve a los intereses de los trabajadores y de una amplia sociedad mediante la promoción de un empleo estable y seguro bajo el control de los estibadores democráticamente organizados en la Coordinadora.

Los esfuerzos para imponer esas soluciones de un modo antidemocrático por parte de la comisión que Vd. preside sólo puede conducir al desorden y descrédito de su gobierno.

Consiguientemente, el grupo internacional de trabajadores del petróleo y sus asociados en quince paises le requiere urgentemente para que anule la política de privatización antitrabajadora incorporado en las soluciones elaboradas por su comisión.

En segundo lugar, el grupo internacional de trabajadores del petróleo, le urge para que el gobierno abra consultas inmediatamente con los estibadores mediante sus asambleas bajo la coordinadora, con objeto de resolver los problemas de los puertos españoles.

Le invitamos a tenernos informados de sus actividades al respecto, y nosotros asumiremos esta tarea ante las Naciones Unidas.

Atte. firmado

Teresa Turner

DESDE DINAMARCA

La Conferencia Nacional Danesa de Estibadores Portuarios, declara:

Apoyamos la lucha de los estibadores españoles para conservar sus derechos y continuar la rotación de trabajos a través de la OTP.

El govierno español trata de romper la unidad de Coordinadora, lo cual únicamente beneficia a las compañías multinacionales.

Nosotros por tanto, apoyamos vuestra lucha y esperamos que acabará con éxito.

Esto es de gran importancia para todos los estibadores europeos que vosotros supereis este conflicto.

Eli R. Lüth
Jens K. Hansen
Ib. Lund

COCINA MARINERA



RAPE A LA PORTUARIA

Ingredientes (4 personas)

800 grs. de rape
8 almejas
4 gambas
2 huevos
3 dientes de ajo
Una rama de perejil
30 grs. de harina
100 grs. de guisantes
2 ó 3 espárragos
Un chorrito de vino de jerez
Agua, aceite y sal.

Preparación

Una vez bien limpio el rape, se corta en rodajas y se coloca en una cazuela de barro con aceite muy caliente. Se añade harina y agua. Se deja durante unos minutos. Posteriormente se añaden las almejas y las gambas enteras. Probamos el punto de sal y añadimos el vino de Jerez seco. Se remueve con cierta regularidad hasta que vaya espesando la salsa.

Los trozos de rape se rebozan con harina y huevo. Después se frien, se escurren y se añaden en la cazuela con la salsa. Se dejan 5 ó 6 minutos al fuego junto con el ajo, el perejil pricado, los guisantes y espárragos (previamente hervidos).

Servir a continuación.

DESDE CUBA

1986 Ekainean

Bilbo, 9-7-86

¡Aupa compas!, esta es una carta que nos ha mandado un estibador que ahora está deportado en Cuba, la hemos sacado en el EGIN, y ahora esperamos que haya un sitio para verla en LA ESTIBA.

Bueno, sin más, un saludo.

Ahora y a primeros de Mayo, las noticias que nos siguen llegando es de continuidad de esa lucha tan importante que los estibadores portuarios vascos, junto con los del resto del Estado Español estais llevando contra "el decreto" que a instancias del PSOE y respondiendo a intereses totalmente opuestos a los de los trabajadores se os quiere imponer.

Desde Cuba, se me hace difícil tener una idea exacta de cómo transcurren las cosas, aunque por las noticias que llegan, la lucha que llevais a cabo es impresionante por el nivel de organización, madurez y constancia con la que estais haciendo frente a la Administración y a sus fuerzas represivas.

Por parte nuestra, es decir, por parte de los exiliados políticos vascos deportados en Cuba, y estoy seguro recoger el sentir de todos los exiliados, nuestro estado de ánimo continúa siendo alto, la lejanía de Euskadi te impide el estar al tanto de lo que sucede a diario, pero por otra parte nos consta que la lucha en todos los frentes no sólo no decae, sino que por el contrario, se fortalece. Para muestra ahí tenemos las movilizaciones del pueblo en protesta por el asesinato de Zabalza, el rechazo en Euskadi a la OTAN, las concentraciones masivas del Aberri Eguna y el 1º de Mayo.

Creo que los trabajadores vascos debemos de sentirnos optimistas, en cuanto a la capacidad que seguimos demostrando a la hora de movilizarnos cada vez que sufrimos un ataque del capital y/o sus administradores el PSOE-UGT.

En este caso, y en la lucha que se lleva a cabo en todos los puertos del Estado, contra "el decreto", es un ejemplo claro de cómo los trabajadores debemos de responder a la Administración.

Coordinadora les molesta, siendo como es una organización sindical creada por los propios trabajadores, democrática y asamblearia y que está demostrando a lo largo del tiempo la imposibilidad de ser manejada por la Administración.

Esto no lo quieren permitir, pues el capital se juega mucho en los puertos y es por eso por lo que de una forma "legal", intentan imponer a todo el colectivo de trabajadores portuarios un decreto que eliminaría de hecho las conquistas laborales que en todos estos años tanto nos ha costado lograr.

A pesar de que ya, son varios los años en que algunos de nosotros, portuarios de Santurtzi, tuvimos que abandonar nuestro trabajo, pueblo, familia, etc. , para dirigirnos al exilio, nos seguimos considerando parte integrante del colectivo, y a la vez os manifestamos nuestra plena solidaridad e identificación con la lucha que estais llevando a cabo.

Sin más un abrazo solidario.

Desde el exilio. Saludos revolucionarios.

La Habana, 16 junio de 1986

Jose Angel Urtiaga
(Estibador deportado en Cuba)

DESDE ALGECIRAS

Mentalización

Siempre me estaré haciendo preguntas. Quizá sea ésta la fórmula de ir aprendiendo cada día. La diferencia está en que por regla general, cuando uno se hace una pregunta es que existen connotaciones que hay que descrifar, y las mías, con respecto a todo —porque todo está o funciona diferente de como debiera—, tienen poco de descifrables.

Es más; para ciertos temas, ni siquiera debiera montarme un "chou mental".

Existe el titiritero, que si demuestra que es dócil y maleable tiene un futuro garantizado, buena fama e imagen y, por supuesto buena vida; sin conciencia, pero buena vida. Bien; y con este comportamiento es dueño y señor. Condicionado a los poderes fácticos pero "manda" el tío.

Lo triste es que también están los otros, que ni mandan, ni pinchan ni cortan, ni tienen posibilidad de hacer siquiera una humilde sugerencia. Y encima cotizan la cuota correspondiente. Esto debería llamarse compromiso imbécil. Pero quizá esta anomalía en cuestiones de organización sindial, existe por la incapacidad de la inmensa mayoría de la base, incapaces de analizar a sus correspondientes directivos, aleccionados desde arriba. Con la "cartilla leida".

También influye mucho el deseo de poder y mandar, el protagonismo, el figurar, la satisfacción de sentir una palmadita de ánimo, de parte de un superior, el sentirse vanagloriado después de haberles hablado a la base y haberlos convencido empleando suciedades... y, por tanto, no interesa mentalizar, en todo el sentido léxico, para que sufran en el futuro el ser expulsados por la base, por mentirosos, traidores y mantenedores del sistema opresor.

A propósito de *Mentalizar* y siempre que sea para el bien, esta palabra se usa cada vez menos.

En el régimen que quedó atras? existían muchas palabras tabú; comunidad, democracia, igualdad... Ahora con democracia, Mentalización se usa muy poco y menos todavía con buena intención y con verdaderos ánimos de cambiar.

Soy simpatizante de un partido político y se me invita de vez en cuando a participar en sus reuniones. No se me exige nada a cambio y, por contra puedo sugerir ideas que en algunas ocasiones son puestas en prácticas. Y ¿saben ustedes por qué acudo a estas reuniones? Porque la dirección dice: "Reunios y decidir". Por eso estoy convencido de que hasta que una central sindical no deje que la autodeterminación, hasta en la más mínima célula, se lleve a efecto, no irán caminando por buen camino las fuerzas obreras.

Gracias a que CC.OO. va un poco por libre y ha dejado de ser correa de transmisión del P.C., aunque un poco tarde, concluyo que me estoy refiriendo a la falsa, traicionera, revisionista...

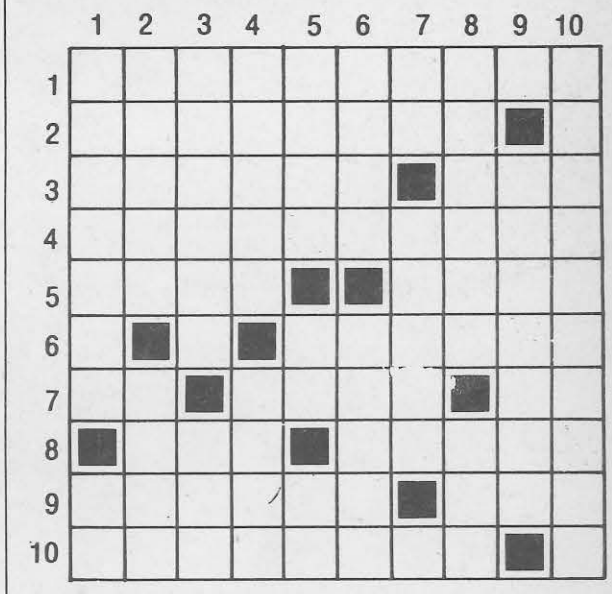
Estoy convencido de que son malas gentes, estos tíos de U.G.T. Lo han demostrado con sus acciones y lo que es peor, lo seguirán haciendo. El espíritu de este sindicato es el de demostrar todo lo contrario de la realidad, con unos montajes espectaculares y, por supuesto, con el apoyo absoluto del P.S.O.E., a cambio de la sumisión.

Ya va siendo hora de que levantes cabeza, "ugetito".

José Luis Batugg

Algeciras, 3-sept.-1986

Crucigrama



HORIZONTALES: **1.** Personas que están unidas y defienden una misma comunidad de intereses. / **2.** Agradable y dulce en el trato. Vocal. / **3.** Separé el grano de la paja. Al revés, en los buques latinos, el extremo más grueso e inferior de toda antena. / **4.** Facultad de raciocinar. / **5.** Se hace en las pastelerías y panaderías, (al revés). Alabanza. / **6.** Decimonona letra del abecedario. Al revés, narración, noticia que se hace de una obra literaria. **7.** Al revés, interjección. También al revés, carta de la baraja española. Las dos vocales débiles. / **8.** Lo hacen las gallinas al poner los huevos. Extremidad del cuerpo (plural). / **9.** Alcohol etílico. Organización Internacional de los Trabajadores. / **10.** Al revés, movimiento nacionalista de Israel. La primera.

VERTICALES: **1.** Gobernador de una provincia de la antigua Persia. Vocales. / **2.** Al revés, el esqueleto de la muñeca. Al revés y sin vocales, mantecato. **3.** Legos. Antigua organización derechista francesa que se oponía a la independencia de Argelia. **4.** Cifras romanas. Al revés, antiguo peruano. / **5.** Cuéntalo. Al revés, interjección. Y también al revés, negación. **6.** Alimentación esmerada y abundante del ganado para que engorde, al revés. Especie de melindre hecho de masa de harina, azúcar, mantequilla, huevos, vino y anís y cocido al horno. **7.** Consonantes de un mechón de pelo de forma redonda. Sali sin daño alguno de un percance. Vocal tercera. / **8.** Al revés, reí sin ruido. Artículo plural. / **9.** Vocal. Siete vocales. / **10.** Persona que presta auxilio en un accidente.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: **1.** Singladura. / **2.** Anilina. IL. / **3.** Mocoso. Ami. / **4.** ecoR. Debes. / **5.** Lesión. Isl. / **6.** Niágara. O. / **7.** Ata. Abetos. / **8.** Re. siasiV. / **9.** A. loC. Oval. / **10.** Neo. Aflora.

VERTICALES: **1.** sameL. Aran. / **2.** Inocente. E. / **3.** Nicosia. Lo. / **4.** Gloria. So. / **5.** Lis. ogaicA. / **6.** anodnabA. F. / **7.** Da. E. Resol. / **8.** U. Ablativo. / **9.** Rimes. Ovar. / **10.** Alisios. La.

NÚMERO 20 OCTUBRE 1986

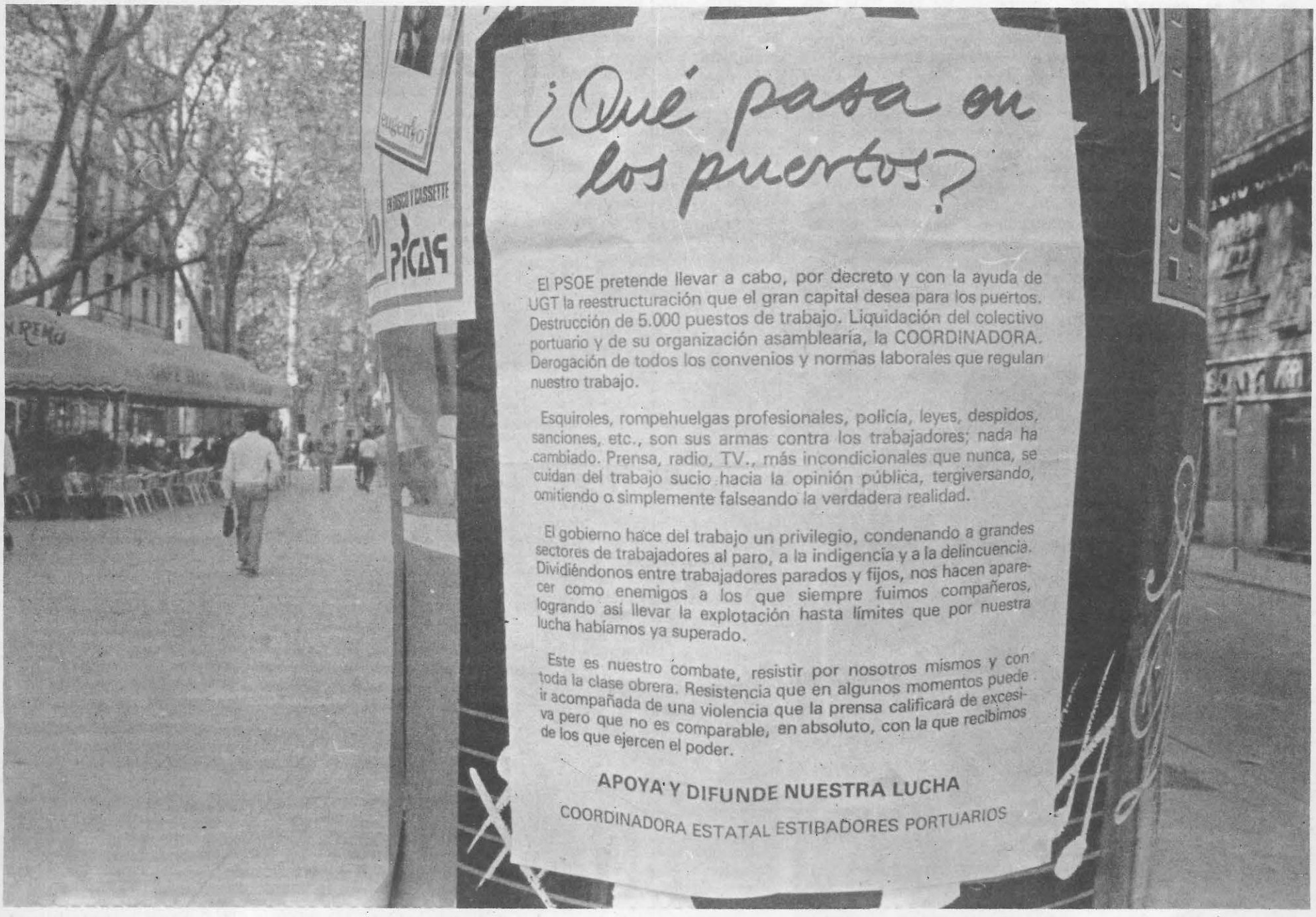
LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 08003 Barcelona

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



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Lucha en los puertos

Durante todo el mes de Octubre, han continuado por todos los puertos, las medidas de presión contra la decisión de la Administración (circular 18/7/86) de establecer los fijos de empresa. Ha continuado también la lucha contra Contenemar que continua trabajando ilegalmente con esquiroles, pasando de una huelga de horas alternas a una huelga total e indefinida a partir del dia 15 de octubre, como se acordó en la Asamblea general de Coordinadora en Alicante.

Los dias 13 y 14 se levantó la huelga a Contenemar, a pesar de lo cual la empresa estibadora, continuó contratando a esquiroles, y a pesar de lo cual, la Administración continuó callando, sin querer denunciar la ilegalidad en que caía Contenemar, y afianzándose ella misma en la ilegalidad.

El dia 16 de Octubre, todos los puertos de España, en solidaridad con los puertos en que opera Contenemar y en los que los estibadores portuarios estan luchando, pararon. Hubo duros enfrentamientos con la policía, siendo los más importantes, los de Valencia que se saldaron con ocho detenciones y 21 heridos entre estibadores y policías, los de Barcelona con un saldo de siete detenidos y 30 estibadores heridos después de una descarga policial brutal como muestran las fotografías adjuntas, y los de Alicante donde los estibadores tuvieron que ser retirados uno a uno por la policia, al obstaculizar el paso de camiones hacia Contenemar.

El viernes dia 17 también hubo enfrentamientos en Tenerife con un detenido, y el lunes dia 20, tres barcos de Contenemar continuaban anclados en el puerto después de la acción de los estibadores impidiendo que los camiones transportaran las mercancías, acción que se saldó con siete detenidos y uno hospitalizado.

Frente a tal ilegalidad la Administración continúa callando. Está decidida a liquidar COORDINADORA y a apoyar como sea a Contenemar, y poco le importa caer ella misma en la ilegalidad.

(a la página 4)

DOCUMENTACIÓN/ANÁLISIS/DEBATES

Dinamarca

DINAMARCA, un pais como el nuestro, rodeado por mar, cuenta con unos 3.000 estibadores portuarios repartidos por pequeños y medianos puertos, siendo los de Copenhage y Aarhus de importancia dentro del tráfico europeo. A título indicativo para ver su volúmen total de tráfico en relación con otros importantes puertos europeos, y expresando éste en millones de Tm., tenemos: Hamburgo (53), Marsella (88), Bilbao (23), Tarragona (21), Génova (44), Conpenhague (7), Aarhus (5).

La solidaridad mutua entre estibadores españoles y daneses ha sido en estos últimos años muy fuerte, expresándose sobre todo durante nuestra huelga de los años 1980 y 1981 y en su huelga de finales de 1982 y comienzos del 1983. **(a la página 6)**

SUMARIO

2. Correos, otro colectivo en lucha. El Gobierno contra el SOC. Bruguera en lucha.■ **3.** Las dificultades de la transición democrática en Chile. El circo de Reikiavik.■ **4.** La ley del silencio o el silencio de la ley?. Encuentros sindicales.■ **5.** Laboral.■ **8.** Correspondencia.

Correos, otro colectivo en lucha

Unos datos previos, ayudarán a situar la lucha de un colectivo de trabajadores de Correos, los de contrato administrativo, por el mantenimiento del puesto de trabajo.

En 1979 se realizan en Correos unas oposiciones para eliminar los contratos interinos, que a lo largo de años se habían ido produciendo. (Interino es aquel que ocupa un puesto de funcionario hasta que otro funcionario lo solicita.) En estas oposiciones prácticamente todos pasan a funcionarios. Correos se ve pues con la necesidad de contratar personal y lo hace con un contrato administrativo, es decir, un contrato en función de las necesidades del servicio y que puede ser anulado cuando se considere oportuno. Al no haber otras oposiciones después de las del 1979, se crean durante estos últimos seis años unos 6.000 puestos de trabajo, con contrato administrativo.

Así nos encontramos con cuatro tipos de trabajadores (aparte de las divisiones dentro de cada uno de estos tipos de contrato: carteros, oficiales postales, ayudantes postales). Los que tienen contrato administrativo, los que tienen un contrato interino, los que tienen un contrato laboral (por un mes), y los funcionarios. El salario de cada uno de estos tipos es distinto para las mismas funciones. 43.000 para los contratos administrativo y laboral, 60.000 ptas. para los interinos y 70.000 para los funcionarios.

En febrero del 1985, los trabajadores de Correos de Barcelona van a la huelga por una tabla reivindicativa. Huelga que dura 18 días, pero que la Administración logra declarar ilegal. En el transcurso de esta huelga, los sindicatos mayoritarios salidos de las elecciones del 1981, las últimas que ha habido en Correos, CCOO, UGT, CSIF (sindicato amarillo) y SC (sindicato corporativista), firman un pacto con la empresa que incluye la celebración de oposiciones en el 1985 y 86 y cese de contrato a los que en fecha de 31/12/86 no hayan pasado las oposiciones.

En las oposiciones del 85 pasan unos 4.000, pero las el 86 no se realizan, por lo que quedan hoy unos 2.000 con contrato administrativo.

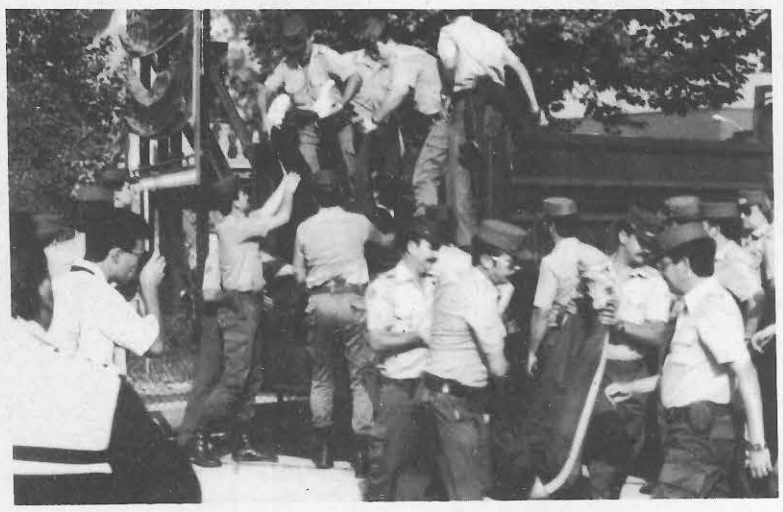
En mayo de 1986, los sindicatos antes dichos, menos CCOO, firman otro pacto que incluye: movilidad geográfica y preferencia del contrato administrativo sobre el contrato interino y el contrato laboral.

Así llegamos a la situación actual de estos 2.000 trabajadores de Correos con contrato administrativo, de los cuales unos 550 están en Barcelona. La Dirección decide trasladar los de Barcelona, 117 a provincias y 196 a Madrid, y rescindir el contrato en caso de no aceptar el traslado. El traslado es para los trabajadores inaceptable ya que va sin dietas, con pérdidas de antigüedad, van como esquiroles, pues al llegar a Madrid han de ocupar el puesto de un interino, convirtiéndose ellos a la vez en interinos. Tal traslado no es pues más que una forma de despido.

Hoy pues el pequeño colectivo de estos trabajadores que rechazan el traslado está luchando para que no se haga efectivo el despido. En la primera asamblea de los afectados, a la que asisten UGT, CCOO y CNT, UGT se excusa diciendo que no se había cumplido lo pactado, CCOO opta por iniciar la lucha en Barcelona, y CNT muestra como lo que está ahora pasado se deriva de los pactos suscritos por las centrales e insta a que revoquen tales pactos y llamen a movilizaciones a nivel del Estado. Mientras, los interesados, hacen concentraciones, cortes de tráfico, encierros, huelga de hambre. La represión policial es fuerte: desalojos, detenciones.

Toda esta lucha se enmarca en el intento del Gobierno de rentabilizar más el sector, para lo que necesita incrementar la productividad y reducir puestos de trabajo, convirtiendo Correos en una empresa pública, tipo Renfe, en competencia con otras empresas privadas dentro del sector.

Bruguera en lucha



El colectivo de 70 trabajadores de Bruguera que se opusieron a la venta de sus puestos de trabajo pactada por CCOO y UGT, continua luchando por el puesto de trabajo. En la última LA ESTIBA de septiembre informábamos de toda la evolución del conflicto desde el inicio de la crisis de Bruguera hasta el desalojo (5/9) del colectivo en lucha, de la factoria de Parets.

A la vuelta de un viaje a Madrid, en el que no consiguieron ser recibidos por el Banco de Crédito Industrial, propietario de los fondos y cabeceras de Bruguera, se encuentran con la oferta de compra por parte de Ruiz Mateos, compra que incluiria, según él, la continuidad de los 70 trabajadores que no han rescindido el contrato. Esto da pie a un segundo viaje a Madrid para entrevistarse con el BCI, con el ministerio de Hacienda, y con el Instituto de Crédito Industrial. Segundo viaje infructuoso desde el punto de vista de la negociación pues no son recibidos, aunque interesante de cara a la divulgación de su lucha, con enfrentamientos con la policía en la Puerta de Alcalá y en la sede del BCI.

El dia 2 de Octubre, entran en la factoria de Parets más de 30 trailers para sacar material (papel, fotolitos,...). El colectivo, decide en asamblea continuar las presiones y plantean realizar una huelga de hambre que inician siete compañeros en la parroquia de Sant Medir. El lunes dia 6, protagonizan una manifestación conjunta con los estibadores del puerto, y con los trabajadores de Correos también en lucha.

Finalmente, el Grupo Z compra los activos de Bruguera al BCI. Los trabajadores se encadenan en la sede del banco para forzar una entrevista con el Grupo Z, conseguida la cual dejan también la huelga de hambre.

El Gobierno contra el SOC.

Compas:

No paran. Nuevos juicios que sumarse a la ya larga lista. Por más que hemos indagado en juzgados no hemos visto ninguna citación contra terratenientes, capitalistas, "cerradores" de fábricas y de minas, mangantes, opresores, torturadores o socialistas que traicionan a sus ideas y a los trabajadores a cambio de trabajo bien remunerado.

Las huestes de los que gozan del poder atacan sin piedad la dignidad y la lucha de los jornaleros. Ellos, qué ganan:

	Al año
Felipe González	8.676.660 pts (723.000 mes)
Alfonso Guerra	8.155.188 pts
Ministros	7.655.316 pts
Secret. Estado	6.521.292 pts

(Para el año 1987. Diario 16 22.9.86)

Ellos, que ganan todo eso, se atreven a acusar a los jornaleros de que viven mejor de lo que dicen y que les cuestan al Estado mucho.

Lo que gana un jornalero

La media de peonadas en el campo andaluz ha sido de 32 al año. Quiere decir que como media, los jornaleros han trabajado en Andalucía 32 días al año. Eso supone:

. Peonadas con PER incluidas	70.400 pts
. 100 dias de desempleo	105.400 pts
Total:	175.800 pts

. Si a esto le quitamos 58.836 pts. de Seguridad Social
QUEDAN 116.464 pts.
(Datos del año 85. Fuente SOC)

Se debe de tener en cuenta que cada año se dan menos peonadas en el campo.

Hay que aclarar también que en los pueblos en donde más se lucha se tienen más peonadas y por tanto más subsidio de desempleo. En El Coronil por ejemplo, en el año 85, cada jornalero ganó aproximadamente 332.000 pts. al año. Como supondreis, eso se ha arrancado a base de pelear y pelear, pero ese no es el caso de la inmensa mayoría de los pueblos andaluces. Sabemos que existen numerosos casos de hambre física, no entendida ésta como no comer ningún día, sino como "acostarse sin comer" muchos días en largos periodos de paro.

Ahora el PSOE está atacando contra los jornaleros, diciendo que todo es una farsa. Os pedimos que deis notas de prensa o cartas a los periódicos rebatiendo lo que dicen.

REUNION. Los comités de solidaridad andaluces tendremos una reunión casi con seguridad en Granada el segundo fin de semana de octubre. Ya anunciaremos los pormenores. En donde no haya comités, si quereis constituirlos, comunicadlo pronto.

A nivel del Estado queremos hacer una reunión de Comités en Madrid, ya lo comunicaremos con antelación.

NUEVOS JUICIOS

9 de OCTUBRE: Juicio contra 6 compañeros de MARCHENA. Delito: Desórdenes públicos (corte de carretera). Piden 2 años y 4 meses de cárcel para cada uno. Lugar: Audiencia de Sevilla.

15 de OCTUBRE: Juicio contra jornaleros del SOC de Villamartín en Arcos de la Frontera (Cádiz). 8 jornaleros procesados, no se sabe lo que le piden. Delito: Repartir trabajadores en los trabajos de castra de la remolacha. Se les acusa de coacciones y desacato a la autoridad además de supuestos daños.

21 de OCTUBRE: Juicio en Osuna contra Paco Casero y varios compañeros más (por confirmar los nombres). Por manifestación ilegal en el verano del 84. No se sabe lo que piden.

23 de OCTUBRE: Juicio en Arcos contra 2 compañeros de Villamartín. Se les acusa de coacciones. Se les pide 1 mes de arresto más 30.000 pts. de multa.

Dad a conocer todo esto a la prensa, radio, etc. como Comités de Solidaridad. Mandad telegramas, etc. Como veis, el juicio de más envergadura es el del dia 9 de Octubre. Habrá concentración en la Audiencia Provincial. Mostrad solidaridad como podais.

OTROS JUICIOS SIN FECHA

Lora del Río: Juicio contra 12 compañeros por desórdenes públicos. Piden 1 año de prisión a cada uno.
Paradas: Juicio contra 8 compañeros. Delito: desórdenes Públicos (corte de carretera). Piden 2 años y 4 meses a cada uno.
Badolatosa: Juicio contra 8 concejales y el alcalde por sedición (por apagar las luces del pueblo como acto de protesta). Petición fiscal 6 meses a cada uno.
Astilleros BAZAN: 9 trabajadores procesados. Fianza de 159 millones en total (a algunos les piden 25 millones de fianza). No se conoce la petición fiscal de cárcel. En San Fernando han empezado ya las movilizaciones.

Abrazos solidarios

Comités de Solidaridad con los jornaleros

Las dificultades de la transición democrática en Chile

En Chile la dictadura militar parece agotarse por sí misma. Como en el resto de las experiencias dictatoriales en el centro y sur del continente americano, los militares chilenos, después de doce años en el poder parecen haber llegado a un punto insostenible de ingobernabilidad en la gobernabilidad del pais. Con una gestión económica desastrosa que supone para la mayor parte de la población verse sometida a unas condiciones de vida de miseria y que, incluso, ha arrastrado a la ruina a la propia clase media chilena, que fue el soporte social de los primeros tiempos de la dictadura, los militares empiezan a perder la confianza de los que, en otro tiempo fueron sus aliados. Sirva, como ejemplo de la descomposición que comienza a advertirse, incluso, en el aparato institucional de la dictadura, la toma de posición de algunos jueces emprendiendo acciones legales contra algunos mandos militares y policiales acusados de delitos de torturas y asesinatos en la llamada "guerra sucia" contra la oposición. Pero, a pesar de todo, una dictadura que nació de la sangre no se resiste a morir sin sangre. La brutal represión a que los trabajadores chilenos se han visto sometidos —y se ven sometidos cada vez que se convoca una jornada de protesta— no ha cesado ni siquiera en estos momentos en que el aislamiento diplomático de la Junta Militar se hace cada vez más patente.

Como ocurriera con el franquismo en sus últimos años (acordémonos del "espíritu de febrero" de 1974 inspirado por el siniestro jefe de gobierno Arias Navarro) también en Chile, la dictadura pretende perpetuarse por medio de una burda maniobra de "apertura" hacia la derecha, naturalmente (ya que el proyecto político de apertura patrocinado por los militares chilenos excluye a los partidos de izquierda marxista). Pinochet tan necio, como sanguinario, no pasará a la historia precisamente por su perspicacia política.

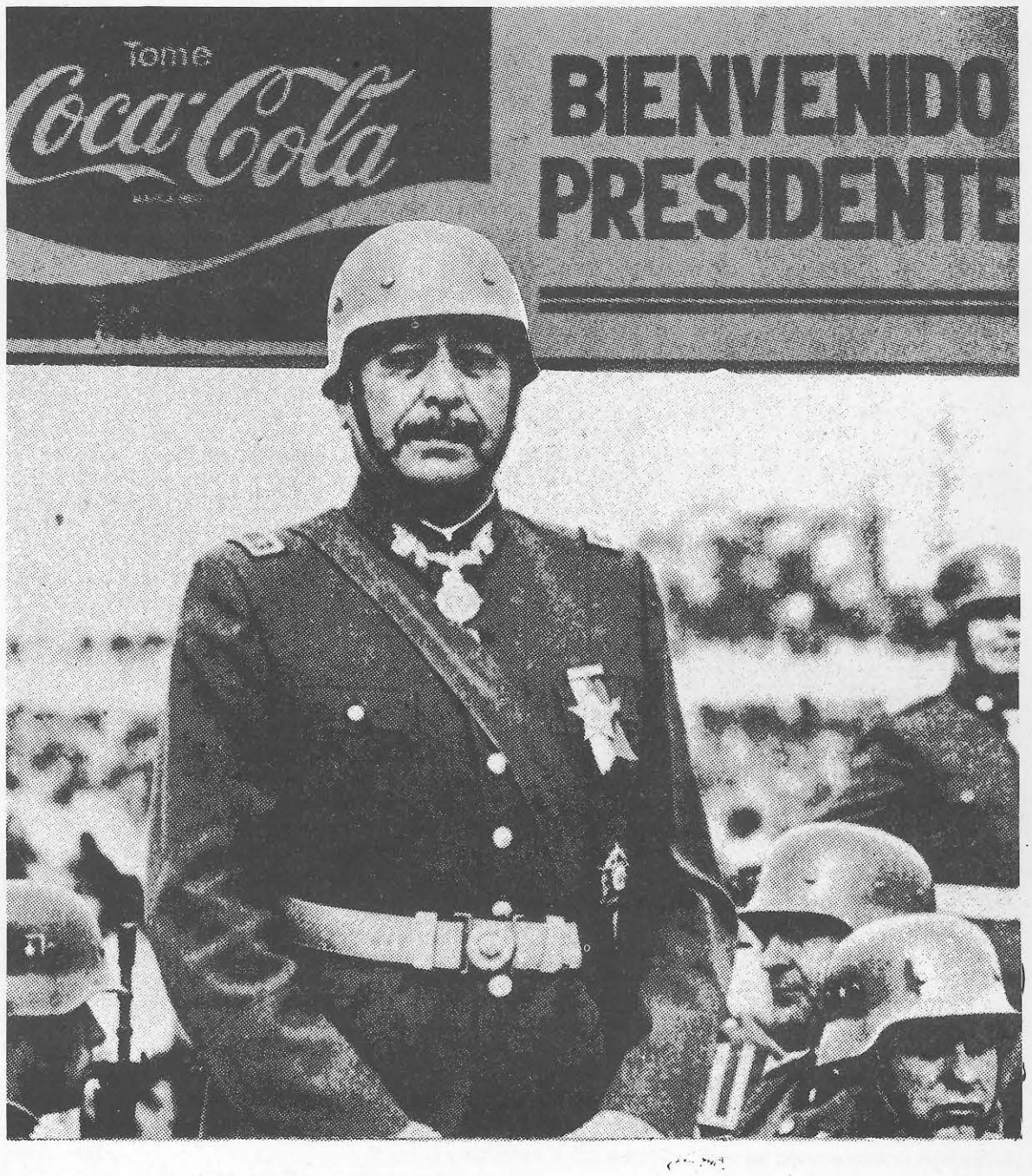
Pero la dictadura persiste. La oposición está dividida entre quienes proclaman la "ruptura" (el Movimiento Democrático Popular, que acoge a la izquierda) y quienes intentan negociar con los militares una salida democrática; o sea, la Alianza Democrática al frente de la cual está la Democracia Cristiana.

En Chile, la única oposición legitimada por su lucha contra la Junta Militar es la encabezada por los comunistas y la izquierda revolucionaria, en general; es decir, los que se aglutinan en torno al Movimiento Democrático Popular. Pero está claro que también en Chile está la sombra vigilante de Washington y los USA nunca permitirian el acceso a un gobierno al poder provisional exclusivamente formado por las fuerzas izquierdistas. Si fueron los Estados Unidos los que derrocaron por medio de la multinacional ITT (International Telephone and Telegraph) al gobierno de la Unidad Popular que presidía el socialista Salvador Allende, no hay ninguna razón para esperar que permitirían un gobierno comandado por el partido comunista. Aquí radica la razón, a nuestro juicio, que explica la persistencia de la Junta Militar en Chile. Por un lado, la represión de los militares desgastará a la oposición radical y, por otro, permitiría un plazo de tiempo necesario para consolidar una parte importante de la oposición en torno a la Democracia Cristiana. De este modo, se obligaría al Movimiento Democrático Popular a renunciar a sus planteamientos de ruptura para que acabase formando frente común con la democracia cristiana en la negociación de la negociación de la transición democrática. Por supuesto la represión sobre la Democracia Cristiana es más suave que la desencadenada sobre los radicales. Este partido y la oposición moderada son tolerados por los militares, lo que les permite mantener locales, órganos de expresión y una relativa libertad de reunión. Es decir, una capacidad real para organizarse y adquirir la suficiente coherencia para presentarse como alternativa a los militares. Además, algunos de sus representantes están encarcelados; lo cual viene a dar una imagen de la democracia cristiana como víctima de la dictadura, imagen necesaria para prestigiarla ante la opinión pública chilena. Porque no olvidemos que fue precisamente la democracia cristiana el partido que sirvió de cobertura y de instrumento político a USA en el plan de desestabilización que siguió al triunfo electoral de la Unidad Popular presidida por S. Allende. Un diario madrileño reproducía el martes 15 octubre de 1985 un manifiesto suscrito en la cárcel por representantes de la democracia cristiana y de los sindicatos titulado "Tenemos las manos limpias".

En el tono plañidero propio de estos casos iban intentando una labor de recuperación de las víctimas mortales de la represión y reiteraban su ofrecimiento de reconciliación, precisamente, a los responsables directos de todos los crímenes de estos doce últimos años. "Nuestras manos —decían en el escrito— están puestas en la verdadera reconciliación que nace del arrepentimiento y de la voluntad para transformar la justicia imperante...". Arrepentimiento ¿de quién?, ¿de quienes son directos responsables de doce años de horror y exilio?; ¿o arrepentimiento de los propios democratacristianos que pretenden así, lavarse la cara y eludir su responsabilidad en el derrocamiento y muerte del anterior presidente constitucional de Chile?

Ya sabemos que es de cristianos arrepentirse, sobre todo de su complicidad en el silencio de los primeros años de la represión.

Posiblemente piensen los demócratacristianos que tienen las manos limpias..., pero ¿seguirían teniéndolas después de estrechar las del infausto general Pinochet y sus secuaces?



El circo de Reikiavik

Bombo y platillo para una reunión de AMOS. De los que mandan en la tierra, de los que eliminan de la foto a todo aquel —aquellos— que se mueven, sí, como el Felipe, el mayordomo del habitáculo de los hijos del tio SAM, llamado España.

Los AMOS, dicen los mentideros, no se han puesto de acuerdo. ¿En qué?, dicen que en algo de las armas.

Desde estas líneas queremos decir que no estamos tan seguros. En este circo, la historia ya no se rompe por una bomba arriba o abajo, ya no se cambia el chiringuito por poner un petardo aquí, cerca; o allá, lejos.

El cuento lo hacen bien. Esos dos locos con carnet concentran toda la atención en reuniones encaminadas a repartirse un pastel en el que nada tiene que ver las tensiones ESTE-OESTE. Cumbres Oriente y Occidente reprimen por lo mismo aunque de formas diferentes. Y los reprimidos tienen nombre.

¿Cómo nos repartimos Africa y su riqueza, antes de que los negros aprendan a defenderla?

¿Cómo explotamos Sudamérica aunque sea manteniendo una teórica pugna en la que poco a poco vamos diezmando al personal?

¿Quien vende zapatos, coches, televisiones, armas, caramelos, trapitos, etc. a los amarillos, en qué orden y con qué preferencia?

¿Cómo —en definitiva— nos ayudamos mutuamente a mantenernos en el poder para que no aparezca un tercero que nos lo pueda quitar?

Esas son las cuestiones que realmente se plantean el capitalismo salvaje en nombre de la libertad de mercado, los USA, y el capitalismo de Estado en nombre de la emancipación de los trabajadores, los URSS.

A los trabajadores, motores de esta esfera llamada tierra, siempre nos han salido unos padres rarísimos, que nunca nos han dejado jugar con nuestras propias herramientas en nombre de una ignorancia fomentada por ellos mismos.

Y el que se mueva, sea donde sea, no sale en la foto, lo eliminan.

(de la página 1)

Lucha en los puertos

En el desarrollo del Decreto Ley se ve todavía más claramente la filosofía del Decreto denunciada en su día por Coordinadora; baste para ello leer los documentos que nos ha remitido sobre el desarrollo del decreto por lo que respecta a las labores portuarias, a las sociedades estatales de nuevo cuño, y a las condiciones laborales del estibador portuario.

Por lo que respecta a las labores portuarias concreta que más allá de las funciones de carga y descarga, estiba y desestiba y transbordo, objeto del servicio público, las otras funciones referentes a la realización de las actividades de entrega y recepción de mercancías y a la pesca, deberá hacerlas, la empresa estibadora, con trabajadores de su plantilla o con trabajadores de la sociedad estatal!

Referente a las sociedades estatales que se han de crear, la Administración continua silenciando la titularidad (Trabajo, Obras Públicas, ?), y deja total libertad a las empresas estibadoras, a las que fija solamente el número de estibadores que han de tener, con lo cual podría deshacerse, en un periodo corto, de estas sociedades estatales, enviando el personal a las empresas estibadoras.

En cuanto a las condiciones laborales en que se quedaría en las nuevas sociedades estatales, al tener que entrar en ellas firmando un contrato de trabajo que incluye las condiciones laborales, se perderían las condiciones laborales actualmente en vigor reguladas por los convenios colectivos.

Por el momento pues, el rechazo más total al diálogo por parte de un Gobierno prepotente que nos responde únicamente con la fuerza bruta, como es el caso por ejemplo, de los estibadores de Barcelona que fueron a entrevistarse con el delegado del Gobierno el pasado día 17 y los recibió un sargento de la Guardia Civil, y fueron dispersados!



Encuentros sindicales

Durante los días 27 y 28 de septiembre tuvo lugar en Orrius (Barcelona) el VII encuentro estatal de sindicatos autónomos.

Las jornadas se centraron en dos grandes temas: sobre la represión y sobre las elecciones sindicales. Después de la respectiva discusión sobre los dos temas, se llegó a unas resoluciones que recogían, por lo que respecta a la represión, la necesidad de una *negociación política* entre el Estado español y las fuerzas representativas del Pais Vasco, la necesidad de una *amnistia* por delitos políticos y sindicales y la derogación de la ley antiterrorista, y por lo que respecta al tema de las elecciones sindicales, la resolución recogía, después de la crítica al burocratismo de las centrales mayoritarias, la alternativa de otra forma de sindicalismo, a través de la asamblea como órgano decisorio y de la revocabilidad de los delegados elegidos.

En un clima de fraternidad, se intercanviaron experiencias entre los distintos colectivos (cuya denominación consta en el documento que adjuntamos), sobresaliendo los que en aquel momento estaban en lucha: Bruguera, Renfe, SOC y Estibadores portuarios.

Reproducimos a continuación el comunicado a la opinión pública que emitieron los asistentes al encuentro, en solidaridad con los compañeros de Bruguera, del SOC y de los Estibadores Portuarios.

A la opinión pública

Las organizaciones y colectivos sindicales abajo firmantes queremos manifestar públicamente lo siguiente:

1. Consideramos que las luchas que están desarrollando, tanto los COMPAÑEROS de BRUGUERA, defendiendo valientemente sus justos intereses entre los que está algo tan fundamental como es el puesto de trabajo, como los JORNALEROS, en su lucha contra la injusta distribución de la tierra y el derecho a vivir del trabajo, y los ESTIBADORES PORTUARIOS en la defensa de una organización autónoma democráticamente elegida y apoyada por la práctica totalidad de los estibadores, son luchas justas que deben ser apoyadas.

2. Es necesario que la clase trabajadora sepamos distinguir entre quienes son los agresores y quienes los agredidos. Es evidente que los trabajadores de Bruguera que defienden sus puestos de trabajo, reciben como respuesta del Banco de Crédito Industrial (banco en manos del gobierno) no soluciones positivas sino la policía y la guardia civil. Es evidente que a los jornaleros se les responde a sus justas exigencias con la guardia civil, juicios y encarcelamientos, además de una serie de medidas típicamente mafiosas y corruptivas. Es evidente, así mismo, que los estibadores portuarios reciben como respuesta unos decretos encaminados a la desaparición de su organización y todo un cúmulo de actos violentos: desde la utilización de esquiroles hasta despidos, sanciones, etc., acompañados por la actuación violenta de las Fuerzas de Orden Público.

Finalmente, queremos denunciar la campaña de intoxicación desarrollada por los medios de comunicación social que presentan a estos colectivos de trabajadores como los agresores y no como lo que de verdad son, AGREDIDOS.

Para nosotros es totalmente legítimo y justo que los trabajadores nos defendamos por todos los medios que consideremos oportunos, por tanto, alentamos a todos los trabajadores que luchen por la libertad y la dignidad del ser humano.

CAN (Canarias); CAS (Alt Penedès); CAT (Banco Vizcaya); CAT (Navarra); CAT (València); COP (Gavà/Viladecans); CSI (Asturias); CUT (Barcelona); ESK/CUIS (Euskadi); FAC (Barcelona); SU (Cantabria); SU (Huelva); SU (Madrid); SU (Metro Barcelona; SU (València).



La ley del silencio o el silencio de la ley?

Tribuna enviada a "EL PAIS" por Coordinadora y no publicada

Ahora que habeis hablado todos. Ahora que os habeis rasgado las vestiduras frente a los hecho del Puerto de Barcelona del 15 de Septiembre, en que un grupo de esquiroles de Contenemar fue agredido por estibadores portuarios,... Ahora... vamos a manifestar nuestras razones.

Las Cámaras de Comercio, el Fomento del Trabajo, Armadores, Consignatarios, etc. juzgaron rápidamente el hecho como de piratería y homicidio. Era normal, todos están dentro del afaire de la reestructuración portuaria y esperan incrementar beneficios con un desenlace favorable.

La Dirección del Puerto hasta se excedió en su condena, declarándose solidaria con los esquiroles. Prefirió ignorar a los que desde siempre han hecho posible con su trabajo el desarrollo del puerto para apoyar una contratación irregular, por cuanto está hecha para sustituir a trabajadores en huelga legal. Contratación doblemente dudosa ya que el contrato se formalizó a partir de los hechos de esa mañana; lo que demuestra la calidad de rompehuelgas profesionales de sus defendidos. La dirección del puerto no debe ignorar la calidad de trabajadores con los que se solidarizó: conocidos "ultras" nacionales y del otro lado del Atlántico que ya en la huelga del 80 actuaron en el puerto, en Desguaces Cataluña, en Papelera, en los puertos de Antofagasta, Montevideo, etc.; delincuentes habituales que sorprendentemente ahora gozan de la protección policial; violentos cotidianos que fueron golpeados con los objetos que ellos portaban para agredir. Sin duda, trabajadores que vds. mismos se apresurarán a despedir cuando todo termine. Pero, claro, tanto la Dirección del Puerto, como la Delegación de Trabajo, como la Generalitat de Catalunya son en este conflicto unos simples mandados por Madrid, hasta el punto de olvidar las competencias que tanto reclamaron.

La prensa, con algunas de sus distinguidas plumas al frente, con un desconocimiento absoluto de la realidad portuaria, faltos de imaginación, han vuelto a desenterrar el socorrido tópico cinematográfico de Marlon Brando. Parecen estar cumpliendo un encargo de algún amigo en el Gobierno y no nos han ahorrado ningún insulto: privilegiados, franquistas, matones, etc. No deberían olvidar que son de una sutil violencia sus intervenciones y que hieren directamente el espíritu de quienes tienen derecho a su imagen aunque no la posibilidad de defenderla. Con estos artículos salvan su pluma frente a la violenta voracidad pública, deseosa de víctimas y verdugos, pero ponen en cuestión su honestidad profesional.

En fin, nadie hasta ahora se ha detenido a reflexionar sobre un brote de violencia que, aunque siempre lamentable, tiene una justificación y su reconocimiento serviría para evitar futuras situaciones análogas. En estos tiempos parece interesar más el enfrentamiento entre trabajadores en activo y parados que la defensa de las conquistas tradicionales obreras.

Los estibadores portuarios de este país, cuyo mayor delito ha sido trabajar a destajo durante toda su vida, soportan desde el año 80 la agresión constante de Decretos del Gobierno que amenazan sus puestos de trabajo. Ni que dudar tiene que tal como está hoy el mercado de trabajo es ésta una violencia capaz de alterar al más calmoso. El último de estos Decretos, el del PSOE, no sólo reducirá más de 3.000 puestos de trabajo sino que destruye la empresa de los estibadores, dispersando el colectivo, niega todos los Convenios que fijan las condiciones de trabajo y salario en el sector, crea un ejército de re-

serva en el INEM para amenazar constantemente a los fijos y garantizar el sometimiento más absoluto. Todo esto es parte de la violencia que soportamos, porque estamos siendo también despedidos, sancionados, amenazados, perseguidos por la policía, detenidos, etc. por reclamar el derecho a opinar sobre el que será nuestro futuro en el trabajo o posiblemente en el paro. Pero para el Gobierno "esto són lentejas...".

Los estibadores portuarios estamos soportando la violencia de disputarnos el trabajo con esquiroles, protegidos por fortificaciones de contenedores y centenares de policías; ignorando más de 150 sentencias judiciales que avalan nuestras razones.

Por todas estas violencias hay momentos en que la rabia y la impotencia contenidas durante largo tiempo nos desbordan en actuaciones como las del día 15 y que, aunque reprobamos toda violencia porque sabemos de su sabor, no la vamos a lamentar hipócritamente en esta ocasión.

No se alzaron tantas ni tan altas voces cuando en el año 80 fue asesinada Belén María, hija de un estibador Canario, cuando se manifestaba junto a sus padres. Por lo que mucho nos tememos que vuestra denuncia de la violencia es poco objetiva, partidaria y esconde a su vez la violenta intención de arrastrar al contrincante.

Se hace difícil de entender cómo en este mar de violencia, que ha devenido en institución, se pueden alarmar por una puntual rabieta de un colectivo que, a pesar de su calvario, todavía conserva el interés por resolver el conflicto por la vía del diálogo. Sólo así garantizaremos un futuro pacífico para todos sin lamentar consecuencias de difícil reparación.

Coordinadora

Reunión internacional

Barcelona 8-10-86

Apreciado compañero:

Recogiendo las sugerencias e indicaciones de los distintos paises que han sido invitados, te explico las siguientes matizaciones.

Los asistentes a la reunión deberían estar a nivel de secretariado Federal o de dirección general.

En cuanto al número de asistentes se veia que no fuesen más de 4, viendo que sería un buen número el de dos personas.

La convocatoria está hecha a nivel nacional pero sería especialmente interesante la asistencia de representación particular de los representantes de algún puerto que por su importancia o relieve justifique esta presencia particular y unitaria.

En cuanto a la agenda de trabajo se podrían hacer 2 grandes divisiones:

1°. Ataque de los Gobiernos de las Naciones a los Estibadores portuarios.

2°. Ataque de la patronal a los Estibadores Portuarios.

Por parte de los Gobiernos

a) Privatización de los puertos.

b) Reducción de plantillas (efectivos).

c) División de los puertos según sean de interes, local, regional, estatal).

d) Competencia entre los puertos, del mismo Estado, y competencia internacional.

e) Represión policial.

Por parte de la patronal

a) Optimización de las manos (reducción de equipos).

b) Reducción de las condiciones salariales y de trabajo.

c) Utilización de trabajadores no registrados.

d) Utilización de rompehuelgas.

e) Puertos alternativos.

Aunque con esta agenda de trabajo se podría escribir un libro de enormes dimensiones o estar hablando del tema durante mucho tiempo, se ha pensado que la duración de este encuentro o Conferencia podría ser de 3 días y que se podría repartir de la siguiente forma:

Primer día: Presentación de los temas por delegaciones.

Segundo día: Concluir con los temas y iniciar el debate.

Tercer día: Finaliza el debate y establecer conclusiones.

La agenda de trabajo así como la distribución de los temas en los días de la reunión podrá ser variada por los asistentes, por acuerdo de los mismos.

Sobre la Organización, el desplazamiento a Barcelona y el hospedaje, será por cuenta de las delegaciones asistentes. La comida y organización correrán por cuenta de nuestro sindicato.

Para la mejor organización del encuentro, cuestiones como reservas en hoteles, idiomas (sería deseable que los asistentes hablasen inglés, que parece ser el idioma más extendido en el tráfico marítimo) para tener previsto un servicio de traductores y cualquier otra cuestión, si se desea se puede hacer por teléfono al número de Barcelona **(93) 310 58 23**, a horas de oficina (de 8 a 15) o a [redacted] domicilio particular de Juan Madrid, de 12,30 a 13,30 o por la noche.

La fecha posible de esta reunión seria el 29, 30 y 31 de octubre del 86.

Han mostrado en correspondencia previa interés por su asistencia a este encuentro las delegaciones de los siguientes paises:

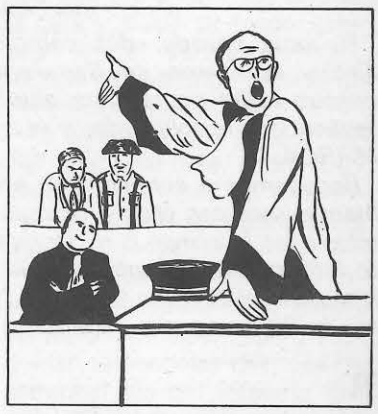
Francia, Dinamarca, Suecia, Portugal, Gran Bretaña, Italia y España.

Sin otro particular y esperando vuestras prontas noticias así como la confirmación de la asistencia,

Julián García
Coordinador General

LABORAL

Connotaciones sobre la seguridad en los puertos ...



Vamos atener una conversación si os parece bien, sobre la vida y la muerte, la imposibilidad física, los dedos cortados, las piernas lesionadas de por vida...

Parece una conversación lúgubre, pero ya vereis cómo no.

El cuerpo es uno de los mayores dones con los que nos ha dotado la vida. Un cuerpo sano, flexible, con un riego sanguíneo fluido, unos pulmones limpios que envíen oxígeno a todas las partes del cuerpo, con unos músculos flexibles que nos permitan toda clase de movimientos, unos ojos que vean de cerca y de lejos, unos oídos capaces de percibir los sonidos más ténues, un olfato despierto tanto para el buen plato, para la fragante aroma como para el posible peligro, una piel dotada de un tacto capaz de detectar la suavidad de la piel y la aspereza de un material nocivo... un cuerpo así, no me negareis que es un auténtico regalo.

Pero, no nos equivoquemos, no es un regalo, es... una conquista!!! Ya que el medio ambiente que nos rodea desde que hemos nacido no nos lleva a tener y a conservar un cuerpo en esas condiciones.

La mayoría de nosotros vivimos en una ciudad grande, en barrios llenos de humos, en ambientes donde es lógico alto tan inútil, y tan nocivo, como el fumar y no sólo es lógico porque lo hemos visto de pequeños, sino que además es propio de hombres con "hombría". "Recordar los hombres de MALBORO", y de mujeres "avanzadas"... y no hablemos del beber, ese veneno lento, pero seguro.

Vivimos anquilosados, no flexionamos diariamente todo nuestro cuerpo hasta el final.

Por ello, mantener el cuerpo en forma es una conquista.

Y ahora vamos a hablar del trabajo, de vuestro trabajo:

En vuestro trabajo hay cantidad de cosas que deben variar, hay peligros claros y objetivos, que pueden llevaros a perder desde la vida a cualquiera de los miembros y facultades de vuestro cuerpo.

Pero, intentemos ser lúcidos, objetivamente hay peligros y muchos: ganchos sin pestillo de seguridad, encerados carcomidos y en malas condiciones, eslingas quemadas, o podridas por el paso del tiempo, grúas cuyo mantenimiento es suficiente, escaleras sin las barandillas necesarias, cargas mal eslingadas o insuficientemente eslingadas (sobre todo de madera), utensilios excesivamente cortantes por el paso del tiempo, estibas mal hechas...

Todo esto hay que ir arreglándolo y más.

Pero también, hay otro factor que no podemos olvidar y es la forma de trabajar. Hay que concienciarse y no correr peligros innecesarios, si hay unas mínimas medidas de seguridad viables como, por ejemplo, la utilización de guantes para ciertos trabajos, hay que utilizarlos; hay que evitar bromear al borde de las bodegas de los barcos, ya que una caida puede ser fatal, pero sobre todo —opino— que lo más importante es que tomeis conciencia que si os matais —PERDEIS LA VIDA— y la vida es lo más importante, por ello cuando se trabaja, además de pensar en acabar el trabajo lo más rápido posible como soleis hacer, también es necesario que penseis serenamente en vuestra seguridad y que no se pueda decir que si no hay seguridad es porque sois unos salvajes que sólo pensais en ganar dinero y que si os matais es porque vais borrachos, como algunas veces han dicho las malas lenguas!

Los medios existentes hay que utilizarlos. Los no existentes hay que pedirlos y si no os los dan, con la Ordenanza en la mano, exigirlos!

Y estudiar cuáles son las formas de trabajo que hagan de los puertos lugares en los que prive la fraternidad y el compañerismo, sobre el interés y la competencia.

Y unas palabritas a los capataces y encargados.

A ellos les compete en razón de su cargo, vigilar más que nadie las normas de seguridad, porque, tened en cuenta que en vía penal si un encargado omite dar una orden y por ello muere un trabajador, en las diligencias penales será condenado por negligencia.

Y si ha sido una negligencia del trabajador, con el consentimiento del encargado —o como en el caso de unas galeotas que tenían que ser bajadas a tierra y sólo se retiraron a los lados de la bodega— la responsabilidad del accidente recae en la persona que debía mandar que las galeotas bajaran a tierra y no lo hizo.

Y aquí el compañerismo está en hacerse cargo de la negligencia, ya que el hecho de tapar la negligencia perjudica enormemente al compañero afectado o a su viuda e hijos y no ayuda a avanzar en la línea de intentar un trabajo más seguro para todos.

Las estibadoras deben proporcionar todo el material necesario y en condiciones, y vigilar, como el que más, que se cumpla el Reglamento de Seguridad y Bienestar de los Estibadores Portuarios y la Ordenanza de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Los encargaos deben advertir y sancionar, si ello fuere preciso, a los compañeros que arriesgan su vida por petulancia, inconsciencia o falta de claridad mental.

Los estibadores teneis la obligación de cumplir las normas en materia de seguridad aunque a veces sean incómodas.

Si todo el mundo cumple con su obligación evitaremos muertes, miembros cortados y hombres fuertes condenados de por vida a no poder disfrutar de un cuerpo sano.

Y bajando al terreno práctico, cuando ocurra el accidente hay que actuar de la siguiente forma:

Una vez atendido al accidentado; los propios compañeros, la familia o él mismo, si está en condiciones, tiene que interesarse por saber si en el centro médico que se le ha atendido se ha cursado el oportuno parte al Juzgado, tomar nota del día y, si guardan alguna referencia, tomar nota de la misma.

Con estos datos, siempre que se prevea que el accidente pueda tener secuelas o una baja superior a los veinte días, es conveniente ir a ver al abogado, para que averigüe cómo está la denuncia penal, ya que si después sobreviene una invalidez parcial, total o absoluta y el hecho no ha sido denunciado, en el caso de haber negligencia se hace muy difícil probarla y llegar a una sentencia, lo cual puede conllevar pérdidas económicas muy importantes y que la dejadez siga aumentando.

Tendríamos que lograr entre todos un año sin una muerte en el puerto y con el mínimo de accidentes.

¡Es cuestión de proponérselo!!

Angelina, abogado
Col.lectiu Ronda. Barcelona

(de la página 1)

Dinamarca

En junio pasado, dos compañeros estibadores daneses Ib y Jimmy estuvieron en Barcelona recogiendo información sobre nuestra lucha actual para difundirla en los puertos del Norte y llevándonos la solidaridad y el apoyo de los estibadores de DINAMARCA.

*Recogemos a continuación en estas páginas la entrevista que mantuvimos con ellos y también tres documentos de interés referidos a las 10 semanas de su huelga antes señalada: el llamamiento internacional, el informe que hizo Coordinadora para la asamblea general de Gijón (20*5*83), y el comunicado de los compañeros de Bilbao cuando paralizaron la actividad de un barco danés.*

Entrevista

En Dinamarca tenemos un tipo muy especial de sindicato, así el sindicato de estibadores pertenece al mayor sindicato de Din. que tiene más de 300.000 afiliados. El sindicato de estibadores es sólo un pequeño grupo de este sindicato, aunque en total tenemos cuatro sindicatos de portuarios independientes en todo el país. Los puertos más pequeños pertenecen a otros sindicatos o a otros ramos porque son tan pocos trabajadores que se han asociado con otros obreros, incluso, con los de los grandes almacenes.

El sindiato de estibadores incluye a todos los que trabajan en los muelles (manejando, incluso, medios mecánicos).

Hemos tenido grandes problemas debido a la estructura tradicional de los sindicatos, sólo en cuatro de ellos hay contacto directo con el presidente mientras que en el resto se hace de una forma mediatizada y ante representantes de otros ramos.

Los sindicatos mixtos no son verdaderamente representativos porque los jefes no representan los intereses portuarios, sino sus propios intereses, para continuar detentando el poder. De ellos, muchos son del partido socialdemócrata y Comunista.

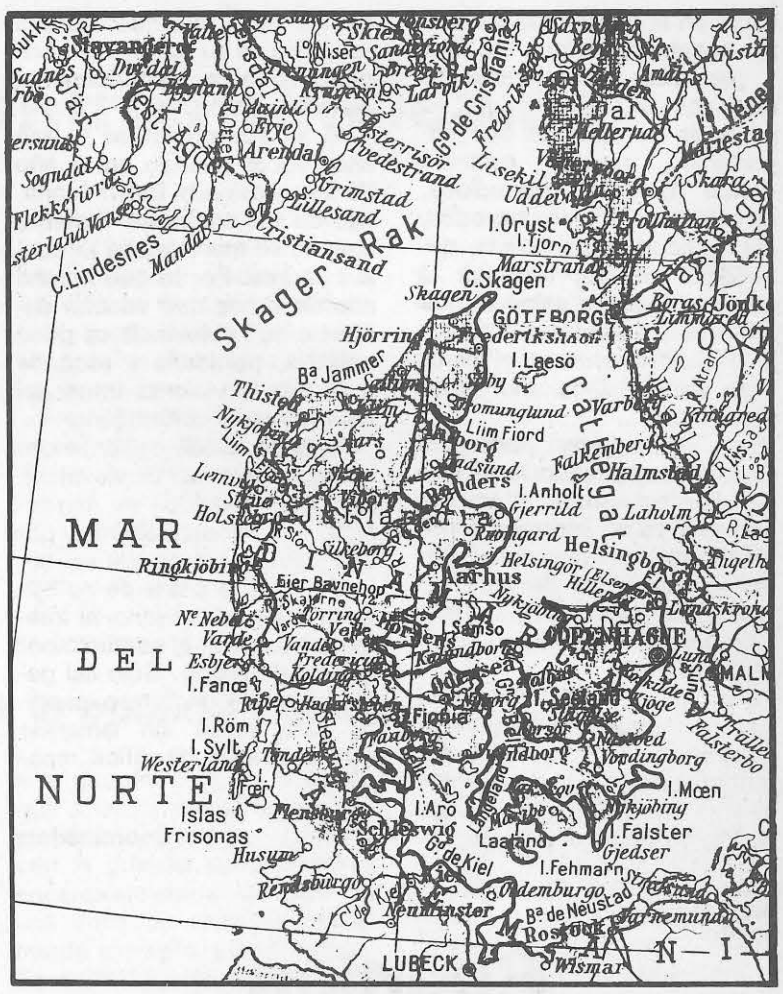
Hace unos diez años comenzamos a formar grupos, contando en Dinamarca con siete, dado que Din es un pais pequeño, algunos distritos son más importantes que otros, pero los contactos entre los diversos distritos se mantienen estrictamente en manos de los portuarios: realizados por representantes de base. Estos contactos fueron los que hicieron posible que en 1982-83 se hiciera una huelga de diez semanas, con esos contactos nos fuimos conociendo mejor y los problemas de cada puerto. El motivo de la huelga fue que en Dinamarca se acude al puerto por la mañana y los capataces seleccionan a los trabajadores que trabajarán ese dia. No hay rotatividad. Me explico: los portuarios tienen intereses distintos, algunos quieren dinero, poder comprar cosas, etc. y otros, como yo, se conforman con ganar menos y tener más tiempo para vivir. Aunque el sistema sea una mierda, en general, se piensa que no se está tan mal. Así, desde hacía años teníamos un gobierno socialdemócrata y eso quiere decir que el subsidio de desempleo funciona bien. En ese caso se cobra un 90% de lo que se gana en activo. En España, por lo que veo, el porcentaje es similar. Eso explica que entre unas cosas y otras, el portuario que no trabaje cobre una cierta cantidad y que no se complique en su oposición al sistema. Después vino un gobierno conservador que quiso reducir la percepción de desempleo.

Con la introducción del nuevo sistema de cobro veníamos a perder unas 7.500 pts. a la semana. Naturalmente no podíamos estar de acuerdo con eso. Así, hicimos una asamblea nacional, aunque cada año había una asamblea nacional de representantes; y aunque son reuniones duras, con ponencias ya preparadas y con grupos de trabajo, los únicos resultados positivos se obtienen fuera de las sesiones oficiales. Sin embargo, este tipo de reuniones, están bien porque se habla de muchas cuestiones interesantes referentes a nuestras condiciones de trabajo. En principio los que encabezan esas Asambleas deberían ser los que encontrasen las soluciones a los problemas pero no es así. Por eso convocamos a los representantes de base a una Asamblea Nacional alternativa. Y este fue el principio de la huelga. Creíamos que si podíamos reunir en la convocatoria a cinco puertos podríamos tirar para adelante. Pero nos dimos cuenta que todo el mundo quería ir a la huelga, y resultó que la siguieron en todos los puertos. Por ejemplo en Copenhagen y Arhus resultaba que los maquinistas que tienen asignadas 40 horas semanales no estaban afectados por la nueva ley del gobierno, pero también se solidarizaron. Fue una huelga dura y tuvimos los mismos problemas que teneis vosotros en España, con las empresas; pero quizás en Dinamarca los diarios no son tan duros con nosotros como los de aquí. Un catedrático de historia nos contó que en 1896 hubo otra huelga en Arhus y que si se comparan los titulares de entonces y los de ahora, se ve que son casi los mismos.

Nosotros hacíamos la huelga en favor de toda la clase obrera, pero, al final, sólo se aprovecharon de ella diez grupos de trabajadores que consiguieron ser excluidos de la aplicación de la ley. Queríamos derogar la ley, lo que significaba que se trataba de una huelga política, contra el gobierno. Por otro lado, once portuarios, aunque yo creo que fueron doce o trece, fueron despedidos. Acudimos a los tribunales, incluso al Tribunal Supremo, pero no pudimos hacer nada. Dos portuarios fueron acusados de haber prendido fuego a una fábrica y confesaron que lo hicieron por inducción de un representante sindical. Este fue encarcelado durante un año y medio. Hicimos una gran manifestación y diversos



actos de solidaridad. Conseguimos más de cien mil firmas para pedir su libertad. Al final, resultó que el Tribunal, después de cinco horas de deliberación, lo absolvió. Organizamos una gran fiesta en un polideportivo que habíamos alquilado en la que participó el propio compañero liberado. Los dos portuarios fueron condenados a cinco años de prisión y fueron liberados recientemente. Y ya están otra vez trabajando. Una consecuencia de la huelga fue que nos posibilitó acercarnos más unos a otros y cuando un puerto tiene problemas enseguida mandamos a unos compañeros para ayudar a los otros. Aprendemos de nuestra propia experiencia y muchos portuarios actualmente creen que es necesario que vayamos pensando en acudir otra vez a la huelga. Ello se explica en parte porque en Dinamarca tenemos un sistema de justicia laboral por el que, en cada huelga, tenemos que indemnizar a los empresarios con la mitad de los salarios de los días de huelga. Y ahora, tres años y medio después de la huelga, algunos de nosotros estamos acabando de pagar esas indemnizaciones.



Respecto a los contactos internacionales, hemos viajado e intentado estrechar relaciones con los puertos del norte de Europa. Esos contactos son fundamentales, como en el caso de Suecia, que tiene el puerto de Göteborg con un alto tráfico de contenedores de las mismas compañías que operan en nuestros puertos. En ocasiones, bloquearon más de 800 contenedores en el puerto y cambiaron la documentación para prolongar la solidaridad con nuestra lucha. Su acción fue muy importante para nosotros. Desde España también recibimos una importante ayuda económica, con acciones en Canarias y Barcelona. Y eso daba mucha moral. De hecho la solidaridad internacional ha contribuido a cambiar la mentalidad de los portuarios, aunque lentamente.

Mi experiencia durante todo ese periodo es que muchas veces los sindicalistas hablan sin tener una base real, ni contar con el apoyo de sus representados. En realidad, los representantes sindicales lo que buscan es mantener su poder, su situación privilegiada, respecto a los demás trabajadores e intentar salir elegidos secretarios generales. Para mí no hay duda de que la solidaridad internacional real se forma en los momentos de la lucha cuando se requiere una solidaridad práctica. Ahora bien, hay que mantener contactos e intercambiar información en los tiempos de paz porque si no, es más difícil que se produzca la solidaridad, una vez desencadenada la huelga. Mi opinión es que estoy contento con lo que hago y que en el futuro seremos más fuertes.

A veces se ha hablado que una organización a nivel de área internacional, podría debilitar la del propio país; sin embargo yo estoy en contra de que se haga una sola organización de marineros y estibadores, porque se convertiria en una organización demasiado grande y burocratizada, etc. Por supuesto, creo que tenemos que ayudarnos pero cada uno desde su organización.

Después de la huelga la situación fue de desánimo general. Durante dos años publicamos un periódico independiente del sindicato y a los portuarios les gustaba, pero después de la huelga dejó de existir. Espero que podamos recomenzar a publicarlo, pronto. Por lo demás, hace tres meses hubo una asamblea de representantes de distrito y estamos pensando en crear una organización nacional sólo de portuarios. Además existe el problema de que cada vez que hacemos huelga, es ilegal, porque las legales sólo se pueden hacer cada cuatro años, cuando se discute el convenio, por eso tenemos que indemnizar al empresario.

En cualquier caso, la inercia propia del sindicalismo (el lider, aunque sea una buena persona, es el que monopoliza todo) es lo que impide una solidaridad real y eficaz. Por eso, la comunicación ha de ser fluida y abundante y ha de llegar a todos los sitios. Nos gustaría hacer una tirada especial de nuestro periódico para llevar información a Dinamarca, Suecia y Noruega, sobre la huelga que se está produciendo en España.

■

Informe Internacional

Informe sobre Dinamarca

Los estibadores de Dinamarca, al rebajarles el gobierno, las prestaciones en el desempleo en unas 200.000 pts., se lanzaron a una huelga contra el gobierno, y el sindicato S.I.D., que había pactado, o bien estaba de acuerdo con esta reducción de salarios a los estibadores. Primero fueron 2 dias (14 y 15 de diciembre).

Al no obtener ninguna respuesta formaron lo que ellos han llamado el "grupo de coordinación de los portuarios" y trasladaron las decisiones de los grandes sindicatos a las asambleas de base y después de largas conversaciones con los sindicatos oficiales, los puertos de Arhus y Alborg decidieron ir a la huelga y en una semana todos los puertos de Dinamarca fueron a la huelga que ha durado 10 semanas con el siguiente balance:

— 19 despidos
— 1 muerto
— condenados a pagar 40 h. semana y hombre a las empresas, ejemplo en Arhus que 257 estibadores deben pagar unos 40 millones de pts. a los empresarios.

Reflexiones sobre la huelga danesa

Papel del gobierno

Es un gobierno de derechas. Para mantener la moneda sin devaluar, reduce las prestaciones sociales (desempleo).

1° Primero pacta con los sindicatos oficiales.
2° Emplea la radio, prensa y TV contra los estibadores.
3° Al durar la huelga más de lo previsto (2 semanas). LA POLICIA TOMA LOS PUERTOS.
4° Introducen esquiroles en el puerto que son conducidos en autobuses de la policía, y luego los guardaba en casa.
5° No deroga la ley
6° El gobierno ha sido duramente golpeado en su prestigio.
. debe pagar más de 8.000 horas extras a la policía
. otros sindicatos empiezan a reivindicar lo que reivindicaron los portuarios.
. desde ese momento son muy cautelosos con los asuntos de los portuarios.

Papel del sindicato oficial

— Se prestó a un pacto social con el gobierno para el mantenimiento de la moneda, pese a la pérdida en el poder adquisitivo que esto representó para los trabajadores.
— No apoyó a la huelga.
— Instó a los afiliados a que no hiciesen huelga y trabajen (hacer de esquirol).
— Ayudó a que declarasen ilegal la huelga y que por lo tanto condenasen a los estibadores.
— Casi al final del conflicto estaban consternados ante la amenaza de las empresas de no renovar el convenio con el sindicato y hacer uno nuevo con otro sindicato cristiano (fascista y de ultraderecha) que engañaron a los estibadores diciendo que habían pactado con las asociaciones empresariales que no hubiesen despidos, cosa que después no fue cierta, pues en la empresa del presidente de la asociación de empresas fue donde primero despidieron, y fueron en total nueve, de los 19 despidos.

Papel de las empresas

En principio se inhibieron, diciendo que debía ser un conflicto estibadores-gobierno y que por lo tanto a ellos no les debería afectar.

Después se limitaron a presionar al gobierno organizando a los esquiroles, prestando su personal administrativo en las funciones de mando y control.

Demandaron a los estibadores por daños y perjuicios (al dejar de trabajar ellos dejaron de ganar dinero por lo cual se sienten perjudicados y ganaron).

El presidente de la asociación de empresas al acabar el conflicto fue el primero en despedir portuarios como represalia (9 despedidos de los 14).

Solidaridad internacional

Suecia

No se manipuló absolutamente ninguna mercancía de o para Dinamarca durante la huelga de 10 semanas, y aportaron ayuda económica.

Inglaterra

Se rehusó manipular las mercancías procedentes o con destino a Dinamarca en los puertos registrados. Pero Felixtowe que hoy en día ya es el puerto inglés que tiene más tráfico (empezó como un pequeño puerto alternativo como Burriana o Villanueva), no se solidarizó y todo el tráfico fue a ese puerto.

Noruega

En el puerto de Oslo tampoco se manipularon mercancías procedentes o con destino a Dinamarca.

Alemania

Se pasaron videos y películas en los puertos sobre la huelga danesa y se hicieron asambleas con los estibadores daneses presentes. Sólo se consiguió ayuda económica.

Holanda y Bélgica

Se repartió información sobre el conflicto en los puertos daneses en boletines y revistas.

Francia

Ayudó económicamente.

España

Se hizo rendimiento mínimo en "algunos" buques daneses y en "algunos" puertos. Se mandaron telegramas de solidaridad y protesta a las embajadas.

Se hizo una colecta de "mínimo" cien pesetas por estibador, y en la mayoría de los puertos fue "máximo", y en algunos de los que recogieron más de las 100 pts. por estibador, no han mandado sino el mínimo quedándose con el resto, ejemplo en Canarias, Tenerife.

Reflexiones sobre el comportamiento de la coordinadora

1° No se ha dado la importancia que realmente ha tenido este conflicto de los estibadores en Dinamarca, pues no ha sido sólo un conflicto por un dinero, sino que también ha sido un intento de romper con los sindicatos oficiales, que pactan absolutamente todo. También ha sido un conflicto contra un gobierno de derechas que están haciendo pagar el peso de la crisis sobre los trabajadores, disminuyendo sus prestaciones sociales.

2° Era la prueba de fuego de la solidaridad internacional, y está visto que no hay ninguna organización internacional que responda a las llamadas de los trabajadores salvo si es en función de otros intereses como por ejemplo la I.T.F. (federación internacional del transporte) que está en manos de los "americanos" y de los grandes sindicatos "socialdemócratas" que en el caso de "solidarnosc" de Polonia si se ha manifestado y le está apoyando económicamente. Pero en el caso de Dinamarca, no han hecho nada en absoluto, y es justo lo mismo, trabajadores contra el gobierno y contra los sindicatos oficiales (pero en este caso el gobierno era de derechas o conservador).

Ni tampoco han servido las resoluciones y recomendaciones de la O.I.T. sobre los estibadores.

Por todas estas razones la coordinadora:

1) Se debe mantener independiente de los grandes sindicatos.

2) Se debe de abrir a otros colectivos y en especial a los marino y el transporte en general.

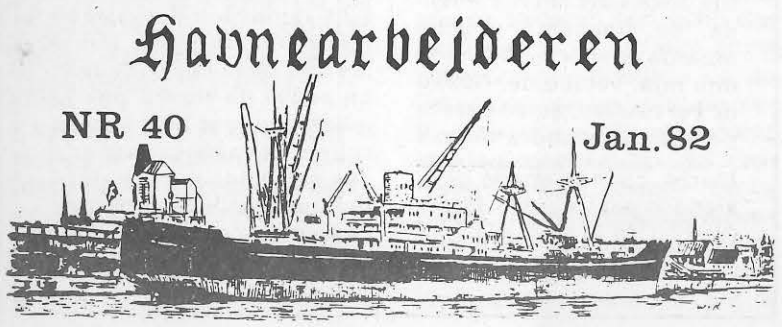
3) Se debe impedir a cualquier precio que se creen puertos alternativos tipo Felixtove.

4) Debe consolidar la organización internacional de estibadores portuarios, con el esfuerzo que ello representa de información y en ayuda ya sea en acciones o económica.

5) Potenciar la creación del nuevo sindicato internacional de marinos para llegar a la federación de marinos y estibadores, que responda a los intereses de estos colectivos y no como la ITF que no sabemos a qué intereses responde.

Esto último tiene que ser la posición española por parte de la coordinadora ante el nuevo congreso a desarrollar proximamente en Hull.

J.A. Madrid



A nuestros compañeros internacionales

Los estibadores daneses luchan en contra de las nuevas normas sobre prestación por desempleo

Desde hace un par de semanas, los puertos daneses están revueltos. El dia 15 de diciembre, la mayoría de los puertos fueron a la huelga, y el día 22 del mismo mes decidimos continuar por lo menos una semana más.

Estamos tratando de extender la huelga a todos los puertos daneses, y por el momento los puertos más importantes y más grandes están implicados.

Nosotros luchamos en contra de las nuevas normas sobre prestaciones de desempleo que han sido acordadas por el nuevo gobierno conservador que tienen efecto desde comienzo del año.

Las nuevas normas significan que cualquier persona que tenga derecho a una prestación suplementaria de desempleo (por ejemplo si tú trabajas menos de treinta horas a la semana y tienes un seguro de desempleo de dedicación plena) recibirás una prestación en un porcentaje más bajo que como venía sucediendo hasta ahora.

Para un estibador portuario, siendo un trabajador ocasional o discontinuo y trabajando un promedio de veinte horas a la semana, ello significa una pérdida de dinero de casi mil coronas danesas al mes.

Las nuevas normas que incluyen otros ataques a la prestación de desempleo, repercuten mucho en los trabajadores daneses, e intentamos obtener apoyo por parte de todos los trabajadores daneses.

Creemos que la huelga puede ser larga y costosa, y necesitamos ayuda para continuar de modo que ganemos.

Hacemos un llamamiento a vosotros para que adopteis las medidas que encontreis oportunas para apoyar a los estibadores daneses. Echen un ojo a todas las mercancías danesas.

VIVA LA SOLIDARIDAD INTERNACIONAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Estibadores de Arhus

Acción en Bilbao en solidaridad con Dinamarca

Trabajadores del Puerto de Bilbao paralizan la actividad de un barco danés

BILBAO (EGIN).— Trabajadores del Puerto de Bilbao paralizaron de-

Sanciones en Galletas Artiach

Los trabajadores de Galletas Ar-

La celebración de la última Nochevieja ha supuuesto veinte sancio-

A la atención del Sr. Capitan del buque Northholm

Sr. Capitán:

Los trabajadores Portuarios del Puerto de Bilbao, por medio de la presente, y en relación con la situación de conflicto laboral en que se encuentran los compañeros portuarios de Dinamarca, queremos manifestarle lo siguiente:

1°. Que nos solidarizamos con la valiente y decidida lucha que para frenar los planes del capital, están desarrollando nuestros compañeros daneses.

2°. Responsabilizamos al Gobierno danés del asesinato del trabajador portuario mientras hacía uso del derecho democrático e irrenunciable de huelga.

3°. Los trabajadores portuarios reunidos en Asamblea, hemos decidido hacer un paro de una hora, sin renunciar a otras acciones que podrán ser decididas durante la estancia de su buque en nuestro Puerto.

4°. Que mientras se mantenga esta situación conflictiva en los puertos daneses, se sucederán las acciones de solidaridad contra barcos de ese país.

5°. Que, todo lo aquí expuesto así como nuestra más enérgica repulsa al Gobierno danés por la utilización antidemocrática de la fuerza, que no de la razón, contra los portuarios, sea comunicado a las Autoridades de su país (Dinamarca) para que esta situación, tan desagradable no se prolongue por más tiempo.

Atentamente,

Asamblea de Trabajadores Portuarios de Bilbao

Bilbao, 24 de enero de 1983

DESDE MARSELLA

Lamentable situación del sindicalismo moderno

Estimados compañeros:

Siento no poder informaros en la solicitud de vuestra carta, a causa de que hace casi 10 años que estoy jubilado y no frecuento el puerto. Durante estos últimos tiempos, huelgas las ha habido pero éstas no han pasado de 24 horas o 48, aquí como por todas partes, el trabajo se está simplificando cada día más, con nuevos métodos de embarque y desembarque. Hoy los contenedores llegan llenos y antes, una gran parte de ellos, se llenaban en el mismo muelle, lo que como consecuencia daba trabajo a mucha gente.

A efectos de esta modernización, se encuentran con un exceso de mano de obra, y esto sucede en todas las industrias, y no tendrá solución por que esto es un problema de sociedad y no será con "remiendos" que darán fin al problema. Ahora, aquí, en el plan nacional, quieren reducir la plan tilla de profesionales del puerto (dockers) por que las empresas dicen que no hay trabajo para todos, y pagar las jornadas de "parado" a los que se quedan sin trabajar todos los días les viene muy caro.

A esta propuesta de la patronal, los dockers ya han respondido con dos paros de 24 horas. Yo no se si están parlamentando para buscar la manera de dar solución al problema.

Aquí también existe un organismo que agrupa a todo el personal del puerto y que forma parte de la Cámara de Comercio, y es donde las empresas piden la gente que necesitan para la jornada, creo que a igual que vuestra O.T.P. Este Organismo deja bastante libertad de acción a los trabajadores, que es lo que ha caracterizado siempre al puerto. Tratar de abolir ese sistema y poner directamente el personal a disposición de las empresas, sería atar a los trabajadores de pies y manos a todas las exigencias de los patronos.

Aquí antes de llegar a eso habría mucho jaleo, pero no creo que se atente a eso. Lo que sí siento es que con un gobierno "socialista" a vosotros se os ataque por ese lado y traten de consumir esa hijoputada.

No frecuento el puerto, pero sigo a distancia un poco los acontecimientos. Por la radio, he sabido de los efectos de vuestro conflicto. Yo se con los medios que cuenta el Estado para combatirnos por que los he tocado en nuestras huelgas ya sea la coacción policíaca, esquiroles, gente sacada de las prisiones para venir a romper la huelga y en fin, la represión directa.

Ahora yo te diré, que para llevar una huelga y salir triunfante hay que tener detrás algo sólido donde apoyarse, una organización que en caso grave puede paralizar también el transporte, u otra industria importante viniendo en ayuda a los demás sindicatos; pero estos colectivos —Coordinadoras— no pueden contar nada más que con ellos mismos.

Yo se en el estado lamentable que se encuentra hoy el sindicalismo en España, a causa de tanta integración creyendo en la facilidad.

El Sistema, defiende su existencia y usa de todas sus combinaciones, desgraciadamente, siempre encuentra peones que se prestan a ello. La situación no se arreglará, hasta que no se pudra completamente; la gente no reaccionará. Se impone una nueva organización de la Sociedad, esto ya lo han reflexionado en las altas esferas de la sociedad, cuando tendrían que ser los Sindicatos los que pusieran el problema. La idea de las 35 horas salió de la Comunidad Europea cuando a ningún sindicato le había pasado aún por la cabeza.

Lamentable situación la de este sindicalismo moderno.

Bueno, perdonad si os he cansado un poco y os deseo que no os quiten las ventajas adquiridas desde hace tantos años. Que no se vaya para atrás, como los cangrejos.

Saludos afectuosos,

J.M.

DESDE INGLATERRA

NATIONAL UNION OF MINEWORKERS

YORKSHIRE AREA

54

Branch Stamp

Name of Branch Hatfield Main

6 October 1

National Union of Mineworkers
Hatfield Main Branch

Queridos camaradas:

Mandamos un saludo caluroso e internacional a nuestros hermanos los portuarios de Barcelona que están ahora en lucha por la amenaza de privatización. La lucha contra el capital une a los obreros de todo el mundo. ¡Camaradas! Manteneos firmes y la victoria será vuestra.

Muy fraternalmente:

Secretario: Jim Moores
Delegado: D.J. Douglass
Tesorero: Harry Harle

COCINA MARINERA

PEZ ESPADA AL VINO DE MORILES

Ingredientes (4 personas)

600 grs. de pez espada (filetes)
3 dientes de ajo
1 copa de vino de Moriles
1 cucharada sopera de harina tostada
1 cebolla
2 ó 3 tomates
Un poco de perejil

Preparación:

Se sazonan y colocan los filetes de pez espada en una bandeja. Se le echa por encima el ajo cortado y el vino de moriles, dejándolo así en adobo durante un par de horas.

Después se coloca en el horno (que se habrá calentado previamente a temperatura media). Se le añade harina tostada hasta que se forme una salsa no demasiado espesa. Agregamos después el sofrito de cebolla y tomate (triturado con el tercer brazo) y se deja en el horno durante 10 minutos.

En el momento de servir se adorna con el perejil picado.

¡El plato está servido!

DESDE MARSELLA

La CFDT de Marsella en solidaridad con Coordinadora

Trabajadores del Puerto Autónomo de Marsella y estibadores del puerto de Marsella pertenecientes al Sindicato General de Transportes c.f.a.t. nos han visitado para expresar su solidaridad y nos han entregado el siguiente comunicado:

cfdt Syndicat Général des Transports c.f.d.t. des Bouches-du-Rhône

18, Rue Sainte - 13001 MARSEILLE
Téléphone : 33.56.51

La patronal del puerto de MARSELLA, primer puerto de FRANCIA, saludó efusivamente, a finales de junio, la firma del decreto-ley de junio del 1986, por el Gobierno "socialista" español.

Consideró esta ley, como un éxito de toda la ptronal internacional contra los trabajadores portuarios.

Inmediatamente lanzó un ataque general contra los trabajadores portuarios de Marsella: denuncia de los acuerdos locales por lo que se refiere a los estibadores, amenazas a los efectivos del PUERTO AUTONOMO y de las empresas de mantenimiento.

El Sindicato CFDT del puerto de MARSELLA, saluda la resistencia de "La Coordinadora Estatal de los Estibadores Portuarios" contra la aplicación del decreto-ley.

La competencia es la regla de los capitalistas, la solidaridad es la regla de los trabajadores.

En este período de lucha, la Coordinadora y el Sindicato CFDT de MARSELLA reforzarán sus lazos de solidaridad.

DESDE ALGECIRAS

A GOLPE DE CORAZON

Estibadores del puerto
nos quieren llevar al huerto
se lo decimos al pueblo,
de por qué estamos aquí
con el puño levantado
y la cabeza bien alta
nos quieren cerrar el puerto
qué agonía Madre mía
con el futuro que tiene
y lo quieren destrozar
el P.S.O.E., el señor Nuñez
y la multinacional
la que acaba de llegar.
Nos quieren comer el coco
con lo de privatizar.
Nosotros decimos no
a la reestructuración.
Y que sepan, compañeros
que no nos vamos a callar
mientras exista mi garganta
y un ratito pa pensar.
Nosotros seguimos unidos
pero unidos de verdad
a gritos de guerrilleros
LA RAZON NOS LA DARAN.

Ultima hora

OTRO ACCIDENTE MORTAL ¿HASTA CUANDO?

Cuando ya teníamos cerrada la edición recibimos desde El Musel (Gijón) esta lamentable noticia.

Estimados compañeros:

Por la presente os comunico el fallecimiento de un estibador portuario del censo de rotación, de Gijón.

A causa de una maniobra de enganche de vagones, para arrastrar estos, el compañero quedó aprisionado por el cable al tirar la máquina (una carretilla elevadora de 20 Tm. de potencia).

Lo que os comunico a los efectos oportunos.

Fdo. Gonzalo Lopez Diez

EL COMERCIO/17 octubre 86

Trabajador portuario muerto en accidente laboral en El Musel

SUCESOS

Un encargado de la Organización de Trabajos Portuarios (ORT) murió al ser aprisionado por un cable cuando, hacia las diez de la mañana de ayer, procedía a engancharlo a un vagón, en la alineación Norte del Espigón I, en El Musel, informaron fuentes fidedignas.

La víctima de este trágico accidente —se indicó— fue José Luis Novoa Bóveda, de cincuenta y ocho años de edad, casado y con una hija, vecino del Grupo de Portuarios, quien parece ser que pretendía mover [illegible] vagones cargados de hierro, cuando quedó aprisionado por un cable de una carretilla elevadora que había enganchado a uno de los topes de los vagones.

Seguidamente —se agregó— la víctima fue llevada hasta el botiquín de El Musel, donde, dada la gravedad de las heridas que sufría, se dispuso que fuera urgentemente trasladado al Hospital de Jove, donde falleció a los quince minutos de haber sido ingresado. Según parece, la muerte le sobrevino por aplastamiento torácico.

Los trabajadores portuarios gijoneses decidieron mantener un paro, hasta las diez de la noche de hoy, en señal de duelo por la muerte de José Luis Novoa, quien llevaba prestando sus servicios en el puerto de Gijón desde hace más de cuarenta años.

NÚMERO 21 NOVIEMBRE 1986

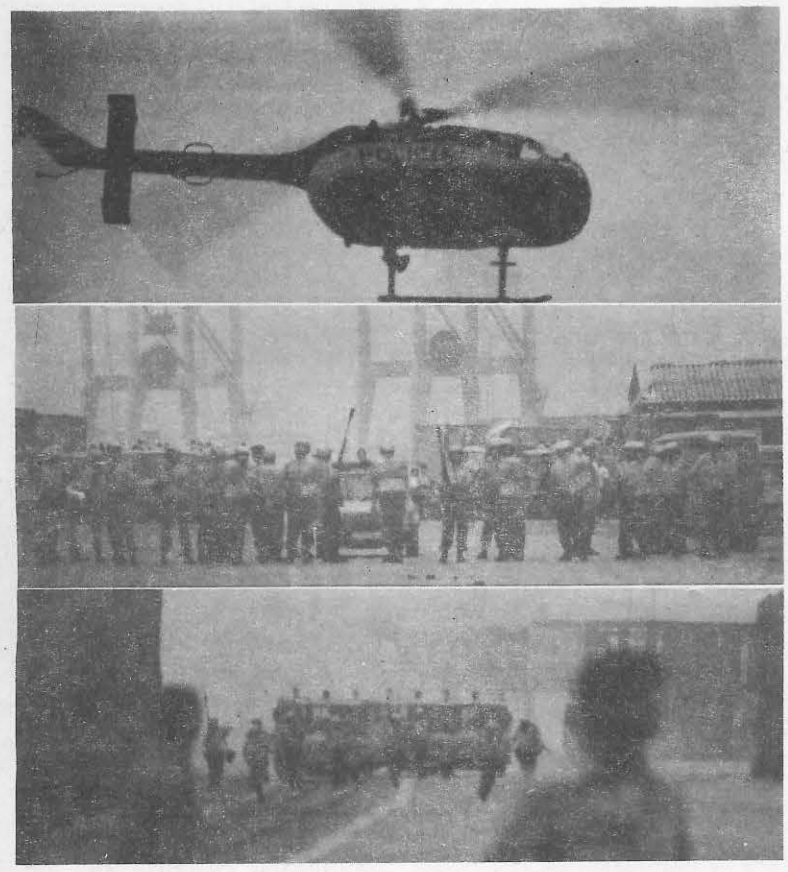
LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 08003 Barcelona

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



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Lucha en los puertos

El día 3 de Noviembre la Administración, Empresas y UGT firmaban el Acuerdo Tripartito para el desarrollo del Real Decreto 2/1986 de 23 de Mayo. Los representantes de COORDINADORA no firmaron el acuerdo por entender, como se ha ido viendo a lo largo de este año de reuniones, asambleas y movilizaciones, que atenta frontalmente contra nuestro colectivo portuario. Ahora se están desarrollando en todos los puertos asambleas decisorias para ver si se está de acuerdo o no en la firma del acuerdo y para concretar más la posición ante él. En Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria ya se ha realizado el escrutinio, con una total mayoría contraria a la firma del Acuerdo (ver información en las páginas interiores). Después de las asambleas en todos los puertos, tendrá lugar en TARRAGONA los días 10 y 11 de Diciembre, la ASAMBLEA GENERAL DE COORDINADORA para debatir la actual situación a la vista de la aplicación del Decreto, y discutir la estrategia a seguir.

Carta desde La Laguna

Compañeros portuarios:

Adjuntamos con carácter urgente los dos documentos cruzados en la reunión de ayer en el Ministerio de Trabajo. Como indica el encabezamiento del nuestro, que reza: "Enmiendas al Proyecto de acuerdo para el desarrollo del Real Decreto Ley 2/86, de 23 de Mayo presentado por la Administración el 29 de octubre del 86". Se trata de una respuesta por escrito, que nos habíamos comprometido en la reunión de la semana pasada con el fin de frenar la firma que ese mismo día estaban forzando tanto la CEOE, Administración y UGT. Al presentar dichas enmiendas en la reunión de ayer lunes 3 de Noviembre, se nos hizo entrega de un segundo borrador, que igualmente adjuntamos y que se titula: "Proyecto de Acuerdo para el desarrollo del Real Decreto Ley 2/86 del 23 de Mayo".

Esta última reunión se desarrolló desde las 12 hasta las 16 horas, terminando con la firma de dicho documento por parte de la CEOE, la Administración y UGT; el resto de Centrales, (INTG, ELA-STV y CC.OO), pidieron un plazo de 72 horas para decidirse. Coordinadora, por su parte, consideró que ese documento suponía entre otras razones, aceptar la pérdida de las labores portuarias que hoy se vienen realizando en los puertos, relacionadas con la entrega y recepción, pesca, etc. y que supone la pérdida del 40% de los puestos de trabajo actuales. Así mismo, no se recogen la casi totalidad de peticiones que en el documento presentado por nosotros hacemos.

Por todo ello, los representantes presentes de Coordinadora, decidieron no aceptar firmar el Documento que más que proponernos a negociar, fue una propuesta de simple adhesión al mismo; pero advirtiendo en el transcurso de la reunión que pensaban pasar la propuesta a la consideración de cada una de las Asambleas de puertos, para que digeran la última palabra.

Y con este fin, adjuntamos estos documentos para que se celebren Asambleas informativas y decisorias sobre la aceptación o rechazo del Documento no firmado en primera instancia.

Pedimos por último, que se haga la consulta con la mayor formalidad posible, (consultar lo que establece el Estatuto del Trabajador Cap. 2 artículos del 77 al 81). Por tanto, se formule una pregunta como, por ejemplo: "¿Está usted de acuerdo en que se firme el Documento presentado por la Administración?", y se vote SI o NO en votación secreta y por medio de una urna.

El resultado de una votación nos lo haceis saber telefónicamente, y en caso de necesitar más información, teneis las cabeceras de zona.

Con el convencimiento de que los Acuerdos tomados POR TODOS, nos hacen MAS FUERTES...

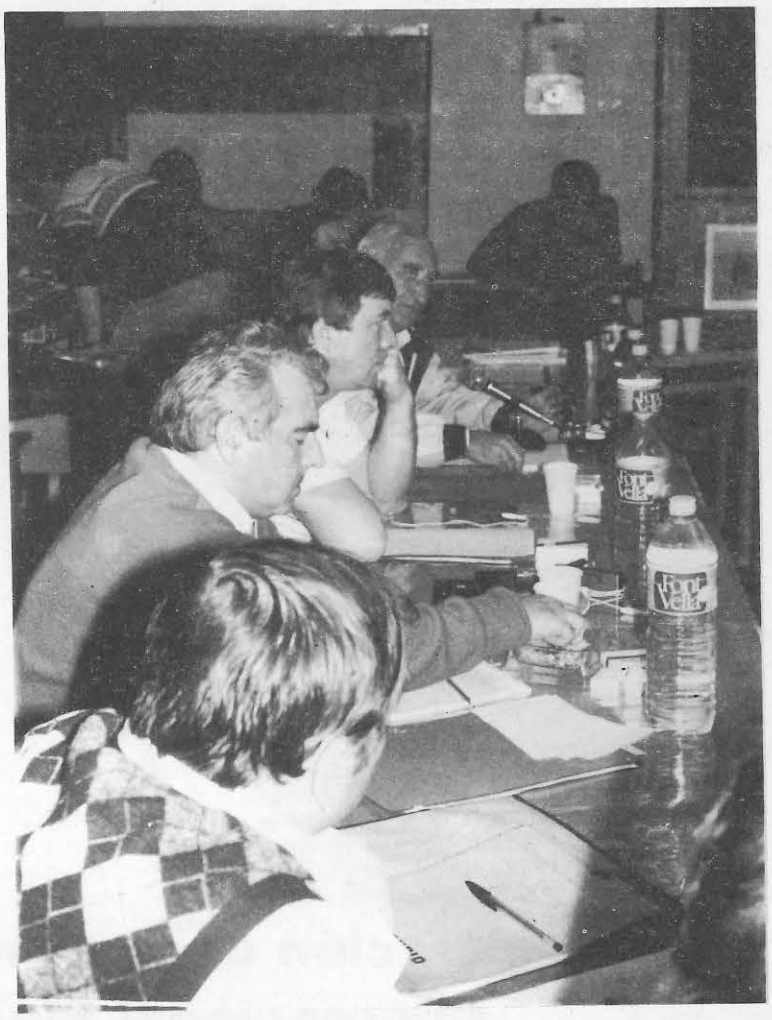
Lisardo Coll ■

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Conferencia internacional

Durante los pasados días 12, 13 y 14 de Noviembre tuvo lugar en el puerto de Barcelona, el encuentro internacional anunciado en la última LA ESTIBA nº 20. Acudieron a Barcelona, convocados por COORDINADORA, representantes de la *Federation National des Ports et Docks C.G.T.* de Francia, (que representa a prácticamente los 11.000 estibadores franceses), de la *Federatione Italiana de Lavoratori Transporti CGIL-FILT de la Liguria* (Italia), (representando a unos 6.000 estibadores, la tercera parte de Italia), del *National Port Shop Stewards* de Inglaterra, (que representa a unos 13.000 estibadores portuarios), del *Havnearbejdernes Fagforening* de Dinamarca (federación que agrupa a los 2.500 estibadores daneses) que a su vez llevaban la representación de los sindicatos suecos y noruegos, y de *Alternative* del puerto de Hamburgo (Alemania), (representando unos 3.500 estibadores). Excusaron su asistencia los representantes de Gibraltar y de Portugal.

(a la página 2)



SUMARIO

4. ¿Qué ocurre de verdad en los puertos?
5. Portuarios y Contenemar, ¿andamos bien? Elecciones sindicales. CCP informa.
6. Acuerdo tripartiro para el desarrollo del Real Decreto-Ley 2/1986, del 23 de mayo.
7. Comisión ejecutiva. Aspectos que UGT entiende necesarios para comprometer su firma.
8. Correspondencia.

(de la página 1)

Conferencia internacional

Después de la presentación, cada grupo fue informado de la distinta situación actual en sus respectivos puertos y paises, situaciones que, como se fue viendo, no eran tan distintas pues común era la agresión capitalista en toda Europa, si bien en el Norte la reestructuración en los puertos se llevó a cabo con anterioridad (a título de ejemplo en los últimos 10 años Rotterdam, el mayor puerto del mundo pasa de 45.000 estibadores a 14.000; el puerto de Londres con 20.000 estibadores es en la actualidad un paseo marítimo y en su lugar surgen puertos alternativos como Felewstone...) y en el Sur la reestructuración se está dando más en estos últimos años. Hoy desde el Mercado Común el capital está construyendo una estrategia para llevar tráfico hacia el Mediterráneo para lo que necesita sindicatos pactistas que le faciliten una sustanciosa oferta.

Se fue constatando a lo largo de las distintas exposiciones, cómo el capital no tiene fronteras, y más allá del color de las distintas Administraciones, tiene una política económica conjunta de agresión a los distintos colectivos portuarios (disminución mano obra, deterioro de las condiciones de trabajo...).

Ante esta unitaria agresión del capital, se vio la necesidad de caminar hacia una resistencia unitaria por parte de los estibadores de todos los puertos europeos, por encima de fronteras y de barreras ideológicas. Hacia una solidaridad posible, como se ha demostrado ya a lo largo de estos últimos 10 años entre estibadores españoles, suecos, daneses, ingleses,... etc. Esta unidad, no como utopia sino como necesidad actual: después ya no será necesario pues ya no existiremos, como decía un compañero.

Ahora bien, ¿cómo avanzar en esta unidad, ante el hecho de la competencia entre puertos? ¿Cómo avanzar ante el hecho de las fronteras políticas y sindicales? A partir de aquí la CONFERENCIA se fue centrando en esto, en cómo avanzar y concretar esta necesaria unidad.

Los representantes ingleses, daneses y alemanes insistían repetidamente en que el modo de avanzar hacia esta unidad no puede ser otro que la acción concreta de apoyo mútuo, de boicot a aquellos buques que intentan descargar en otro puerto porque está en huelga el que iban a descargar, de huelga en solidaridad, etc., y que la CONFERENCIAtenia que buscar la manera práctica de asegurar esto, asegurando el pase de información suficiente para poder realizar rápidamente tales acciones, creando un comité permanente, ágil para poder realizar esto. Recordemos que con puertos ingleses y escandinavos se han dado ya acciones solidarias de este tipo.

Los representantes italianos, partiendo de la irreversibilidad del proceso de esta reestructuración en los puertos pero que tendría que conugar los intereses de la economía de los paises con los de la clase trabajadora, insistian más en una estrategia a corto, medio y largo plazo conjunta entre los distintos sindicatos que hiciera frente a la actual agresión del capitalismo contra los estibadores portuarios.

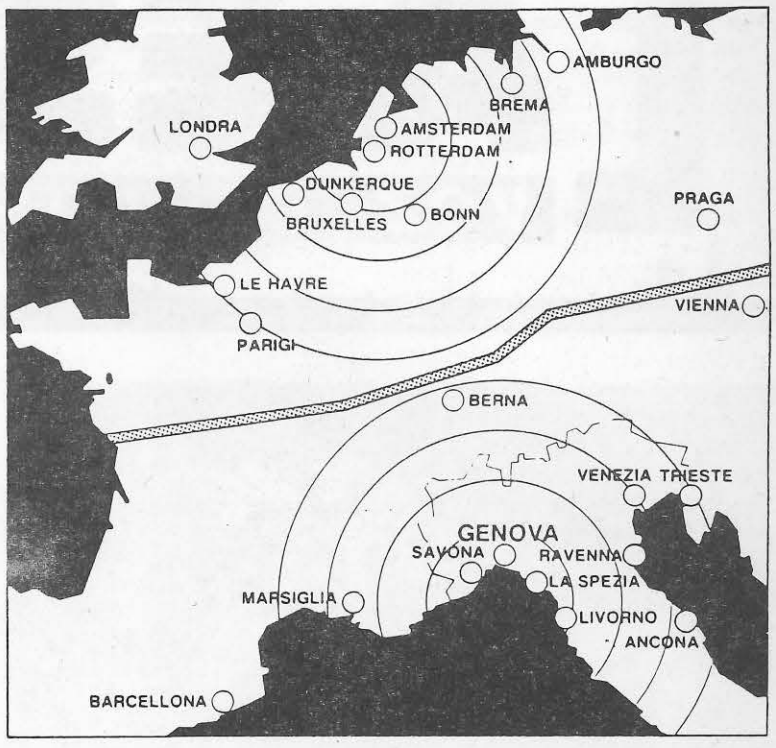
A partir de aquí se fue avanzando en la confección de un documento conjunto para discutir en los distintos sindicatos, después de lo cual se volvería a una próxima reunión para ver ya el tipo de compromiso conjunto que podía llevarse a cabo.

La voluntad de avanzar conjuntamente hacia una organización a nivel europeo se concretó constituyendo el Comité Permanente que habían propuesto los compañeros ingleses.

Una rueda de prensa, en la que se explicó el desarrollo de la CONFERENCIA y se entregaron los dos comunicados, en esta misma página reproducidos, cerró el trabajo realizado durante estos tres días.

Tres días de convivencia y discusión, que han puesto sobre la mesa la necesidad de la acción conjunta y de la solidaridad internacional de todos los portuarios europeos, a la vez que la dificultad de avanzar hacia esta unidad a través precisamente de aquello que los divide: la diversidad sindical.





Comunicado de prensa de la Conferencia

Hace años que el sistema capitalista nos empuja a un cambio radical llevando el nivel a dimensiones multinacionales y abriendo sobre todas las realidades sociales y productivas fuertes contradicciones y diversas transformaciones que impone, por los rompimientos que generan en la vida de los trabajadores, un fuerte empeño de las Organizaciones Sindicales y una nueva relación a nivel europeo de todas las instancias políticas que se expresan en los Sindicatos.

En el campo marítimo y portuario esta tendencia a la afirmación del nuevo sistema, que ya está radicado en los puertos del Norte de Europa, está llevando su voluntad en todos los puertos del Sur, imponiendo transformaciones importantes que han convulsionado el histórico sistema que por muchos años ha significado el modo de vivir, de trabajar y de defenderse de los trabajadores portuarios.

Aunque si la afirmación del cambio que ha impuesto se puede considerar quizás irreversible, representantes sindicales, a nivel Nacional y Regional, se han reunido en Barcelona para abrir concretamente un primer contacto con toda la amplia realidad de los puertos europeos del Norte y del Mediterráneo incluyendo a Inglaterra.

La *Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios* de España, *National Port Shop Stewards* de Inglaterra, *Federation National des Ports et Docks C.G.T.* de Francia, *Havnearbejdernes Fagforening* de Dinamarca, *Federatione Italiana de Laboratori Transport CGIL-FILT Liguria* de Italia y *Alternative de Hamburgo,* frente a la realización del proceso que se concluye o está por concluir y que implica grandes reducciones de personal en los puertos así como reducciones salariales y empeoramiento de las condiciones de trabajo, ASUMIMOS un compromiso político para llegar en un breve periodo de tiempo a acciones conjuntas y propuestas unitarias de los Sindicatos Nacionales, encaminadas a llegar a generar un acuerdo y propuesta unitaria con objetivo a que los sindicatos superen el nivel Nacional.

Ya la actual situación compromete a los sindicatos a articular los medios para establecer un contacto e información continua y elaborar propuestas comunes, para dar respuestas a los problemas que hay planteados.

— Negociar al más alto nivel con la patronal, Administración y los Sindicatos del Sector la reestructuración de los trabajos en los puertos.

— Responsabilizar a la Administración sobre la necesidad de participar en este servicio público.

— Los posibles excedentes de plantillas deberán ser tratados de forma no traumática.

— Desarrollar la profesionalidad de los trabajadores con la formación profesional permanente.

— Las reformas o cambios no se deben hacer de manera unilateral o autoritaria, se deben hacer discutidas entre los sindicatos obreros, la patronal y el gobierno.

La Conferencia Internacional Sindical de Barcelona considera también, que la actual situación planteada, no es aún el objetivo final que pretende la patronal del sector marítimo, ya que el objetivo final es la destrucción de los colectivos portuarios como tales. Por tanto, el compromiso de unidad a todos los niveles de todos los Estibadores Europeos, se hace aún más necesario. ■

Declaración de la Conferencia Internacional Sindical

La Conferencia Internacional Sindical, reunida en Barcelona los días 12, 13 y 14 de noviembre, ante la situación creada en los puertos españoles, declara:

Que todas las reestructuraciones de sector se han hecho pactadas con las organizaciones sindicales mayoritarias del sector y después se han dictado las normas de aplicación y desarrollo. En cambio en los puertos españoles no se ha hecho así.

No ha habido ningún pacto o acuerdo en este sentido. Se ha reestructurado el sector a base de decreto ley. Se quiebran todos los Convenios y pactos laborales. Por otra parte el gobierno y la patronal del sector no permiten a los Estibadores ejercer el derecho constitucional a la huelga, contratando rompehuelgas profesionales. También se estrangula la actividad sindical en los puertos no pagando por parte de la Administración las horas sindicales previstas en el Estatuto de los Trabajadores, desoyendo la sentencia y requerimientos que han dictado las Magistraturas. Esta situación de impago ocurre desde hace dos años.

Barcelona, 14 de Nov. 1986

(*de la página 1*)

Lucha en los puertos

Desde la última crónica que hacíamos en el pasado número de LA ESTIBA (nº 20), se han ido sucediendo enfrentamientos en los puertos, sanciones, despidos, cargas policiales,... etc., a la vez que juicios, asambleas y reuniones. En la última reunión de Zonas (final de Octubre) se estuvo cambiando información sobre la huelga a Contenemar y sobre toda la actual situación. Anotamos a continuación el comunicado de esta reunión, y los comunicados que nos han mandado desde Valencia, desde Tenerife y desde Bilbao.

Reunión de zonas

Los representantes de zonas en todo momento insisten en que los portuarios deben de distinguir con claridad el plano legal, constituido por el Decreto Ley y las Ordenes Ministeriales que vayan saliendo para desarrollarlo y lo que constituye el nivel sindical, formado por los convenios, pactos o implantación simple, de lo que proceda en cada momento.

Respecto del primer nivel, se valora que con nuestra postura se ha conseguido mejorar algunos aspectos de la Administración y eso es positivo. Pero realmente donde están todas nuestras posibilidades es en el segundo nivel o nivel sindical. Para llegar a igualar en unos casos y a que no se rompan, en otros los existentes no hay otro camino que el de la negociación de los convenios del sector. Los portuarios, desde el Decreto Ley ya no están solo en la OTP o las sociedades futuras, sino que también los hay en las empresas estibadoras (los fijos de empresa) y por tanto a la hora de negociar los nuevos convenios ya no se hará solamente con los delegados de las sociedades, sino que irán presionando para formar parte de la comisión negociadora en la medida que las centrales puedan ir acreditando delegados en las empresas estibadoras. Como resulta que el número de estibadores es mayor que el de las sociedades, no sería descabellado pensar que las centrales pretendieran negociar un convenio marco, prescindiendo de nosotros o dejándonos en minoría. Igual puede ocurrir a escala provincial o de puerto. De hecho se ha informado de puertos donde se ha denunciado por parte de las empresas el convenio del SECTOR (que lo formarían los de la OTP más los fijos de empresas) y se sospecha que la intención sea la de darle entrada a los delegados de las centrales en las empresas estibadoras que tengan portuarios fijos.

Por todo ello, se ve que el camino a seguir es el de impugnarles las elecciones en todas las empresas estibadoras,



aprovechando los criterios de la sentencia de Pasajes (cuyo fallo reproducimos) en estas elecciones. Y prepararnos para ganar las elecciones próximas en las empresas estibadoras y con ello poder negociar todos los convenios del sector. De cómo hacerlo, ya tenemos los ejemplos de Bilbao y Barcelona donde se ha constituido un organismo unitario que puede regular a todos los colectivos del Puerto y tener capacidad de celebrar elecciones.

Tenerife

Presentamos para nuestro órgano de expresión LA ESTIBA la información siguiente:

1. El dia 15 de Octubre, comienza la Huelga Indefinida a la empresa Contenemar en nuestro puerto. El mismo día 15 por la tarde comienza la empresa a trabajar con esquiroles (camioneros, mecánicos y personal administrativo de la empresa):

2. Como respuesta se abren varios frentes de lucha, y se comienzan a organizar acciones sindicales de distinta índole.

Los frentes más importantes:
- Receptores
- Jurídico
- Esquiroles
- Opinión Pública

Receptores

Se han mantenido conversaciones amistosas con distintos receptores de mercancías, haciéndoles partícipes de la compleja problemática portuaria, y la necesidad de que cambien sus embarques a otras empresas que no sea C... Esta acción lenta pero eficaz se lleva a cabo con la cautela propia y no se pueden describir más detalles por razones obvias. Son acciones perfectamente organizadas con su correspondiente seguimiento.

Jurídico

Al margen del apoyo legal de los distintos despachos, el comité de empresa ha tratado de recopilar pruebas, que consoliden aún más si cabe, las distintas motivaciones alegadas para la realización de la Huelga.

Esquiroles

Se están llevando a cabo una serie de acciones en defensa del puesto de trabajo, que consisten en que no trabajen con normalidad.

Opinión pública

Adjuntamos una hoja informativa (¿Qué ocurre de verdad en los Puertos?), que hemos repartido.

Crónica de los hechos:

El dia 24 de Octubre, fue el dia más fuerte o más significativo de: nuestras acciones sindicales.

Desde hacía días veníamos haciendo una sentada ante CONTENEMAR. El día 18 de Octubre la policía cargó y se llevó a 8 detenidos. El día 24 se interceptó un convoy de camiones y la policía cargó fuerte hiriendo a bastantes compañeros y detuvo durante 24 horas a dos compañeros (uno salió con fianza de 25.000 ptas.).

A raiz de este enfrentamiento, da comienzo el movimiento de mujeres de estibadores. Se organizan en asambleas y salen diariamente a la calle para denunciar la agrasión física y jurídica contra los estibadores. Estas acciones culminan con un encierro el día 11 de Noviembre de unas 400 mujeres en la iglesia de San Francisco de Sta. Cruz de Tenerife. El 13/11 deciden abandonar dicho encierro, como fin de la primera fase de agitación para la manifestación del día 22 de Noviembre, y deciden coordinarse con las mujeres de LAS PALMAS.

Una última noticia: las autoridades portuarias han obligado a una empresa estibadora a llevar los containers de Contenemar y tal empresa ha despedido a los 15 compañeros que se negaron a trabajar en estas circunstancias. Parece pues clara la decisión de las autoridades portuarias de querer ampliar el conflicto.

Bilbao

Contenemar de Bilbao ha puesto el cierre de la empresa en manos de asesores industriales diciendo que en las actuales condiciones Contenemar no puede operar en el puerto de Bilbao. Los 17 trabajadores de la plantilla de Contenemar Bilbao la han ocupado desde el lunes 3 de Noviembre. Los compañeros estibadores del puerto de Bilbao se han solidarizado con ellos, y están haciendo acciones conjuntas.

Vivencia de un estibador de Valencia

Querido abuelo y padre:

En el día de hoy, a las ocho de la mañana, me he reunido con mis compañeros como teníamos previsto, para manifestarnos pacíficamente en contra de los absurdos abusos que la empresa CONTENEMAR está haciendo uso saltándose a la torera la huelga legal autorizada por este gobierno. Claro que todo hay que decirlo, esta empresa debe al mencionado gobierno socialista la cantidad de 7.000 millones de pesetas, en concepto de impagos de la seguridad social. Entonces fácilmente comprendereis que esto hay que pagarlo de alguna forma, ¿cómo?, pues muy fácil, haciendo de baselina para el gobierno para aplicar un decreto, surgido de la incomprensión de la ineficacia de unas personas que jamás sabrán lo que es ganarse un pan a fuerza de sacrificio y sudor.

Nosotros a esa cobarde actuación la llamamos: actuar de "Cabezas de Turco", por eso, queridos míos este gobierno, este que tanto hemos esperado a pesar de tantos años, dice que lo vuestro es puro PRIVILEGIO. O sea que, el haberos dejado la piel en los barcos, el haberos roto los brazos en las bodegas, el habeq tenido que soportar las mil y una injusticias sin derecho a protestar, el tómala y trágala, etc. etc..., esto sólo es puro y simple PRIVILEGIO.

Cuando esos pipiolos, aun la mayoría no habían nacido, o cuanto más algunos apenas si gateaban, no conocieron ni sabrán nunca apreciar las barbaridades, insultos, vejaciones y





otras cosas que me da mucha vergüenza siquiera mencionar, durante el régimen franquista, durante el cual el sistema laboral portuario llegó en muchas ocasiones hasta el horror, pero claro, eso es simplemente, PRIVILEGIOS compensatorios por la buena labor prestada.

Pero, dejando un poco de lado esos"privilegios", que nos dejasteis en buena herencia, quiero dejaros constancia de los hechos acaecidos el jueves 16 de Octubre. Como dije antes, fui a la manifestación pacífica que los compañeros habían convocado previamente, al poco de llegar los primeros, puede observar que dialogaban con el mando de la policía; bueno, debo explicaros que dicha empresa, después de que nosotros hubiéramos pedido una huelga legal y autorizada, esta empresa, se pasa la legalidad de las cosas y, contrata maleantes para hacer de esquiroles, pero eso sí, amparados y protegidos por un gran despliegue policial, también debo recordaros nuevamente, que son 7.000 millones de pesetas lo que la empresa CONTENEMAR debe a este gobierno socialista.

Entonces observé que un policía disparaba su fusil con un bote de humo, cosa que imitaron otros tantos, los compañeros extrañados y a la vez confundidos, reaccionaron de muy diferentes formas por la absurda intervención de carga de la policía, llegando incluso al enfrentamiento directo, pudo ser catastrófico. Si me seguis, queridos míos, observareis que poco o nada ha cambiado la cosa, antes se llamaba dictadura, hoy socialismo, el defender vuestros derechos, hoy se llama privilegio, cosa que constituye un delito, espero que quede claro.

Solamente ha bastado un flamante decreto ley, para cargarse todos vuestros esfuerzos, lo que para vosotros fue un suplicio, ahora es un delito



llamado "Privilegio". Pero debeis saber que, pase lo que pase, nosotros seguimos en la brecha, dando la cara, y cueste lo que cueste, en ello estamos, somos simplemente portuarios, y gracias por podernos llamar así.

A resultas de plantar cara a la provocación de los botes de humo, pelotas y porras, pues plantamos cara. El balance fue el siguiente:

20 compañeros estibadores lesionados.
10 Compañeros estibadores detenidos.
2 Esquiroles, rompehuelgas lesionados.
6 Agentes del orden lesionados.

Jueves, 16 de octubre 86

¿Qué ocurre de verdad en los puertos?

Los puertos de todo el Estado y los de Canarias están en situación de conflicto. ¿Qué justifica tal situación? Para las autoridades del P''SO''E se trata simplemente de que los estibadores no quieren aceptar la ''modernización'' y ''reestructuración'' de los puertos. Para la inmensa mayoría de los estibadores se trata de acabar con su unidad, con numerosos puestos de trabajo y tirar por tierra las mejoras conseguidas con su esfuerzo durante más de 10 años de dura acción sindical, a través de Convenios Colectivos.

Pero, ¿de qué trata la tan cacareada reforma de la OTP?, sencillamente, de crear:

— Cuatro categorías de trabajadores: los ''fijos'' de cada empresa consignataria; los de las sociedades estatales; los de un censo ''especial'' de ocasionales y, finalmente, los de las Oficinas del INEM.

— Eliminar el trabajo portuario de siempre en ''entrega y recepción'' de mercancías y trabajo en pesqueros.

Es decir, para que se entienda bien claro:

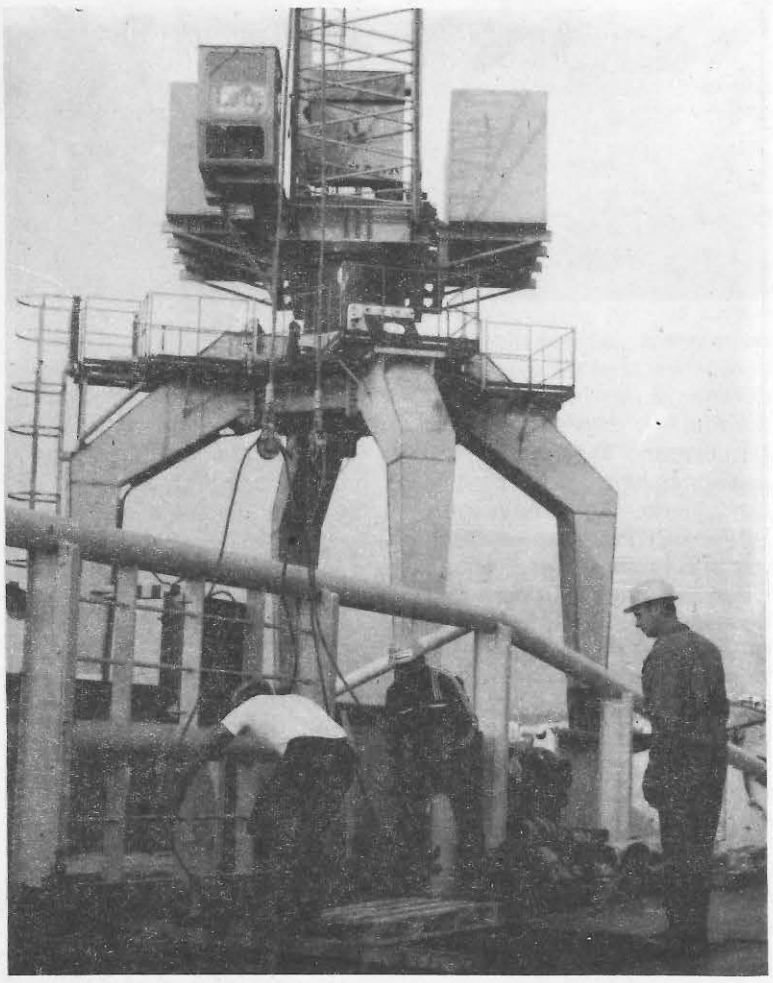
— Enfrentar a unos trabajadores contra otros, por un trabajo escaso.

— Tener una reserva de ''ESQUIROLES'' legales para cuando intenten reclamar sus derechos, (ocasionales y del INEM).

— Eliminar más de 80.000 jornadas de trabajo en los puertos canarios, con el consiguiente peligro inmediato de pérdida de puestos de trabajo.

— CREAR TRABAJADORES DE PRIMERA, (los que quieran escoger las Empresas Consignatarias); DE SEGUNDA, (los de las sociedades estatales, para lo que quede); DE TERCERA, (los ''ocasionales'' desesperados por trabajar como sea y en las condiciones que sean); DE CUARTA RESERVA, (los del INEM, forzados por la amenaza a cubrir en determinadas ocasiones a los trabajadores anteriores).





Y, se preguntarán Vds.: ¿es que se va a mejorar la actividad de los puertos? ¿Se va a abaratar el coste de los productos que consumimos?, de eso no se habla nada. El P''SO''E ni los empresarios quieren poner los costes de los puertos sobre la mesa. Nada de aclarar los *cuantiosos beneficios* de Consignatarios y otros intermediarios. Y los hechos hablan por sí solos:

— El P''SO''E, AP y empresarios se niegan sistemáticamente a crear fórmulas encuentro que permitan estudiar los costes en los puertos canarios, como botón de muestra, el rechazo de una propuesta en tal sentido presentada por Oswaldo Brito en el parlamento de Canarias en días pasados.

— No se van a reducir los precios de los productos a los ciudadanos del archipiélago, se va a aumentar el ingreso en los bolsillos de intermediarios y empresarios.

— No se van a mejorar las condiciones sanitarias y de control de la entrada de productos en los puertos, nos importan toda la basura que no quieren en otros lugares.

Los estibadores, exigimos a las Autoridades del P''SO''E, a los Empresarios y a todos los responsables económicos y sociales, una solución negociada de verdad y no la actitud de la Administración de ''o lo toman o lo dejan''.

Los estibadores, decimos con claridad:

- Aclaremos las ''cuentas'' de los puertos. Con la puesta en la mesa de todos los datos. Con luz y taquígrafos.

- Estamos dispuestos a reducir nuestros ingresos y costes, si tal reducción se aplica también a los empresarios y redunda en beneficio de los bolsillos de todos nuestros conciudadanos.

- Estamos dispuestos a poner en claro ante la opinión pública toda la realidad de la situación, si los medios de comunicación nos dejaran.

¿Es esta actitud propia de unos ''mafiosos'' como nos llaman para descalificarnos? No, es la actitud de unos trabajadores que estamos dispuestos a no dejarnos aplastar por la actitud pro-empresarial de un gobierno que se dice *obrero y socialista.*

De seguro, si el viejo Pablo Iglesias levantara la cabeza volvería a morir de vergüenza de a dónde le han conducido a su partido y sindicato los que se autodenominan socialistas de hoy.

Desafiamos a los empresarios para que den la cara y afronten la necesidad de limitar sus cuantiosas y fabulosas ganancias.

Desafiamos al P''SO''E a que demuestra que ni tiene implicaciones en el negocio portuario y que respeta la constitución, que hoy desprecia en la aplicación de derechos constitucionales.

Debe de quedar clara una cosa; *los portuarios no nos rendiremos a pesar de que ellos tienen el poder del Boletín Oficial del Estado, de la Coacción policial y toda la fuerza de las instituciones.*

Fallo de una sentencia en Pasajes

VISTOS los preceptos citados y demás de general observancia.

F A L L O: Que estimando la demanda interpuesta por DON JOSE ANTONIO HERRERO RODRIGO Y OTROS, frente a la ORGANIZACION DE TRABAJOS PORTUARIOS DE GUIPUZCOA Y OTROS, sobre Elecciones Sindicales, debo declarar y declaro nulo el censo laboral remitido por la Empresa demandada a la Mesa Electoral, declarando asímismo el derecho de los 47 trabajadores demandantes a ser incluídos en el censo laboral de la ORGANIZACION DE TRABAJOS PORTUARIOS y, en consecuencia, a participar en la elección de sus representantes.

Notifíquese esta Sentencia a las partes, y al S.M.A.C., advirtiéndoles que contra la misma no cabe recurso alguno.

Así, por esta mi Sentencia, lo pronuncio, mando y firmo

Votación en Tenerife

En los locales de la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), de Santa Cruz de Tenerife se celebró el día siete de noviembre de mil novecientos ochenta y seis una Asamblea de Estibadores Portuarios.

El objeto de dicha asamblea era proceder, si se estimaba oportuno y mediante la utilización de un Referendum, en votación secreta, a la ratificación o no de los acuerdos firmados en Madrid, los pasados días, por parte del Gobierno, la Patronal y UGT.

El resultado de dicha votación fue el siguiente:

Votos emitidos	658
Votos NO	648
Votos SI	2
Votos NULOS	8

Por otro lado, hay que reseñar el sólo voto de un fijo de Empresa.

De todo lo cual damos fe y dejamos constancia los abajo firmantes.

Santa Cruz de Tenerife, siete de noviembre de mil novecientos ochenta y seis.

41.820.616

También se ha celebrado dicho escrutinio en Las Palmas el día 12 de noviembre. Votaron 1.011 de los 1.084 censados.

988 votos NO
21 votos SI
1 voto nulo
1 voto en blanco.

DESDE CANARIAS

Portuarios y Contenemar

Nos ha llamado poderosamente la atención unas declaraciones publicadas en la prensa local, en las cuales el Consejero de Contenemar, Joaquin Gener, se refiere al actual conflicto entre los estibadores y la mencionada empresa.

Algunos de sus puntos de vista son dignos de comentar.

1 - En primer lugar, intenta el Sr. Gener hacer recaer el encarecimiento de los productos en Canarias en exceso de plantilla de los estibadores, pero no menciona los cientos de millones que Contenemar obtiene de beneficio gracias a ese encarecimiento que ella misma produce. En más de una ocasión los estibadores han planteado que estarían dispuestos a revisar sus sueldos, si las empresas estuvieran también dispuestas a revisar sus beneficios y, por lo tanto, a disminuir el precio de los productos al consumidor. Este planteamiento siempre ha sido negado por la representación empresarial, que si bien dispuestas a reducir o congelar los sueldos de los trabajadores no quieren renunciar a sus beneficios y Contenemar es una de ellas.

2 - En segundo lugar, pretende el Sr. Gener amenazar con un posible desabastecimiento a la población Canaria si su empresa no opera con motivo de la huelga indefinida que los estibadores realizan a Contenemar desde el día 15. Está claro que moviendo sólo el 34% de la carga regular, es difícil que en Canarias pudiera darse un desabastecimiento, más aún cuando existen otras empresas (a las que no se les han planteado la huelga) que perfectamente podrian hacerse cargo de dicho movimiento. El Sr. Gener intenta jugar con el miedo al desabastecimiento de los canarios, para que apoyemos a Contenemar en su labor de sancionar y despedir a compañeros trabajadores que defienden sus puestos de trabajo, como cualquier trabajador lo haría en su propia empresa.

3 - También, el Sr. Gener juega a enfrentar a los trabajadores de su empresa con los estibadores portuarios, poniéndolos como los culpables de que puedan quedarse en la calle, cuando habría que decir que quienes despiden a los trabajadores son los empresarios y no los propios trabajadores, y que si algún despido se produce entre los trabajadores de Contenemar será porque la empresa desea obtener más beneficios y para ello está mecanizándose al máximo para poder reducir su propia plantilla. ¿Quién puede garantizar que como consecuencia de esa mecanización iniciada por Contenemar con "el espíritu que impera en los puertos más avanzados del mundo" no reduzca su plantilla en más del 40%. Entonces no serán los trabajadores portuarios los culpables de esas reducciones, porque estos siempre han luchado por la defensa del puesto de trabajo y el derecho a la rotatividad en el mismo, en los casos de introducción de las nuevas tecnologías. Y este derecho lo defienden no sólo para los portuarios, sino para todos los trabajadores afectados por la creciente mecanización de las empresas y que van viendo desaparecer sus puestos de trabajo.

Lo que se le olvidó al Sr. Gener es hacer mención a los motivos de la huelga a su empresa que se detallan en el preaviso, y el incumplimiento por parte de las empresas del grupo de las obligaciones pactadas en el vigente Convenio colectivo. Nada responde a las peticiones formuladas.

Los portuarios no están luchando en estos momentos por intereses gremialistas, sino que su lucha por la defensa de sus derechos es luchar, contra el intento de hacer desaparecer miles de puestos de trabajo, que ahora les afecta a ellos directamente pero que en el futuro afectará a los jóvenes que deseen acceder a un puesto de trabajo y que no van a poder hacerlo porque los mismos no existirán.

En estos momentos el colectivo portuario defiende toda una serie de realidades que a lo largo de muchos años han ido conquistando con su esfuerzo y lucha permanente. Y no se niegan a la reestructuración de la OTP sino a que los costos de dicha reestructuración recaigan sólo y exclusivamente sobre los trabajadores.

La lucha portuaria debería hacernos reflexionar a todos los trabajadores sobre lo que es posible conseguir cuando existe unidad en un colectivo y claridad en los objetivos a conseguir.

Las Palmas. Octubre de 1986
Ubaldo González Delgado
Secretario Insular de la C.A.N.C. ■



¿Andamos bien?

Precisamente es ahora, cuando la lucha arrecia, que se impone la participación, la discusión, la información, la crítica, la Asamblea en definitiva.

Los criterios de "no conveniencia" por el momento que atravesamos no deben tener cabida en una organización que se hace precisamente en la práctica; y por tanto en la práctica de la lucha es donde se ha de desarrollar a fondo aquello que nos define: la democracia directa. Ni los líderes, ni los especialistas, ni los mejores pueden hurtar su participación a la mayoría; tampoco la asamblea puede delegar su responsabilidad, su ímpetu, su capacidad de decisión y acción en los más representativos. Estas son dos constantes en nuestra sociedad, en las que si no se ponen correctivos, acaba divorciando definitivamente a representantes y representados para devenir jefes y súbditos.

Nuestra organización nació precisamente para huir de este mal definitivamente anclado en los sindicatos oficiales (UGT, CC.OO). No habríamos ido muy lejos si durante estos diez años lo hubiéramos reproducido en nuestra Coordinadora.

Cuando se decide no extender una información por la importancia que alguien le pueda dar a ésta; cuando hacemos Congresos Internacionales a puerta cerrada, cediendo a los deseos de los que no se quieren ver disueltos en la base, criticados o increpados; cuando para hacer elecciones sindicales tenemos dificultades para llenar una lista de candidatos en nuestro colectivo; cuando toda lista, reunión, acontecimiento, etc. aparece jerárquicamente ordenado; cuando estas cosas y otras empiezan a ocurrir, vale la pena preguntarse, ¿andamos bien?

Paco Aroca
(Barcelona)

CCP

El COMITE DE COORDINACION PORTUARIA, formado por los representantes de los trabajadores de los colectivos de: *PUERTO AUTONOMO, ORGANIZACION DE TRABAJOS PORTUARIOS, EMPLEADOS DE LAS EMPRESAS ESTIBADORAS Y EMPLEADOS DE REMOLCADORES.*

INFORMA :

SOBRE LA PROBLEMATICA DEL SECTOR LABORAL PORTUARIO

En los ultimos años, en nuestro pais y en concreto en nuestro puerto, se han transformado los medios productivos en el ramo del trnsporte maritimo; los buques se han especializado en función de sus cargas, las mercancias se han unificado en unidades mayores de peso y volumen, el contenedor ha supuesto una revolución en la manipulación portuaria, los puertos han adecuado sus espacios a estos nuevos buques y sistemas de carga, y se han visto ocupadas por la tecnologia exigida por esta transformación; nuevas gruas, grandes elevadores, trastainers, bancarriers, informatización, etc.etc.

Una vez hecha, esta gran y costosa inversión por el estado, los puertos estarán adecuados para devolverlos al gran capital, y así que recoga en beneficio privatizado, lo que debierá ser publico.

INTRODUCCION DE LA PROBLEMATICA

Está gran innovación tecnologica, persigue objetivos inmediatos: aumentar la productividad y reducir costes eliminando mano de obra para de este modo incrementar el beneficio.

Por tanto en este momento el capital necesita en nuestro puerto, adecuar la estructura laboral a las innovaciones de infraestructura y equipo que se están realizando.

Las empresas y el gobierno están librando el ataque contra los trabajadores, para reducir las plantillas. Esta situación la empeora la excesiva oferta de mano de obra barata, que posibilita al capital arrebatar a los trabajadores sus antiguas conquistas salariales y de trabajo

SECTORES AFECTADOS

Ninguno de nuestros ramos o sectores, se van a librar de este ataque. En estos momentos ya los ESTIBADORES PORTUARIOS se defienden de un Decreto que reduce en 5.000 sus puestos de trabajo; deroga sus convenios y condiciones laborales, (reducción de manos o grupos de trabajo, reducción de salarios, creación de tres clases de portuarios, etc. etc.), y pretende liquidar el colectivo portuario y su organización asamblearia "LA COORDINADORA".

Esta restructuración, va a afectar directamente a todo el PERSONAL FIJO DE EMPRESAS ESTIBADORAS QUE NO ESTÁ INSCRITO EN LA O.T.P., no solo por el choque de competencias que se puede producir con los estibadores, sino por las desapariciones ó fusiones de empresas que se tendrán que realizar para acometer la creación de las nuevas Sociedades. Empresas que hoy ya se estan creando paralelamente, para separar a sus trabajadores por grupos, sin relación entre ellos, (pensemos en el caso concreto de LLobregat Dochs), la informatización en oficinas y despachos, va a diezmar tambien sus plantillas

En el caso de los TRABAJADORES DEL PUERTO AUTONOMO, también se quiere reducir 150 puestos de trabajo, prometiendo que no habra despidos. Pero esto no se puede garantizar en la medida que se continua con una politica de concesiones administrativas. Todos los servicios portuarios que el P.A.B. prestaba, han sido y siguen siendo trasferidos a empresas privadas. Las concesiones de los muelles y utillaje, demuestrán claramente que incluso las gruas serán de las empresas. La actual plantilla de obreros que el P.A.B. tiene hoy, se esta transformando en policia y jefes de departamento, convirtiendose el Puerto Autonomo en un simple facturador de la cuota administrativa.

Las empresas de REMOLCADORES, totalmente ya privatizadas, están inmersas en el futuro reestructural del sector, recordando de nuevo por ello, la creación de empresas paralelas como LLOBREGAT DOCHS, INTEMA, MICETRAN, etc., dedicadas a dar toda clase de servicios, (como reparación de maquinaria, amarres, atraques, y desatraques de buques y otros, alquiler de material, etc.etc), y que en cualquier momento pueden "si quieren" pasar a ser las usuarias de un trabajo que hoy tiene un colectivo y con este motivo doblegar a los trabajadores actuales a los deseos empresariales bajo esta amenaza

Los TRANSPORTISTAS POR CARRETERA, AUTONOMOS O EMPLEADOS, son los que más gravemente están soportando las consecuencias de su división y de su mentalidad de propietarios. Cuando no sólo fueron engañados en la venta del camión, sini que ahora dependen de sus mismos patronos ó de grupos de intermediarios para conseguir la carga. Siempre aguantando los precios que las empresas y su propia competencia les imponen, "sin horarios", "sin seguridad", "sin una organización que les reuna", etc.

CONCLUSIONES Y LLAMAMIENTO A LA UNIDAD

Así podriamos ir mencionando todos los sectores y veriamos que a todos se nos avecina la misma amenaza. Se hace imprescindible una toma de conciencia colectiva y poner en marcha nuestra defensa solidaria como trabajadores; PORQUE UNO SOLO NO PUEDE SALVARSE.

ESTAMOS CONVENCIDOS QUE LA MEJOR DEFENSA, ES LA DE NUESTRA FUERZA EN LA ASAMBLEA. NO TENEMOS QUE DELEGAR EN NADIE, SINO ASUMIR NOSOTROS MISMOS NUESTRAS PROPIAS DESICIONES Y PARTIENDO DE NUESTROS DELEGADOS:

CONSTITUIR UNA COORDINACION ENTRE TODOS LOS TRABAJADORES DEL PUERTO:

ESTIBADORES, PUERTO AUTONOMO, TRANSPORTISTAS, PEMOLCADORES, AMARRES,

TRABAJADORES DE EMPRESAS ESTIBADORAS "U N I O S"

Elecciones sindicales

Desde mediados de Octubre se vienen sucediendo en los distintos puertos las elecciones sindicales de estibadores portuarios. Estos son, por el momento, los resultados:

CASTELLON: Se celebraron el día 15/10 y el resultado fue de 9 delegados para COORDINADORA sobre los 9 elegibles.

ALGECIRAS: Se celebraron el 31/10 y también los 9 delegados para COORDINADORA.

SANTANDER: En este puerto COORDINADORA no se presentaba. Las elecciones tuvieron lugar el 31/10 y salió un delegado para UGT y 4 para CCOO (la composición del anterior comité era 3 UGT y 4 CCOO: esta disminución del número de delegados es debido a la disminución de plantilla al quedar los fijos fuera del censo.)

FUERTEVENTURA: Se celebraron el 10/11 y salió un delegado (sobre 1) para COORDINADORA.

AGUILAS: Día 10/11. 3 delegados para COORDINADORA (sobre 3).

BARCELONA: Dia 14/11. 23 (sobre 23) delegados para COORDINADORA.

MALAGA: Dia 14/11. 9 delegados para COORDINADORA (sobre 9). ■

Acuerdo tripartito para el desarrollo del Real Decreto-Ley 2/1986, del 23 de mayo

Documento firmado por la CEOE, la Administración y UGT.

Introducción

Los presentes acuerdos, que suscriben conjuntamente la representación de la Administración, de los Sindicatos y Asociaciones empresariales más representativos, fijan las líneas básicas de desarrollo del Real Decreto-Ley 2/1986, en cuyo marco se pactan.

De esta forma, las medidas aquí acordadas servirán para la puesta en práctica del citado Real Decreto-Ley, y se ejecutarán por los firmantes en el ámbito de sus respectivas competencias, haciendo uso de los instrumentos o facultades que les son propios, como la negociación colectiva en sus distintos niveles o la potestad reglamentaria, y sin perjuicio de que todos los firmantes asuman como positivos el conjunto de los acuerdos, para cuya ejecución se adopta el compromiso de mantener un clima de paz social, constituyendo el diálogo la vía adecuada para resolver cuantas cuestiones surjan en la puesta en práctica de estos acuerdos. El presente acuerdo obliga a las partes firmantes de forma recíproca y respecto de ellas mismas en la medida en que estas partes asuman el cumplimiento de sus respectivas obligaciones.

Para dar adecuado cumplimiento a los criterios señalados con anterioridad la representación de la Administración se compromete a:

1. Iniciar con carácter inmediato la constitución de las sociedades estatales, integrando en las mismas al personal laboral actualmente contratado por la O.T.P. respetando sus actuales condiciones de trabajo. El proceso de constitución de las sociedades se llevará a cabo de forma que antes del 31-12-86 queden constituidas 4 sociedades, y a partir de tal fecha dicho proceso continuará progresivamente, de forma que el 28 de mayo de 1987 queden definitivamente constituidas todas las sociedades.

2. Proceder a la jubilación, de acuerdo con la Disposición Transitoria 3ª del Real Decreto-Ley 2/1986 y con anterioridad a la constitución de las sociedades estatales, de aquellos trabajadores que cumplan la edad reglamentaria para acceder a la misma con plenos derechos; a tales efectos se computarán los periodos cotizados con anterioridad a la integración del trabajador en el censo de la O.T.P. en regímenes distintos del Especial del Mar, siempre y cuando se demuestre que las actividades desarrolladas en tales periodos hubiesen tenido el carácter de labores portuarias.

3. Garantizar, una vez cumplidas las exigencias que correspondan a las Centrales Sindicales, el abono efectivo de las nóminas formalizadas por el concepto de horas sindicales. Antes del final del presente mes se regularizarán las que se refieren a los meses corrientes a partir de la fecha de efectividad de la sentencia de Magistratura de Trabajo, y antes de final de año, las nóminas comprendidas en el período a que se refiere la sentencia citada.

Las partes firmantes, en el ámbito de sus respectivas competencias, acuerdan:

PRIMERO: Comunidades Autónomas

La Administración se compromete a iniciar contactos con los Organos correspondientes de las Comunidades Autónomas a las que corresponda la gestión de Puertos no de interés general a que se refiere el artículo 1.2 del Real Decreto-Ley, para garantizar que la aplicación de éste por dichas Comunidades se lleve a cabo de forma homogénea y en el presente marco, evitando vacíos en la regulación de la gestión del servicio público de estiba y desestiba que pudiesen redundar en perjuicio de trabajadores y empresarios y del propio servicio público.

A tal efecto se iniciarán con carácter inmediato las negociaciones para proceder al traspaso de los correspondientes servicios y funciones.

SEGUNDO: Actividades fuera del ámbito

A través del correspondiente desarrollo reglamentario y, en su caso, de las bases para la explotación del servicio púbico de estiba y desestiba, se garantizará que las empresas concesionarias del servicio público queden autorizadas para realizar, también con personal propio o de la sociedad estatal, operaciones de manipulación de mercancías, tales como las relacionadas con la entrega y recepción, que, efectuándose en el espacio físico del puerto y sin estar incluídas en el ámbito del servicio público, estén directamente ligadas al tránsito de mercancías por el puerto.

TERCERO: Pesca. Pacto escrito y registrado

A través del correspondiente desarrollo reglamentario se garantizará que la exclusión de la consideración como actividad integrante del servicio público de las tareas de manipulación de pescado fresco proveniente de buques de más de cien toneladas, prevista en el artículo 2° f del Real Decreto-Ley, sólo procederá cuando exista un pacto, bien suscrito por los representantes legales del personal del buque y su empresa, bien entre los sindicatos representativos del sector y las representaciones empresariales correspondientes según el ámbito del pacto, o cuando se establezca en convenio colectivo, en el sentido de que sean los tripulantes del buque quienes lleven a cabo tales tareas. El citado pacto deberá formalizarse por escrito y depositarse ante la Autoridad Laboral.

En cualquier caso deberá figurar el tiempo máximo dentro de la jornada laboral correspondiente que se destinará a tales tareas, así como la retribución específica de las mismas que se hubiere pactado.

CUARTO: Requisitos de las empresas estibadoras

A través del correspondiente desarrollo reglamentario y, en su caso, de las bases para la explotación del servicio público de estiba y desestiba se fijarán como líneas básicas para la gestión de dicho servicio las siguientes:

a) La exigencia de requisitos de infraestructura y solvencia técnica y económica, así como de niveles adecuados de personal, para el acceso por parte de las empresas estibadoras a la citada gestión del servicio público.

A tal efecto, una vez aprobadas las bases para la gestión del servicio público por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se concederá un plazo de seis meses para que las empresas actualmente censadas se adecúen a tales bases.

b) La sujeción en el desarrollo de dicha gestión no sólo a la normativa reguladora del propio servicio sino también a la propia de las actividades desarrolladas en el ámbito portuario.

c) La obligatoriedad de observar por las empresas estibadoras un rendimiento global mínimo en el desarrollo de las operaciones integrantes del servicio público.

d) La asunción por parte de las empresas estibadoras de cuantas responsabilidades les puedan corresponder, tanto frente a la administración portuaria, como frente a los trabajadores y a los propios destinatarios del servicio, en el desarrollo de las operaciones de estiba y desestiba.

e) La extinción del contrato de gestión, entre otras causas, por el incumplimiento de los requisitos de solvencia exigidos para el acceso a la gestión, descubiertos en fianzas, o por incumplimiento de obligaciones sobre utilización temporal de trabajadores portuarios.

QUINTO: Criterios para la fijación de tarifas máximas

Para la fijación de las tarifas máximas exigibles en la prestación del servicio, y a los efectos de la aprobación por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de las bases de dichas tarifas, se utilizará la estructura clasificatoria dimanante de la integración de los siguientes criterios: medio de carga-descarga, tipo de unidad de transporte, medida de la unidad de transporte, y naturaleza de la mercancía transportada. Este estructura de clasificación se acomodará a las recomendaciones de normalización que en cada momento emanen de las organizaciones internacionales.

Con carácter previo a la aprobación de las bases de las tarifas será oida la Comisión Superior de Precios. Asimismo serán oídas las Comisiones Provinciales de Precios antes de la aprobación de las tarifas por las correspondientes autoridades portuarias.

SEXTO: Estatutos, Constitución de Sociedades Estatales y su financiación

En la redacción de los Estatutos-tipo de las Sociedades Estatales previstas en el Título III del Real Decreto-Ley se tomarán en consideración las siguientes líneas directrices:

a) La determinación del objeto social de aquellas en torno a: asegurar la profesionalidad de los trabajadores que intervengan en el desarrollo del servicio público; garantizar la regularidad del servicio, proporcionando para ello los trabajadores situados en el ámbito de la relación laboral especial que sean necesarios, y desarrollar acciones de fomento en relación con las condiciones de seguridad e higiene en que debe desarrollarse dicho servicio, proponiendo al efecto las medidas que considere convenientes para su mejora.

b) La fijación del porcentaje de participación de las empresas estibadoras en el capital de las sociedades estatales en base a criterios de volumen de personal, infraestructura y actividad comercial portuaria.

c) El establecimiento de un sistema de financiación de las actividades de las sociedades estatales que se desarrollará en la forma siguiente:

El volúmen total de los gastos y costes, de carácter salarial y no salarial, de los trabajadores portuarios de la plantilla de la sociedad será cubierto exclusivamente con los ingresos procedentes de la facturación a las empresas estibadoras por la utilización de los servicios de dicho personal.

Los gastos y costes de la sociedad distintos de los contemplados en el párrafo anterior serán cubiertos, como mínimo en un cincuenta por ciento, por la totalidad de los socios, con la excepción del Estado, en proporción a su participación en el capital de la sociedad, a través de cuotas que serán abonadas mensualmente. Su importe se fijará en atención a los gastos y costes habidos en el año anterior.

El resto de los costes y gastos será cubierto en proporción al volumen de utilización de los servicios de los trabajadores portuarios de la plantilla de la sociedad por los socios que hagan uso de tales servicios de forma mensual.

SEPTIMO: Registro especial de trabajadores portuarios en el INEM

La Administración se compromete, a través de los servicios competentes del Instituto Nacional de Empleo, a desarrollar los cursos de formación básica que garanticen la aptitud inicial de los trabajadores en situación de desempleo que les permita acceder al Registro Especial de Trabajadores Portuarios, así como los subsiguientes cursos de perfeccionamiento. A tales efectos, los trabajadores que de forma habitual hubiesen realizado trabajos portuarios de los denominados "ocasionales" accederán al Registro Especial de acuerdo con los criterios objetivos que determinarán las Comisiones Provinciales del INEM.

Los trabajadores a los que se refiere el párrafo 3° de la Disposición Transitoria 2ª.2, cuya relación laboral se extinguiere por causas distintas a la dimisión, mutuo acuerdo de las partes o despido disciplinario declarado procedente, pasarán a integrarse, de acuerdo con el procedimiento señalado en el párrafo anterior, en el Registro Especial.

Serán criterios para el funcionamiento del Registro los siguientes:

a) Carácter rotativo de la utilización de los trabajadores inscritos en él.

b) Carácter limitado en cuanto a su acceso respecto de quienes acrediten la correspondiente aptitud.

c) Adecuado a las necesidades del puerto.

d) Ordenado con arreglo a los criterios que fijen las Comisiones Provinciales del INEM a los efectos de acceder, en su caso, a la plantilla de las Sociedades Estatales.

OCTAVO: Contrato de adhesión: Responsabilidades e incumplimientos

Las líneas básicas del contrato de adhesión regulador de las condiciones de la puesta a disposición de trabajadores portuarios por la sociedad estatal a las empresas estibadoras serán las siguientes:

a) El incumplimiento por las empresas estibadoras de las condiciones contractuales generará la correspondiente indemnización a favor de la sociedad estatal.

b) La obligación para las empresas estibadoras de poner en conocimiento inmediato de la sociedad estatal la no adecuada cualificación profesional de los trabajadores que se les hayan proporcionado.

c) La obligación para las empresas estibadoras de comunicar a la sociedad estatal



los incumplimientos contractuales de los trabajadores suministrados dentro de plazo determinado.

d) La responsabilidad de las empresas estibadoras respecto del cumplimiento de la normativa de seguridad e higiene, incluyendo la inmediata comunicación de los accidentes de trabajo producidos.

e) La facultad de dirección de la actividad laboral por las empresas estibadoras cuando los trabajadores portuarios desarrollen actividades en el ámbito de estas últimas supone la posibilidad de que efectúen propuestas vinculantes de sanción a la sociedad estatal. No obstante, esta facultad conlleva la correspondiente asunción de responsabilidades económicas por parte de la empresa estibadora en el supuesto de improcedencia de la sanción propuesta.

NOVENO: Garantías sobre plantillas adecuadas y apelación excepcional y autorizada al Registro Especial de Trabajadores del INEM

La Administración se compromete, con la finalidad de que la apelación por parte de las empresas estibadoras al Registro Especial de Trabajadores Portuarios del INEM tenga carácter excepcional, a:

a) La revisión periódica de las plantillas de las sociedades estatales con el fin de acomodarlas a la evolución de las necesidades de trabajo de cada puerto, teniendo en cuenta a estos efectos el volumen y la regularidad de contratación de eventuales habido en dicho puerto.

b) La comunicación diaria por parte de las Oficinas de Empleo a la sociedad estatal de los trabajadores facilitados a las empresas estibadoras procedentes del Registro Especial con fines de control.

c) La acomodación, con el fin de garantizar la distribución equitativa del trabajo, del desarrollo de la prestación de los servicios al sistema de rotación en los nombramientos a efectuar dentro de cada grupo profesional, sin que, en ningún caso, se pueda exceder de una jornada de trabajo por día. Se adoptarán las medidas adecuadas para dotar al sistema de suficiente agilidad.

d) La obligación por parte de las empresas estibadoras de presentar ante la Oficina de Empleo correspondiente, con carácter previo a la solicitud de trabajadores inscritos en el Registro Especial, la certificación negativa de la sociedad estatal de la imposibilidad de facilitar para el turno solicitado trabajadores procedentes de sus propias plantillas por indisponibilidad de éstos.

DÉCIMO: Rechazo reiterado de oferta de empleo adecuada

La Administración, a través del correspondiente desarrollo reglamentario, se compromete a configurar el rechazo reiterado como causa extintiva de la relación laboral en base a los siguientes criterios:

a) La necesidad, a los efectos de considerar como adecuada una oferta de empleo, de que la misma garantice unos ingresos, en cómputo anual y en condiciones homogéneas, al menos iguales a los que el trabajador percibiría de seguir vinculado a la sociedad estatal.

b) La necesidad, a los efectos de calificar como reiterado el rechazo de ofertas de trabajo, de dos ofertas adecuadas en el periodo de dos años. Dichas ofertas tendrán que provenir de distintas empresas o, si provienen de la misma, haber transcurrido entre ellas un plazo mínimo de tres meses.

c) En la oferta de empleo deberán figurar las condiciones laborales y económicas correspondientes al contrato ofertado.

d) En el marco de las competencias atribuídas por el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores a los representantes del personal, los Comités de empresa o Delegados de personal de las Sociedades Estatales serán informados de las contrataciones que se hubieran producido de trabajadores de dichas sociedades por las empresas estibadoras, así como del cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos respecto de la oferta de empleo adecuada.

e) Se aplicarán analógicamente los criterios del Estatuto de los Trabajadores en cuanto a prioridad de permanencia de los representantes del personal a que se refiere el apartado anterior en los supuestos de movilidad geográfica y extinción del contrato por causas económicas o tecnológicas, de forma que éstos puedan optar, dentro de su grupo profesional, por ser los últimos en recibir una oferta de empleo por empresas estibadoras.

UNDECIMO: Modelo de contrato de la relación laboral de carácter especial

A través del correspondiente desarrollo reglamentario el modelo de contrato que se apruebe contendrá, aparte de las menciones relatias a la identificación de los firmantes, las siguientes menciones de carácter mínimo:

a) El grupo profesional del trabajador.

b) Compromiso de realización por el trabajador de las tareas que le sean asignadas en cualquiera de las empresas estibadoras, cumpliendo las órdenes impartidas por éstas.

c) Retribuciones garantizadas y complementos salariales a percibir en los supuestos de prestación de servicios en el ámbito de las empresas estibadoras.

DUODECIMO: Plantillas: Ajuste no traumático.

La Administración se compromete, a fin de acomodar las plantillas operativas de las sociedades estatales a las necesidades de trabajo de cada puerto, a establecer un plan de jubilaciones anticipadas que permita de forma gradual y dentro de las disponibilidades presupuestarias existentes la adecuación de dichas plantillas sin que, en ningún caso, la reducción de efectivos se lleve a cabo a través de medidas traumáticas.

A efectos de la determinación de las plantillas operativas se procederá con carácter previo a la unificación de las distintas listas que pudieran existir en cada puerto.

Las jubilaciones forzosas a las que se refiere la Disposición Transitoria 3ª del Real Decreto-Ley, afectarán también a los trabajadores pertenecientes a las plantillas de las empresas estibadoras, si bien, de acuerdo con el criterio de procurar la existencia de trabajadores portuarios con la calificación adecuada para el mantenimiento de la regular actividad en un puerto, dicha jubilación podrá ser condicionada por la Autoridad Laboral a que las vacantes generadas por ese procedimiento sean cubiertas por otros trabajadores portuarios.

DECIMOTERCERO: Negociación colectiva

Los abajo firmantes valoran positivamente la negociación de un marco general de condiciones laborales a nivel estatal.

Esta negociación se llevará a cabo una vez constituídas todas las sociedades estatales previstas en el Real Decreto-Ley 2/1986.

El acuerdo marco fijará las reglas básicas y criterios generales sobre las cuestiones que a continuación se relacionan, correspondiendo el desarrollo, concreción y cuantificación de las mismas a la negociación colectiva en sus distintos niveles.

a) Estructura retributiva: regulación de un salario garantizado, a percibir con independencia del número de jornadas en que se haya prestado servicio en el ámbito de las empresas estibadoras; salario base y complementos salariales, distinguiendo los que correspondan a la prestación de servicios por tareas incluídas en el ámbito del servicio público y por tareas fuera de tal ámbito.

b) Ordenación del tiempo de trabajo del trabajador portuario: tiempo de trabajo efectivo y tiempos de disponibilidad; modalidades de cómputo (jornada anual de trabajo); y compensación de horas extraordinarias con tiempos de descanso adicional.

c) Clasificación profesional: determinación de un nuevo sistema de grupos profesionales adecuado a las modificaciones experimentadas en los sistemas de trabajo portuario, reglas y garantías aplicables en los supuestos de movilidad funcional, promoción y recualificación.

d) Régimen disciplinario: régimen de infracciones y sanciones laborales.

e) Productividad: A estos efectos, y en relación a la estructura salarial se tendrá en cuenta el sistema de clasificación que en cada momento se utilice para la determinación de las tarifas máximas.

Dada la ineludible necesidad de constituir las sociedades estatales con carácter previo a la formación de las Mesas Negociadoras de los Convenios Colectivos en los distintos ámbitos, y hasta tanto se produzca la oportuna sustitución de los actuales, en vigor mientras no sean contrarios al Real Decreto-Ley 2/1986, los estibadores portuarios disfrutarán de una garantía retributiva por todos los conceptos equivalente a la que tenían garantizada por vía de Convenio o de percepción de seguro de desempleo.

En el ánimo del presente documento, las partes acuerdan someter a los cauces de mediación y composición voluntaria los conflictos que pudieran surgir con motivo de la negociación del acuerdo marco de referencia.

DECIMOCUARTO Y FINAL Comisión de Seguimiento y Vigilancia

Para la ejecución de los presentes acuerdos se constituye por las partes firmantes una Comisión tripartita y paritaria de Seguimiento y Vigilancia con capacidad de establecer cuantos criterios sean precisos para la más correcta administración de los mismos.

Esta Comisión se constituirá con carácter inmediato incorporándose a la misma cuantas organizaciones sindicales suscriban el presente acuerdo antes del día 9 del presente mes.

En Madrid, a tres de noviembre de mil novecientos ochenta y seis.



Comisión ejecutiva. Aspectos que UGT entiende necesarios para comprometer su firma

Garantizar que las tareas portuarias que tradicionalmente se venían desarrollando por los estibadores, como recepción y entrega, queden reflejadas en el desarrollo del Decreto, como trabajo que se desarrolle por las sociedades estatales.

Ampliación del marco de negociación en cuanto al pacto que se alude en la exclusión de servicio público, la carga y descarga en la pesca fresca, a los sindicatos más representativos del sector.

El registro especial del INEM debería ser: cerrado, rotativo, ordenado y adecuado a las necesidades reales del puerto.

La no existencia demedidas traumáticas en el ajuste de plantillas, habilitando mecanismos como jubilación al 100 por 100, etc.

Garantía para los trabajadores portuarios que tanto en cuanto no se negocie otro convenio entre las sociedades estatales y las empresas estibadoras, se mantenga la actual retribución garantizada por convenio o por subsidio de desempleo.

Constitución de las sociedades estatales, de forma gradual que agilice y permita el cumplimiento de los plazos del Decreto 2/86.

Establecimiento de una comisión de vigilancia y seguimiento.

He aquí los puntos mínimos que UGT presentó en la reunión conjunta con Alvaro Espina, como condición para firmar el acuerdo, Alvaro Espina les dijo rotundamente que no, que se ceñía al borrador ya presentado, y más aún, en lo referente al mantenimiento de mínimos garantizados por convenio, ya se encargarían próximamente de ir revisando estos convenios para adaptarlos al Decreto. El único punto que les concedió fue el de establecer una comisión de vigilancia y cumplimiento, en la que evidentemente estará UGT y no estaremos los que no firmemos. A pesar de ello, UGT firmó!!

DESDE VALENCIA

Incidencias ocurridas el pasado día 14 de octubre

El dia 14 de octubre, por parte de la empresa C.E.S.A. (cargas y Estibas s.a.), se contrataron 2 manos, para realizar operación de descarga de madera en troncos y aserrada, en el vapor "OCEAN VOICE" en jornada normal de 8 a 17 horas, una vez efectuada la descarga de la madera en cubierta, se abrió la bodega del nº 4, al bajar el personal a continuar la descarga de los troncos que se encontraban en dicha bodega, se desvanecían, a la vista de ello subieron rápidamente a cubierta todos menos dos, de éstos, uno, tras mucho esfuerzo se logró sacarlo fuera, pero nos fue imposible sacar al compañero Francisco Navarro Planells, el cual se encontraba totalmente sin sentido y echando espuma por la boca, nuestra impotencia era total al comprobar que nos era imposible acercarnos a él, por muchos y diferentes medios que empleábamos. En esta situación estubo 25 minutos. Llamado y personado inmediatamente el médico que tenemos para el servicio de urgencia para todo el personal que opera en el puerto (pagado por nuestro sindicato, pues no existe médico de empresa), al comprobar la impotencia de auxiliar al compañero Francisco Navarro, tuvo la feliz idea de coger una manga de agua del buque y rociar la bodega, transcurridos los antes dichos 25 minutos, se personaron los bomberos y con botellas de oxígeno lo sacaron a cubierta, estuvo ingresado 48 horas en el Hospital Clínico y en la fecha de hoy sigue de baja y con vigilancia médica.

Os podreis figurar la rabia, impotencia, desesperación que teníamos los presentes, de ver a nuestro compañero desvanecido y no poder hacer nada por él.

El mismo día 14 y a consecuencia de accidente laboral, caida y arrollamiento por pala cargadora, falleció el compañero Miguel Navarro Navarro de 38 años, que aunque no era del censo de la O.T.P. (era responsable de la empresa FLETRANS), era un portuario como nosotros los estibadores portuarios y muy querido por todos nosotros.

"Estos son unos de los muchos privilegios que tenemos los estibadores portuarios del estado español y que, por supuesto, no se hacen llegar a la opinión pública, por los medios de difusión social (controlados por el gobierno del P.S.O.E.).

Valencia, 20 de octubre 1986

DESDE TARRAGONA

Concierto mortal

La trágica muerte del hijo de un estibador

Quiero agradecer a todos los que informaron del concierto rock de Tarragona el respeto con que dieron la noticia de la catástrofe.

Tarragona no se merece que unos chapuceros irresponsables la hayan colocado en tan mal lugar, porque desde siempre ha sido una ciudad acogedora, noble y familiar.

Mi indignación es doble, porque además de quedarme sin mi hijo Paquito, ninguna de las autoridades responsables de mantener la vigilancia y el orden del concierto se ha dignado a venir a mi casa a darme el pésame. Pero en el fondo, creo que es mejor así; me hubiera hecho recordar los tiempos franquistas, cuando los gobernantes, después de una catástrofe iban a darle el pésame a los familiares.

Ahora es diferente, los gobernantes no vienen, pero yo me tengo que vestir con traje y corbata para que el día del santo de mi hijo, en vez de llevarlo al restaurante a celebrarlo, lo tengo que llevar al cementerio en una caja para enterrarlo. Y todo porque para los chicos que les gusta el rock cuando organizan un concierto, de manera que en vez de sentarlos en una silla al lado del escenario, los sientan en terraplenes al lado de la vía del tren, sin vigilancia ni ambulancias. ¡Qué horror!

Todo fue una trampa para unos jóvenes que sólo deseaban escuchar su música preferida. No se si algún día nos gobernará alguien que vuelva a montar un concierto en un polvorín, y después diga que un joven, por haber fumado un cigarro, haya tenido la culpa de un accidente por imprudencia.

Debemos decir ¡BASTA YA! No tenemos que permitir que nadie haga desdichada a una familia porque no se hayan tomado las medidas de seguridad necesarias.

José Escaño
(Padre de uno de los jóvenes fallecidos en el concierto de rock de Tarragona)

DESDE ZARAGOZA

A los compañeros portuarios

Los trabajadores del transporte urbano de Zaragoza, llevan 55 días en huelga, para exigir de la dirección de la empresa que cumpla los acuerdos firmados el 8 de julio, la readmisión de los 9 despedidos y la anulación de los 132 expedientes.

La situación creada por motivo de esos despidos y la salvaje actuación de las fuerzas de orden público con su secuela de graves heridos y el encarcelamiento en prisión de 6 compañeros, se ve agravada por el esquirolaje en la ciudad de autobuses y conductores de otras ciudades: (SARBUS Y LOUREIRO de Barcelona, SAGALES y ATMSA de Sabadell, GRILLO y COLLADO de Lérida, HISPANO-HILARENSE y VICENTE de Gerona, TRAPSA y TRAVELBUS de Madrid, MAI-TOURS de Valencia, ARASA de Navarra, AUTOS-SAMA de Oviedo, FERNANDEZ de León y RODRIGUEZ de Ciudad Real), totalizando la cantidad de 98 autobuses con su personal de mantenimiento, todos ellos unidos a través de la asociación empresarial FENEBUS, la cual está formada también por TUZSA.

El momento en que nos encontramos es de suma gravedad por el precedente que pueda sentar para la clase trabajadora, el hecho de que las instituciones aprueben y apoyen el esquirolaje y consideren los problemas laborales como meras cuestiones de orden público.

Esta lucha en la que estamos inmersos es producto de la actuación caciquil e intransigente de la dirección de TUZSA, que pretende que el principio de autoridad prevalezca sobre cualquier intento de los trabajadores por conseguir unas condiciones de trabajo dignas.

Somos conscientes de que la patronal del transporte unida a las instituciones hacen y harán un frente común contra nuestra huelga y contra cualquier otra que se pretenda en un futuro, en TUZSA o en otra empresa.

Es por ello por lo que pedimos la *ayuda y solidaridad* de todos los trabajadores para que nuestra lucha pueda continuar y que nuestra victoria signifique un paso adelante de todos los trabajadores.

Nuestras reivindicaciones siguen siendo:

- Readmisión de los 9 despedidos.
- Anulación de los 132 expedientes.
- Cumplimiento del acta del 8 de Julio.

ASAMBLEA DE TRABAJADORES DE TUZSA.

Aportaciones a la caja de resistencia

CAJA DE AHORROS DE LA INMACULADA.

Ag. Urb. 32. Av. S. José II.
L.O. 1.644-08. Zaragoza.

COCINA MARINERA

FIDEOS A LA CAZUELA

Ingredientes (4 personas)

400 grs. costillas de cerdo
300 grs. salchichas de cerdo
400 grs. de fideos
1 cebolla
2 ó 3 ajos
2 tomates maduros
Un poco de perejil
1 cucharadita de pimienta roja
Una pizca de azafrán
4 rodajas de butifarra negra

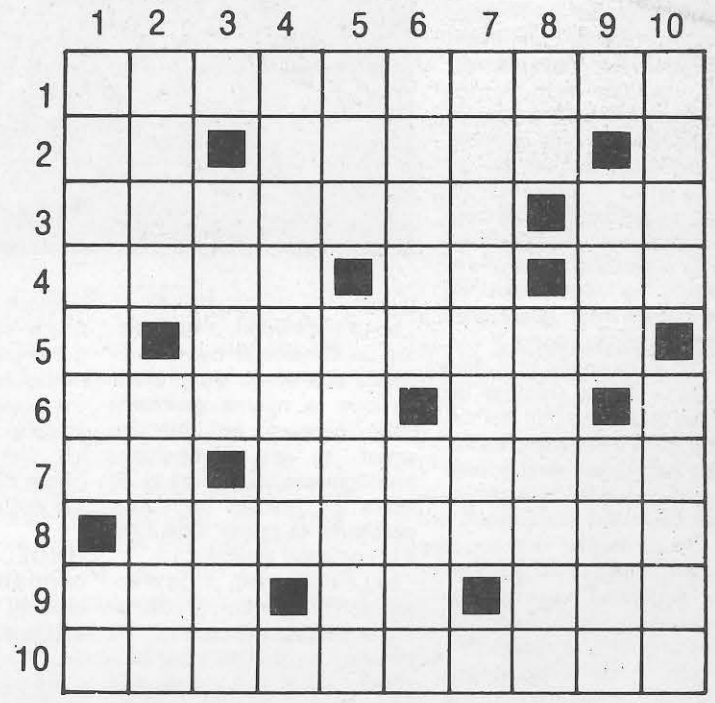
Preparación:

En una cazuela se sofrien 400 grs. de costillas de cerdo y 300 grs. de salchichas. Cuando la carne está dorada se retira del fuego y se ralla una cebolla y un par de ajos. Se deja dorar y a continuación se rallan 2 tomates maduros, se pica un poco de perejil y se añade una cucharadita de pimienta colorada. Cuando el sofrito está a medio hacer, se echa la carne, se revuelve bien y se deja cocer unos 10 minutos. A continuación se le añade el agua caliente y un poco de azafrán. Se deja hervir unos 5 minutos.

Posteriormente echamos los fideos y 4 rodajas de butifarra negra. Se dejan sin remover hasta que los fideos estén cocidos.

¡BUEN APETITO!

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Revientahuelgas, obrero que sustituye a otros que están en huelga. / **2.** Pronombre posesivo. Ostentación en el porte exterior. Consonante repetida. / **3.** Vivo, airoso, gallardo. Pronombre personal de segunda persona en plural. / **4.** Levantar una cosa tirando de la cuerda de que está colgada. Voz de mando. Al revés, afirmación. / **5.** Consonante. Al revés, valla que se usa generalmente para atajar un camino o cerrar un sitio. / **6.** Filamentos que componen los tejidos orgánicos vegetales o animales, al revés. Marchar, dirigirse. La primera. / **7.** Nota musical. Engañas, no dice la verdad. / **8.** El que profesa la geognosia (parte de la geología). / **9.** Tres. Vocales. Al revés, periodo de tiempo. / **10.** Ladrón especialista en el robo de carteras de bolsillo.

VERTICALES: 1. Distribuir adecuadamente la carga de un buque. Noventa y nueve. / **2.** Importante canal que une dos mares diferentes. Real. / **3.** Consonante. Al revés, antigua divinidad de los semitas. Al revés también, muestra alegría. / **4.** Muy abundante y muy fértil. Vigésima tercera letra. / **5.** Atomo o grupo de átomos cargados positiva o negativamene. Imagen de una persona real o verdadera. / **6.** Aparato destinado a localizar y descubrir objetos lejanos o invisibles a través de las ondas. Al revés, riñón. / **7.** Abreviatura del médico especialista en oído, nariz y garganta. La tercera. / **8.** Artículo determinado, neutro. Al revés, Mujer del sastre. / **9.** Vocal. Prefijo que hace referencia a los seres vivos, al revés. También al revés, casi un títere. / **10.** Cuatro consonantes repetidas. Tostada, abrasada.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Solidarios. / **2.** Apacible. O. / **3.** Trille. raC. / **4.** Raciocinio. / **5.** acoC. Loor. / **6.** P.S. añeseR. / **7.** aT. atoS. Iu. / **8.** Coc. Colas. / **9.** Etanol. Oit. / **10.** omsinoiS. A.

VERTICALES: 1. Sátrapa. Eo. / **2.** opraC. tctM / **3.** Laicos. Oas. / **4.** ICLIC. acnl. / **5.** Dilo. aT. oN / **6.** abeC. Ñoclo. / **7.** lleso. I. / **8.** iernoS. Los. / **9.** O. AIOEUAI. / **10.** Socorrista./

NÚMERO 22 DICIEMBRE 1986

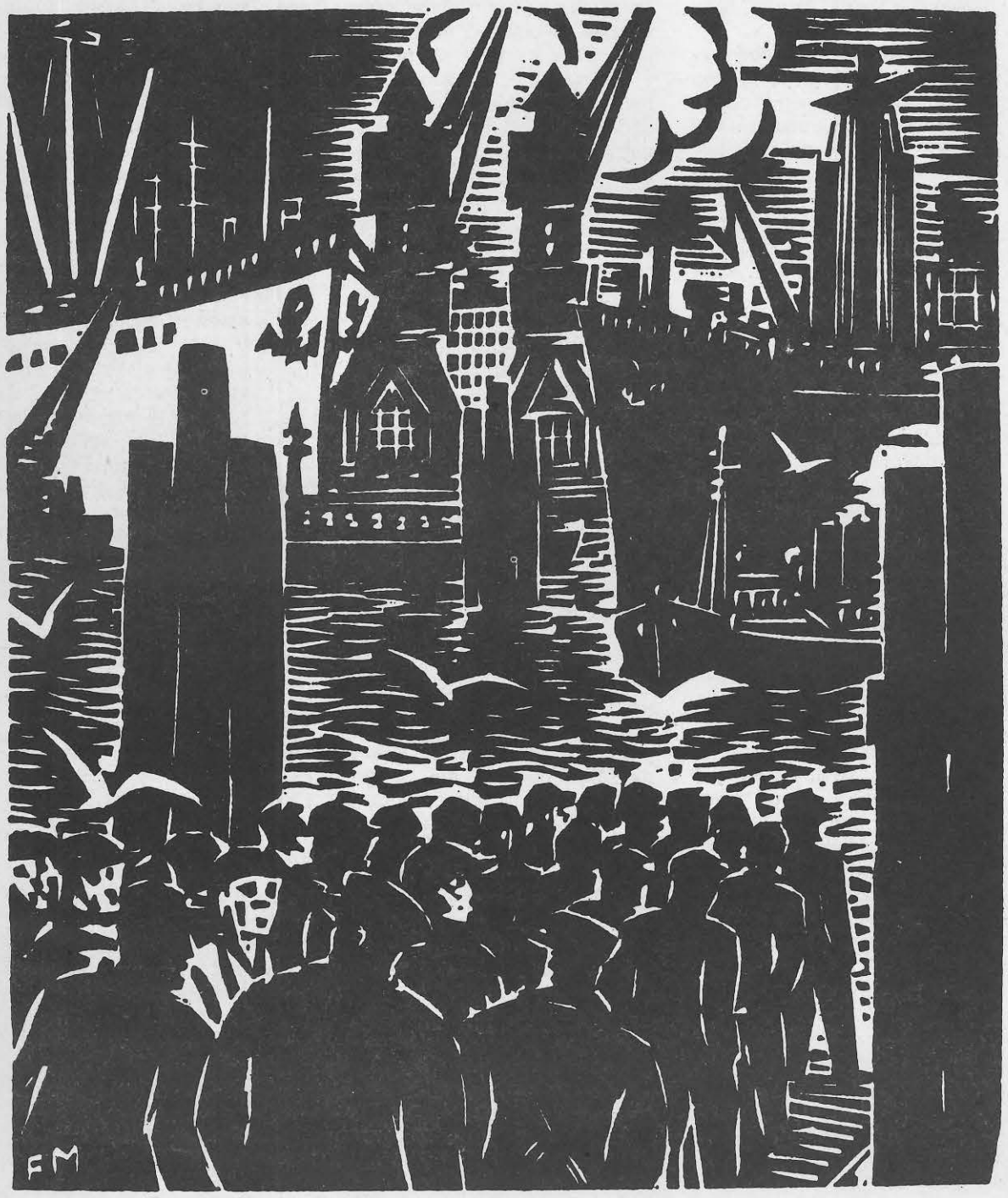
LA ESTIBA

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 08003 Barcelona

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



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

La Magistratura ampara nuestro derecho a la huelga

La Sentencia dictada por la Magistratura de Trabajo nº 16 de Barcelona, con fecha 20 del pasado mes de octubre, se une a la larga serie de Sentencias que las Magistraturas de Trabajo han venido dictando a favor de los Estibadores Portuarios, en reconocimiento de sus derechos, sistemáticamente negados por la Administración.

Los trabajadores tienen derecho a la huelga; tienen derecho los tres primeros días de indemnización en el supuesto de I.L.T. con cargo a la empresa. Tienen derecho a que se les indemnice y abone las horas dedicadas al ejercicio de los cargos sindicales. Los trabajadores tienen derecho, a que se les respete sus convenios colectivos, a que estos tengan validez en lo que mejoren a las Leyes o disposiciones reglamentarias de la Administración. Todo ello lo sabe cualquiera y hasta parece ridículo tener que explicarlo.

Lo que no es tan fácil explicar, es que para ejercer cualquier derecho, haya que acudir a los Tribunales, y se necesite una Sentencia de la Magistratura de Trabajo.

Parece que para la Administración Española, los portuarios no tienen ningún derecho, a menos que sean declarados por una Sentencia, confirmada por todas las Instancias habidas y por haber.

Más aún, aun después de seguidos todos los trámites y vicisitudes, las sentencias siguen sin cumplirse.

Digámoslo claramente, hay quien está interesado, en la destrucción de los estibadores portuarios como colectivo unitario, hay este interés por la destrucción de los estibadores portuarios como colectivo profesionalizado unitario, alguien (¿Un individuo? ¿Un partido? ¿Un Sindicato? ¿Un grupo de empresas?). Todos sabemos quién, y quienes, buscan nuestra desunión aunque no lo digan.

No les basta el poder dictar Leyes desoyendo a los afectados por las mismas.

Necesitan, además dictar instrucciones, y órdenes, incluso en contra de las propias Leyes. Necesitan negar los derechos proclamados por las propias Leyes. Precisan incumplir, las sentencias dictadas en aplicación de las Leyes que ellos han hecho.

Precisan rodearse de subordinados, esbirros, y sumisos paniaguados, dóciles vasallos.

Es la dinámica del poder por el poder.

Nos lo ponen más difícil, pero más claro.

Se decantan las posiciones, y desaparece el espacio para las posturas intermedias.

Es la gran lección que agradecemos a la arbitrariedad clara y descarada, el poder desnudo y rectilíneo.

Nos hacen un favor porque nos quitan espacio para estar tranquilos en una cómoda complicidad.

Nos sacan de la O.T.P. Peor para ellos. Ya no estamos encerrados en una oficina especial de empleo. Ahora compartimos nuestra suerte con otros compañeros fuera de la O.T.P. Ahora somos más portuarios.

Siempre hemos sabido que teníamos que defender nuestro puesto de trabajo en los muelles.

Ahora nos damos cuenta, que también tenemos que defender nuestro puesto de convivencia en una sociedad libre de atropellos y arbitrariedades, es más fuerte el ataque, más dura la lucha, más ilusionantes los motivos para vencer.

ALTERNATIVAS SOCIALES

Cartilla del 'apartheid'

Guía para legos de la legislación racial de Sudáfrica

Seis meses de estado de emergencia en Suráfrica y la represión del Gobierno de Pieter Botha se está recrudeciendo día a día, con miles de presos y ahora con la censura previa de prensa. En el nº 19 de LA ESTIBA informábamos sobre el actual estado de emergencia. Hoy publicamos los principales elementos del apartheid publicados por el Centro de las Naciones Unidas.

Todo el mundo conoce y condena el *apartheid*, pero, por lo general, poco sabe de sus detalles básicos. A continuación se resumen los principales elementos del *apartheid* y se describe su aplicación a todas las esferas de la vida en Sudáfrica.

Antecedentes

El *apartheid* es un sistema de 317 leyes restrictivas sancionadas por Sudáfrica que limitan los derechos basándose en motivos de raza. En virtud de esta legislación los derechos civiles se reservan para menos de cinco millones de blancos y se niegan a más de vinticinco millones de negros. Esta batería de leyes, instituida oficialmente cuando asumió el poder en 1948 el Partido Nacionalista Afrikaner, sistemativa las leyes y costumbres de segregación racial existentes anteriormente para convertirlas en un código generalizado de disposiciones

(a la página 2)

SUMARIO

3. Guerra social internacional: las luchas actuales en los puertos europeos.
4. Vigo. Valencia. Barcelona. El cinismo de UGT.
5. Magistratura falla contra la contratación de esquiroles.
Lucha portuaria en Italia.
Huelgas en los puertos del Este de USA.
6. La situación portuaria en Gran Bretaña (entrevista con Jimmy Nolan).
8. Correspondencia.

(*de la página 1*)

Cartilla del 'apartheid'

legales raciales a las que se añadieron otras a lo largo de los treinta años subsiguientes. Entre éstas pueden mencionarse la Ley de Zonas para Grupos, que determina dónde deben vivir las personas, y las leyes sobre bantustanes, mediante las cuales se relegan a los negros a zonas marginales en los límites de la Sudáfrica industrializada, lo que los priva eficazmente de la ciudadanía y permite al gobierno blanco desentenderse de su desarrollo económico y social. El *apartheid* hace de Sudáfrica el único país del mundo que ha legalizado el racismo y hecho de la discriminación basada en el color de la piel la ley del país. Esto es lo que distingue al régimen sudafricano de otros regímenes represivos.

Los derechos constitucionales

Varias leyes que rigen el derecho nacional al voto privan a los negros de sus derechos civiles, les prohíben intervenir en actividades políticas y ejercer sus derechos democráticos. Se les permite una forma limitada de derecho regional al voto en relación con los bantustanes o "territorios patrios". Los negros que se niegan a respetar las restricciones sobre actividades políticas normales corren el riesgo de caer presos o sufrir la muerte, y, desde 1963 más de cien presos políticos, detenidos por la Policía de Seguridad, han muerto en prisión de muerte violenta. Decenas de miles de negros han sido presos (muchos de ellos sin ser sometidos a juicio y sin que se les permitan visitas de sus abogados, parientes o amigos) y miles más han muerto en protestas políticas, muchos de ellos abtidos por las balas de la policía o los militares. Las leyes permiten al Gobierno de Sudáfrica detener indefinidamente a cualquier ciudadano sin someterlo a juicio, o coartar o exiliar a todo "disidente". El exilio ("banishment") entraña el destierro a un lugar remoto del país, y la coartación de actividades ("banning") entraña la prohibición por decreto estatal de viajar, escribir, hablar en público, ser citado por la prensa, permanecer en una habitación con más de una persona a un tiempo o hablar con más de una persona por vez. No hay recurso legal ni derecho de apelación contra estos decretos.

El derecho de propiedad

La ley prohibe a los negros la posesión absoluta de bienes raíces en la mayor parte de las zonas, prácticamente todas reservadas para propiedad exclusiva de blancos. La Ley de Zonas para Grupos reserva las mejores zonas urbanas, industriales y agrícolas para los blancos e incluso prohíbe a los negros alquilar u ocupar propiedades en las zonas delimitadas para blancos sin permiso del Estado. En general ese permiso sólo se concede a los trabajadores domésticos —las mucamas o los jardineros que deben vivir en los suburbios blancos—, pero ese permiso no se extiende normalmente a los cónyuges, y el marido de una mucama negra corre el riesgo de arresto y presión si un inspector gubernamental lo encuentra pasando la noche en el dormitorio de su mujer.

Estas leyes forman parte de la legislación de control del ingreso de personas, que tiene por fin limitar el número de negros que permanece en las ciudades zonificadas para blancos. La Ley de Zonas para Grupos también prohibe a los negros ser propietarios de empresas comerciales en los lugares delimitados para blancos, y limita ese tipo de propiedad y los derechos de ocupación a los bantustanes y municipios negros. Los municipios negros son "ghettos" raciales que sirven como reservas de mano de obra de los trabajadores negros que necesitan los empleadores blancos. Pero incluso dentro de los municipios negros las parejas casadas y las familias necesitan permiso del Estado para vivir juntos. Las autoridades niegan estos permisos si consideran que los miembros de la familia de los trabajadores son "negros supernumerarios" y los obligan a abandonar los municipios negros para mantener un número reducido de negros en las cercanías de las ciudades zonificadas para blancos.

Las leyes de pase

El carnet de pase, que todos los sudrafricanos negros mayores de 16 años deben llevar consigo en todo momento, es un librito parecido a un pasaporte, aunque más abultado por tener más páginas, donde figuran la fotografía, las impresiones digitales, los detalles personales del empleo, el permiso para encontrarse en determinada parte del país, la calificación para trabajar o para buscar trabajo en la zona, y los informes de los empleadores sobre el desempeño y la conducta en el trabajo del portador.

El carnet de pase es una espada de doble filo que pueden esgrimir tanto el Estado como el empleador blanco. Si un empleado disgusta al empleador y éste se niega a asentar su aprobación en el carnet para el período de que se trate, el derecho del empleado a permanecer en la zona corre peligro. Los funcionarios gubernamentales pueden también expulsar al trabajador de la zona con sólo asentar en el carnet su opinión desfavorable. Este asiento, llamado "asiento de expulsión", puede hacerse en cualquier momento, por cualquier motivo y sin ninguna explicación. La familia del trabajador que ha sido objeto de un "asiento de expulsión" pierde también su derecho a permanecer en la zona y puede ser desalojada y exiliada a un bantustán.

Los negros no sólo deben tener un carnet de pase, deben llevarlo constantemente consigo. Olvidarse de ponerlo en el bolsillo, traspapelarlo o perderlo en un robo hacen correr el riesgo de arresto y prisión. Todos los años se arrestan más de 250.000 negros por delitos técnicos relativos a las leyes del pase.

La educación

La Ley de Educación de los Bantú se proyectó, como lo ha explicado el Ministro H.F. Verwoerd, su patrocinador, para que los negros tengan distintas expectativas y aspiraciones que los blancos. Las diferencias deben ponerse de relieve durante el periodo de escolaridad, por ello se reservan para los negros escuelas separadas con distintos cursos de estudio. El hincapié deberá hacerse en la educación técnica, para prepararlos en el desempeño de las labores prácticas, no en el de las labores profesionales a las que aspiran numerosos blancos. Las leyes de reserva de puestos reservan los mejores empleos para los blancos y, como lo señaló el Ministro Verwoerd, puesto que los negros sólo se tolerarían cerca de las zonas blancas si se los necesita para atender las necesidades de los blancos, deberán capacitarse principalmente como artesanos, comerciantes y trabajadores semi-especializados para poder rendir el máximo beneficio a la economía nacional.

Los relativamente pocos negros que aspiren alcanzar niveles superiores de educación se han segregado en universidades para negros en virtud de una ley llamada irónicamente Ley de Extensión de la Educación Universitaria. De acuerdo con un reciente estudio realizado por una fundación con sede en Johannesburgo, sólo el 14% de los negros llega a nivel de escuela secundaria, y un porcentaje menor aún al nivel universitario.

La salud

Los blancos cuentan con un médico por cada 630 personas; los negros, con uno por cada 91.000. En las regiones rurales, en las zonas delimitadas para ocupación negra, la relación es de un médico por cada 174.000 habitantes. A pesar de la riqueza de minerales de Sudáfrica, la pobreza rural exige el sacrificio de las vidas de dos de cada cinco niños negros antes de que cumplan los cinco años de edad.

La ciudadanía

Se acaba de conceder a los grupos de población clasificados como "coloured" (de raza mixta) e "indio" (de ascendencia india) sus propios parlamentos racialmente exclusivos, aunque el parlamento totalmente blanco siga teniendo la autoridad general. La política del Gobierno es excluir de la ciudadanía sudafricana a la mayoría negra haciendo a los negros ciudadanos de los territorios de los bantustanes, que habrán de declararse estados independientes con límites establecidos por consideraciones étnicas. El objetivo final es tener pocos ciudadanos negros —o ninguno—, y hasta el momento se ha privado de la ciudadanía a ocho millones de sudafricanos negros. En la actualidad hay cuatro de esos estados independientes —Transkei, Ciskei, Venda y Bophuthaswana. Solamente Sudáfrica reconoce a estos territorios como Estados independientes y soberanos.

La discriminación sexual

De acuerdo con la Ley de Inmoralidad y la Ley de Matrimonios Mixtos, con sus enmiendas, se comete un delito cuando una persona se casa con otra de raza distinta, o cuando, según probanzas, ha tenido o tiene intenciones de tener relaciones o experiencias sexuales con una persona de raza distinta. En abril de 1985 el Gobierno de Sudáfrica anunció que iba a abolir estas leyes sobre cuestiones sexuales.

Los deportes

A pesar de varias recientes dispensas que permiten la integración en el campo de deportes de las categorías superiores de los deportes más visibles, la mayor parte de los deportistas sudafricanos siguen segregados racialmente, porque todas las escuelas estatales en Sudáfrica están segregadas y porque más del 97% de los escolares sudafricanos practican deportes sólo como miembros de equipos unirraciales.

En los niveles superiores, donde se permite la integración de los equipos, se exime a los negros que participan en ellos del cumplimiento de las disposiciones del *apartheid* en relación con los acontecimientos o con el medio ambiente del club o equipo respectivo. Fuera del estadio retornan a las imposiciones del transporte segregado, las viviendas zonificadas por raza, las leyes de pase, la prohibición del voto, los campos deportivos de inferior calidad, la mala nutrición, las inferiores condiciones de vida y las instalaciones inadecuadas. Estos son los motivos por los que la mayor parte de las asociaciones representativas de los negros en los deportes piden que se mantenga el boicot internacional contra el deporte sudafricano hasta que se eliminen todas las leyes del *apartheid.*

La etnicidad

Para encubrir el hecho de la existencia de más de 25 millones de negros sin derecho a voto, el Gobierno sudafricano ha clasificado a todos los negros como miembros de ciertas tribus y ha decretado que cada una de las principales tribus designadas se considere como "nación", con su propio territorio nacional en los bantustanes, independientemente de que los "miembros de la tribu" así designados vivan o no en el territorio. De tal modo se ha decretado que cinco millones de zulúes tienen derechos solamente en relación con Zuzulandia (KwaZulu); cinco millones de xhosas en relación con Transkei y Ciskey, y de igual modo los Swazi, los ndebele y los demás grupos, basándose en la teoría de que cada uno de ellos tiene un idioma y una cultura diferentes. Sin embargo, esta aseveración es en gran parte falsa. El zulú, el shosa, el swazi y el ndebele son todos idiomas nguni que forman parte de la principal cultura negre de Africa meridional.

Las prisiones

Sudáfrica, con 31 millones de habitantes, tiene 118.000 presos. Por habitante es ésta la población penal más alta del mundo. Sudáfrica tiene también la tasa oficial de ejecuciones mayor del mundo. Pero es la tasa no oficial de ejecuciones, la tasa de las muertes de presos políticos jamás sometidos a juicios la que nos da las estadísticas más sombrías. Hasta septiembre de 1985, más de cien presos políticos habían muerto de muerte violenta mientras estaban bajo custodia de la policía de seguridad, esperando ser interrogados.

La oposición

En Sudáfrica, la oposición capaz de desafiar efectivamente al Partido Nacionalista Afrikaner gobernante movilizando el apoyo de la mayor parte de los sudafricanos, está prohibida por ley.

Los principales movimientos políticos que cuentan con el apoyo de los negros, el Congreso Nacional Africano de Sudáfrica y el Congreso Panafricanista de Azania, han sido ambos declarados fuera de la ley. Los movimientos de oposición que tratan de funcionar dentro del ámbito de la ley, como la organización global llamada Frente Democrático Unido, han sido constantemente acosados por la policía y las fuerzas de seguridad, y sus líderes han sido arrestados. Hasta septiembre de 1985 varios disidentes prominentes habían muerto de muerte violenta en tiroteos, accidentes automovilísticos y explosiones; otros 46 estaban acusados de alta traición.

Generalidades

Para septiembre de 1985, el Presidente P.W. Botha había anunciado su intención de restablecer la ciudadanía a ciertas categorías de negros, de considerar la derogación o la enmienda de las leyes de pase y, posiblemente, de otras disposiciones de *apartheid* que el Gobierno considera "anticuadas", pero descartó firmemente toda posibilidad de eliminar la piedra fundamental del *apartheid*: la prohibición de otorgar el derecho democrático del voto a la mayoría negra. ■

Guerra social internacional: las luchas actuales en los puertos europeos

Aportación, que los compañeros de la CFDT de Marsella nos han hecho llegar, del colectivo portuario ULYSSES de Marsella.

LOS BELIGERANTES

1. Una fracción del gran capital multinacional: los armadores que aseguran el transporte intercontinental de las mercancías generales (es decir todos los productos manufacturados) con buques porta-continers. Esto representa algunas decenas de compañías en el mundo. Su pais de origen: Estados Unidos, Israel, Taiwan, Corea del Sur.

Las inversiones que se necesitan para el lanzamiento de un servicio intercontinental de porta-containers se cuentan en millones de dólares. No hay ningún armador europeo que pueda lanzarse solo a tal aventura. Por tanto, los armadores europeos están obligados a reagruparse para no desaparecer del mercado y a pasar muchos barcos bajo bandera de complacencia. Los armadores japoneses hacen lo mismo. Evidentemente ninguna compañía del tercer mundo es miembro de este club cerrado.

Llamaremos a esta fracción A.I.P.C. (Armadores internacionales de porta-containers).

2. Una fracción de la clase obrera: los estibadores portuarios de los grandes puertos donde hacen escala los buques de los A.I.P.C.

En todos los puertos del mundo tiene la misma función: cargar y descargar los buques.

Por razones prácticas (su posición estratégica en la cadena del transporte) e históricas (los trabajadores portuarios venden su fuerza de trabajo diariamente, a no importa cual armador y deben defender diariamente el precio), esta fracción de la clase obrera es más combativa que la media de la clase obrera. Pero vive también una gran diversidad de situaciones institucionales: el papel de los estados nacionales, el lugar del capital privado, las condiciones de trabajo, el grado de sindicalismo, la conciencia política, son muy diferentes de un pais a otro. Por tanto, la misma relación de fuerzas puede conducir, según las condiciones políticas globales, a prácticas mafiosas (por ejemplo portuarios americanos) o a prácticas de vanguardia revolucionaria (por ejemplo potuarios europeos después de la segunda guerra mundial).

Llamaremos a esta fracción T.P.N. (trabajadores portuarios nacionales).

LUGAR DEL ENFRENTAMIENTO ACTUAL

Europa. La Europa, primera potencia comercial del mundo que compra y vende muchas mercancías a los otros continentes y que está bien dotda de puertos modernos a lo largo de todas sus costas.

La Europa, enana política, que sigue las reglas del juego impuestas por los Estados Unidos y sus filiales (Israel, Taiwan, Corea del Sur...) ya que el liberalismo económico no es más que una tentativa de legitimación teórica del poder bruto del fuerte sobre el débil.

LO QUE SE VENTILA

Los A.I.P.C. han decidido, dentro del marco general de la política Reagan de restablecimiento de la economía americana sobre el mundo occidental, debilitar, o si es posible liquidar, los T.P.N. de Europa. Con ello, los A.I.P.C. intentan garantizar a sus clientes una absoluta fluidez de la circulación planetaria de las mercancías.

Estos clientes son en su mayoría las multinacionales que dominan el comercio mundial.

EL METODO

Teniendo en cuenta la diversidad institucional (organización de los puertos, legislación,...) poner en competencia a los T.P.N. de los distintos paises de Europa para hacer bajar el precio del trabajo portuario en todo el continente.

Tal disminución se obtiene simultáneamente de dos maneras: disminuyendo el número de estibadores portuarios por una parte, y por otra parte disminuyendo el precio del trabajo de los restantes.

LA GRAN SIMPLICIDAD DE ESTE OBJETIVO PATRONAL NO DEBE DISIMULAR LA COMPLEJIDAD DE SU REALIZACION

No puede compararse con la multinacional que, a partir de un centro único de decisión, escoge por ejemplo la mejor implantación de una nueva unidad de producción, tomando en cuenta una serie de factores relativamente estables a término medio: costo de la mano de obra, legislación fiscal..., o decide retirarse de tal pais. Se trata en este caso de un proceso de decisión interno a una sola empresa.

En el caso que nos ocupa, los A.I.P.C. son un conjunto no coordinado de empresas con intereses análogos, en competencia, que se enfrentan a sistemas portuarios complejos que comprenden desde representantes del estado nacional a patronos privados, empresas de servicios, sindicatos obreros que país por pais o incluso puerto por puerto, presentan configuraciones y relaciones internas específicas, sistemas que en resumidas cuentas tienen como único punto en común el vivir de la explotación de los T.P.N. Estamos lejos pues de la relación elemental patrón/asalariado, y estamos más cerca de una lucha política global y de un enfrentamiento de clase a través de las fronteras y de las superestructuras sociales.

LAS OPERACIONES EN CURSO

Afectan los puertos del sur de Europa y se desarrollan desde principios del 80.

Las A.I.P.C. consideran a España como el eslabón débil del dispositivo adverso:

- Los estibadores están bien organizados pero su organización nacional: la Coordinadora de los Estibadores Portuarios, no pertenece a ninguna confederación sindical y no tiene el apoyo de ningún partido político.
- La burguesía nacional, acabada de salir de la dictadura, no tiene la autonomia relativa que tienen otras burguesías europeas en relación al gran capital americano multinacional.
- El paro está a un nivel récord respecto a Europa.

Se toma la decisión de construir un puerto moderno para los buques porta-containers en Algeciras. El lugar se escoge para hacer de este puerto una especie de estacionamiento portuario para el Mediterráneo, el Atlántico Norte, Europa y Africa. La compañía americana SEA-LAND, primer transportador mundial de contenedores, instala allí un puerto privado en el que se encuentran los barcos de cabotage que aseguran el transporte de los contenedores a los puertos vecinos y los grandes buques oceánicos que transportaran estos contenedores a los otros continentes. La debilidad de la implantación sindical y de las tradiciones obreras en esta región de España permite a SEA-LAND a la vez instalar un puerto privado, el único en España, y hacerlo funcionar con una mano de obra totalmente maleable.

Tendremos que esperar hasta 1984 para que los estibadores de Algeciras entren en "COORDINADORA" y lleven a cabo la primera lucha contra SEA-LAND. A pesar de esto sus salarios son algo inferiores a los de los otros estibadores españoles.

1984 es también el año durante el cual la competencia entre los T.P.N., por encima de las fronteras, se acentúa. El agente que provoca esta competencia es la compañía U.S. LINES.

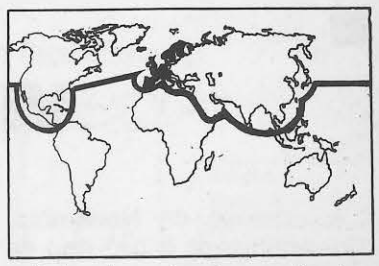
Para rentabilizar una nueva flota de porta-containers capaces de transportar cada buque 4.000 contenedores en su servicio alrededor del mundo, US LINES pone en competencia a todos los puertos y exige, para hacer escala en un puerto, condiciones antes nunca obtenidas. Seguida rápidamente por otras compañías: la compañía israelita ZIM, la compañía taiwandesa EVERGREEN, la compañía danesa MAERSK..., ha creado las condiciones del pase de una competencia controlada nacionalmente a una competencia salvaje entre puertos y entre T.PN. En el sur de Europa, se ejerce una enorme presión para nivelar por abajo a partir de los precios de Algeciras. Los grandes puertos se espían, aparecen sobrevenidos cuya fortuna puede venir con la disminución de algunos dólares en la manipulación de un contenedor: es el caso de Valencia en España, de Salerno y de la Spezia en Italia, pero las simples rebajas comerciales no son suficientes y el marco institucional y contractual de las relaciones de trabajo es de nuevo puesto en entredicho.

1986 será el año crucial:

En España: pasadas las elecciones, afianzado en su poder, el gobierno socialista liquida, mediante decreto (27/5/86), el sistema de trabajo en los puertos españoles. Este texto aprobado por procedimiento de urgencia por la mayoría socialista abre un periodo de un año, finalizado el cual las operaciones portuarias serán privatizadas y los estibadores portuarios serán transformados en simples asalariados de las compañías, perdiendo todas sus garantías profesionales. Se trata de un enfrentamiento frontal con la COORDINADORA, se trata de miles de despedidos entre estibadores y personal portuario. España, eslabón débil de la CEE, ante las exigencias de las multinacionales ha cedido.

No obstante los estibadores portuarios de España resisten, solos contra todos: multinacionales del transporte, gobierno, UGT (sindicato socialista sin implantación en los puertos). Sobre el papel la relación de fuerzas es desigual, pero aún no se ha jugado todo.

El 1 de Julio de 1986, empiezan las hostilidades en Marsella: son denunciados todos los acuerdos colectivos, los de los estibadores y los del personal permanente de las empresas de mantenimiento. En Octubre se anuncian despidos en el puerto autónomo. Se lanza una intensa campaña contra el puerto, demasiado caro. No hay como en España liquidación de los estatutos pero sí presión para reducir número y



salario de todos los estibadores portuarios.

El gobierno francés se lanza menos a fondo que el español a la vez por ideología liberal y para tener en cuenta la diversidad de situaciones entre los puertos mediterráneos y los puertos del Atlántico y de la Mancha. Que el bastión portuario marsellés salte y el conjunto de los puertos franceses seguirá.

Inmediatamente sigue Italia. Después de largas negociaciones políticas y sindicales al más alto nivel, se vota en Octubre una ley que prevé importantes ayudas financieras del Estado a los establecimientos portuarios y una ayuda financiera del Estado a un régimen de retiro anticipado para los trabajadores portuarios. Esta ley es seguida inmediatamente de un decreto (4/11/86) que fija a nivel nacional la composición de equipos portuarios a partir de primero de enero del 87.

CONCLUSION PROVISIONAL

De Algeciras a Nápoles la explosión llega a los puertos del sur de Europa.

El cuartel general multinacional ha fijado sus normas; los estados y las patronales nacionales se han puesto a adaptar estas normas. Ante esta ofensiva general, los T.P.N. están muy divididos y la solidaridad internacional de los T.P.N. hasta ahora brilla por su ausencia.

Sin embargo un contraataque se dibuja.

Los estibadores españoles luchan a pesar de un represión policial muy dura (manifestaciones cargadas por helicóptero) y a pesar de la intervención de esquiroles reclutados de entre la extrema derecha española.

Los trabajadores portuarios italianos hicieron huelga el 28 de Noviembre y en Génova la política d'Alessandro del puerto autónomo es considerada cada día más como un bluff, no teniendo el puerto de Génova las instalaciones a la altura de las ambiciones de su presidente.

En Marsella la resistencia contra la reestructuración toma cuerpo, tanto en el puerto autónomo como en el mantenimiento. En fin, un encuentro internacional de trabajadores portuarios europeos (España, Inglaterra, Alemania, Francia, Italia, Dinamarca) ha tenido lugar los días 12, 13 y 14 de noviembre en Barcelona, y ha concluido con la necesidad y la urgencia de acciones internacionales coordinadas.

En el mismo momento el armador americano US LINES hace quiebra... El pájaro de mal augurio ha dejado de volar. ■

Vigo

A primeros de Noviembre, Contenemar de Bilbao dejó de operar en dicho puerto para trasladarse a Vigo y operar allí los barcos en vez de en Bilbao. En el puerto de Vigo trabajan unos 400 estibadores entre pesca y comercial. El día 3/11, los 17 trabajadores de la plantilla de Contenemar en Bilbao ocupan las instalaciones. Inmediatamente los estibadores portuarios se solidarizan con ellos.

El 4 de diciembre doce de los ocupantes, tres estibadores portuarios de Bilbao y trece representantes del colectivo CAYA del puerto de Bilbao (colectivo que agrupa a trabajadores de Aduanas, Consignatarios y personal administrativo de Empresas Estibadoras), acuden a Vigo a una asamblea en las oficinas de Contenemar de Vigo. El mismo día 4 se tiene una reunión con CNT, CCOO, UGT y INTG , en la cual se decide no trabajar los barcos desviados de Bilbao. A las seis de la tarde del mismo día 4 se va al puerto para parar las operaciones en un barco de estos desviados de Bilbao que está trabajando, pero el puerto está tomado por la policía. Unos cuantos compañeros logran saltar las vallas y entrar en Contenemar, son detenidos y cuatro son reconocidos por Rey, el director de Contenemar, de Vigo y los culpa de romper el telex, de robar documentación,... valorando todo en 2 millones de pesetas. Los cuatro pasan la noche en comisaría.

Por la mañana del día 5 la Asamblea de portuarios decide no trabajar los barcos desviados de Contenemar de Bilbao. El barco que hay de Contenemar no trabaja en todo el día. Hay una reunión centrales-asociación de empresas, y los compañeros detenidos son puestos en libertad. Por la tarde otra asamblea y se ratifica en no trabajar los barcos desviados.

Sorpresivamente, el dia 6, Figueroa (de CCOO) de capataz junto con otros 5 portuarios se van a trabajar el barco de Contenemar, contra todo lo acordado en las asambleas.

CCOO y UGT están dimitidos del comité de empresa del puerto de Vigo, pues querían nuevas elecciones y CNT y INTG no dimitieron pues no habían acabado el mandato y pasaron la decisión a la asamblea que no corroboró la dimisión del comité. De todas formas los delegados de CCOO y UGT no han entregado al INEM las actas de dimisión.

En Vigo se quedaron 5 representantes de CAYA, a la espera de acontecimientos.

Desde todos los puertos de España se han enviado telegramas denunciando la insolidaridad de los que rompiendo los acuerdos tomados en las asambleas trabajaron el barco de Contenemar. Reproducimos a continuación el telegrama que mandó la Zona Catalana de Coordinadora.

O.T.P
COMITE DE EMPRESA
Jardines Eijo Garay s/n
VIGO (Pontevedra)

Denunciamos insolidaridad "compañeros" prestaron servicio Contenemar burlando decisión unánime asmablea trabajadores portuarios Vigo de no manipular para Contenemar mercancias desviadas de Bilbao.
Solicitamos cumplimiento acuerdo asamblea 5-12-86 y acuerdo zona norte Gijón 20-12-82 no atender solidariamente esta solicitud quedaréis corresponsabilizados situación trabajadores despedidos contenemar.Rogamos leais asamblea trabajadores.

Comité Empresa de Estibadores Portuarios Barcelona-Coordina.



El S.L.M.M. nos informa el 12 de diciembre de 1986, que ha llegado el fallo de Magistratura que condena a la empresa CONTENEMAR, calificando de **despido nulo radical**, *el del compañero Manuel Blanco Lozo, marinero del V/ Teresa del Mar, despedido por negarse a trabajar con esquiroles.*

Valencia

El dia 5 de diciembre tuvo lugar una asamblea de estibadores portuarios en Valencia, en la que UGT iba a informar sobre su postura y su firma del desarrollo del Decreto. Acudieron Eladio Carreras, el que firmó el acuerdo (de todas maneras él no es portuario o sea que poco va a perder con ello) y Olaizarola de Pasajes. Justificaron su firma diciendo que el acuerdo recogía aspectos positivos como el de la pesca, el de la entrega y recepción y el de crear en el INEM una bolsa de personal cualificado suprimiendo así los eventuales. La gente de la asamblea alucinaba! pues precisamente pesca, recepción y entrega es lo que se va a perder con el suscrito acuerdo y con lo de un cupo de estibadores cualificado en el INEM lo que se pretende lograr es precisamente limpiar la empresa estatal y quedarse, las empresas, con el censo del INEM donde acudir cuando lo necesiten: algo parecido a lo de ahora pero con un personal sin ninguna relación laboral con él y con contrato diario.

La asamblea de estibadores abucheó a los delegados de UGT, que pudieron ir hablando gracias al servicio de orden!

Barcelona

El 28 de noviembre, conocida la sentencia de Magistratura contraria a Contenemar y al trabajo de los esquiroles, los estibadores fuimos en manifestación al Gobierno Civil para que retiraran la policía de Contenemar que protegía a los esquiroles. Nos dijeron que ya darían una solución al tema pero que, de momento, la policía continuaría para guardar el orden público.

El dia 2 de diciembre se fue también en manifestación a la Generalitat para entrevistarse con el Conseller de Treball para ver cómo hacía cumplir la sentencia de Magistratura. Se paró el puerto desde las 10 hasta las 13 h. El Conseller no nos recibió y nos citó para el dia siguiente. En la entrevista nos confirmó que sacaría una resolución.

El cinismo de UGT

Una nueva muestra del cinismo de UGT. Sin el menor rubor se puede afirmar absolutamente lo contrario de la realidad. Se trata simplemente de inventar la opinión pública, que es de lo que se valen para arrasar.

¿Qué importa que lo que afirman sea verdad o mentira, si sirve para defender su posición?

¿Cuándo en el sector portuario ha realiado UGT una huelga?

¿Cómo han podido ir contra un Decreto que ellos mismos han elaborado? Si destruyen la empresa pública para sustituirla por las empresas ¿cómo se puede decir que se nos salva de caer en manos privadas? ¿En nombre de qué estibadores hablan si hasta en Pasajes han perdido la mayoría y en todos los puertos se vota casi por unanimidad contra el acuerdo que han firmado?

Hace tiempo que los sindicalistas dejaron el trabajo para alinearse junto al poder (gobierno y empresarios), pero ya ni se esfuerzan por mantener las apariencias. De todos modos, todo depende de la capacidad de aguante de los trabajadores, ya que en nuestro nombre actuan.

Mientras los trabajadores no nos decidamos a ser los protagonistas de nuestra acción, habrá sabandijas dispuestas a vivir de nuestras derrotas. Con UGT ya no se trata de argumentar sino de golpear.



FEDERACION ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS

ASUNTO: ELECCIONES SINDICALES HASTA EL 10-12-86

	COORDINADORA	U.G.T.	CC.OO.
CASTELLON	9	-	-
ALGECIRAS	9	-	-
FUERTEVENTURA	1	-	-
AGUILAS	3	-	-
ALMERIA	5	-	-
BARCELONA	23	-	-
MALAGA	9	-	-
LA GOMERA	3	-	-
CADIZ	14	3	-
TENERIFE	21	-	-
ALICANTE	9	-	-
HUELVA	7	2	-
BARBATE	3	-	-
TARRAGONA	13	-	-
LAS PALMAS	23	-	-
LANZAROTE	9	-	-
EL HIERRO	-	1	-
SANTANDER	-	1	4
LA PALMA	8	1	-
PASAGES	2	7	-
MOTRIL	3	-	-
MAHON	1	-	-
SAN CARLOS	5	-	-
GANDIA	3	-	-
	183	15	4

ASUNTO: RELACION DE PUERTOS Y RESULTADOS DE LA CONSULTA SOBRE EL BORRADOR DE DESARROLLO DEL DECRETO.

PUERTOS.	CENSO.	VOTANTES.	SI	NO	BLANCO.	NULOS.
ALMERIA	52	49	19	28	2	-
SAN CARLOS	58	52	1	51	-	-
LAS PALMAS	1.084	1.011	21	988	1	1
TARRAGONA	283	233	4	255	4	-
CASTELLON	155	133	1	132	-	-
CADIZ	556	296	13	273	9	1
TENERIFE	863	658	2	651	-	5
GANDIA	33	33	-	33	-	-
CARTAGENA	104	103	-	103	-	-
HUELVA	246	131	27	101	4	-
VALENCIA	754	623	33	559	27	4
ALICANTE	237	214	7	205	-	2
BARCELONA	1.068	905	18	881	4	2
LA PALMA	127	106	7	99	-	-
MALAGA	119	105	-	105	-	-
MAHON	29	19	1	18	-	-
ALGECIRAS	168	169	9	160	-	-
IBIZA	27	23	2	21	-	-
FUERTEVENTURA	28	28	-	21	-	7
Pto. S. MARIA	29	29	-	29	-	-
BARBATE	42	42	-	42	-	-
	6.062	4.961	164	4.746	51	22

DE 9.500 Estibadores Portuarios que consta el Censo, ha realizado consulta el 64%, (6.062); De los 6.062 consultados han participado el 81% (4.961); De los 6.062 consultados 164 han votado SI, el 3'3% y 4.746 NO, el 95'6%; La diferencia hasta el 100% son NULOS 22,y BLANCOS 51, (1'1%)

Magistratura falla contra la contratación de esquiroles

VISTOS los preceptos legales y demás de general aplicación al caso

FALLO: Que estimando parcialmente la demanda interpuesta por JULIAN GARCIA GONZALEZ en representación de la COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS (CEEP) contra ORGANIZACION TRABAJOS PORTUARIOS e INEM, debo condenar y condeno a Contenemar,S.A. a que se abstenga de sustituir a los trabajadores huelguistas, todos ellos censados o procedentes de la Organización de Trabajos Portuarios, por otros trabajadores contratados con posterioridad a la convocatoria de huelga, no convocados a ella ni vinculados al Puerto de Barcelona, durante el tiempo a que se extienda la situación de huelga actualmente existente.

Notifíquese la presente resolución a las partes haciendoles saber que contra la misma pueden interponer recurso de Suplicación para ante el Tribunal Central de trabajo, anunciado en el plazo de 5 días hábiles, procedentes por hallarse este caso incluido en el artº. 153 de la L.P.L.

Asi por esta mi sentencia, juzgando, lo pronuncio, mando y firmo.

El 20 de noviembre de 1986 la Magistratura de Trabajo nº 16 de Barcelona en los autos 1073/86 reconoce nuestros derechos de huelga contra Contenemar.

Examinado el contenido de la sentencia se observa cómo toda ella da vueltas al siguiente planteamiento: Contenemar ha vulnerado el derecho fundamental de huelga, *haciendolo impracticable y por tanto condena a la empresa a que se abstenga de tales actos)contratación de esquiroles) mientras dure la situación de la huelga.*

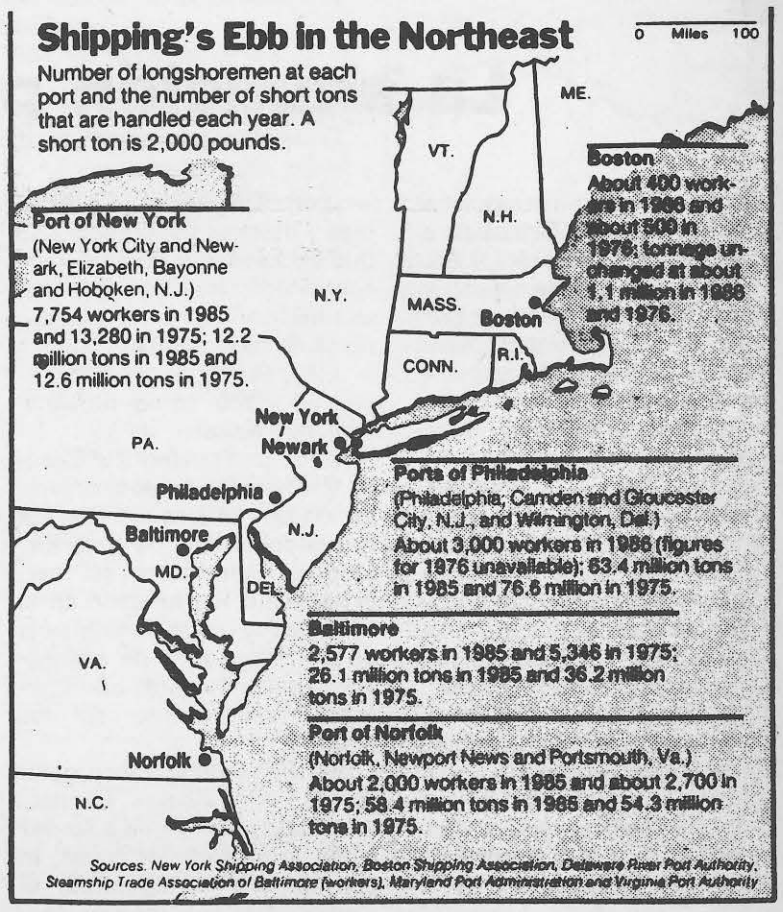
En primer lugar la sentencia descalifica el planteamiento de la empresa, que pretendía que la Magistratura no tenía competencia de jurisdicción, considerando que el conflicto entra de lleno dentro de un planteamiento conflictivo entre empresario y trabajadores. Después descalifica el planteamiento de la empresa en el sentido de que la huelga iniciada el 28-8i86 (horas alternas) y la del 15-10-86 (paro total) no puede alegar ni indefensión ni modificación substancial de la demanda ya que los motivos y peticiones son idénticas al plantear el segundo preaviso que la huelga no anula la anterior convocando para las horas pares sino que lo amplía a los impares.

La sentencia continua analizando si Contenemar ha vulnerado el carácter de derecho fundamental que la Constitución reconoce el derecho de huelga, impidiendo su ejercicio, partiendo de una afirmación inicial que es la aparente legalidad o licitud de la huelga, por observar todos los requisitos legales vigentes y porque la huelga no está incluida en el art. 11 del R.D. ley 17/77 que declara ilegales las huelgas por motivos políticos o con fines ajenos al interés profesional de los trabajadores afectados, y las de solidaridad o apoyo. Queda claro que Contenemar ha vulnerado el derecho a la huelga al substituir trabajadores de la OTP por esquiroles violando el art. 2° del Convenio del Puerto de Barcelona.

Seguidamente la sentencia anula el argumento en que se basa la empresa para contratar a los esquiroles amparándose en la Instrucción de la Secretaría General de Empleo y Relaciones Laborales, diciendo que tal Instrucción no es norma legal con eficacia vinculante y porque además sólo se refiere esta Instrucción a la situación de normalidad laboral y no en situaciones de huelga, vulnerando además esta instrucción el art. 6, 4° del R.D. Ley.

La sentencia remarca además que la empresa en su empeño de romper la huelga sólo hace llamamiento de personal el 9-10-86 en lugar de hacerlo diariamente según especifica el Convenio del Puerto de Barcelona, violando además el horario de huelga.

Finalmente la sentencia *no puede aceptar* la alegación hecha por Contenemar de que los trabajadores de la OTP no pueden hacer huelga a la empresa por no ser trabajadores de ésta. También rechaza que la huelga sea rotatoria, aclarando que es intermitente y por tanto no abusiva, declarando que los paros no pueden calificarse de abusivos e ilícitos.



Huelgas en los puertos del Este de USA

En Octubre pasado, durante tres días y medio, los puertos de la costa Este de Estados Unidos estuvieron parados a causa de una huelga de los estibadores portuarios agrupados en la International Longshoremen's Association (ILA). Estuvieron parados doce puertos, desde el estado de Maine al de Virginia, con un total de 30.000 estibadores portuarios. Los puertos afectados por la huelga, que se radicalizó con un fuerte grado de violencia, fueron los de New York City; Albany; Newark, Elizabeth and Camden, N.J.; Searsport, Me.; Boston; Providence, R.I.; Bridgeport, New Haven, and New London, Conn., Philadelphia, Wilmington, Del.; Baltimore, and Norfolk, Va.

El conflicto, que tiene como telón de fondo la introducción de nueva tecnología, se originó a partir de la decisión empresarial de disminuir en tres dólares la hora de trabajo en la carga no containerizada. Hasta este momento todo tipo de carga se pagaba a 17 dólares la hora, según el antiguo convenio. La última gran huelga de ILA fue en 1977 pero sólo afectó a los barcos portacontenedores.

Lucha portuaria en Italia

Todos los puertos de Italia han parado durante tres días como respuesta al desarrollo del Decreto gubernamental de reestructuración de los puertos. El puerto de Génova paró un día más y continúa una huelga de horas extras y festivos.

Anteriormente se había llegado a un acuerdo entre Gobierno y sindicatos que fue la base de un Decreto para reestructurar el trabajo en los puertos. En tal decreto se contemplaba una reducción de las plantillas de los puertos, basada en jubilaciones anticipadas incentivas. En lugar de pasar al desempleo durante los dos años antes de la jubilación, el Fondo de Garantía Salarial abonaría 5 días por mes del salario a todos los estibadores de manera rotativa.

Pero después el Gobierno decide que en lugar de ser rotativo, esto sea nominal con lo cual se pasaría dos años al paro y después la jubilación. Esto motivó la huelga nacional antes dicha.

En el puerto de Génova, el Presidente del puerto d'Alessandro saca un Decreto de explotación interna del puerto, en el que se recoge que se harán terminales de operadores con un 51% de capital público, y que en caso de pérdidas el ente público no se hará cargo y lo pasará al capital privado. Pero esto que aquí aparece como una excepción puede ser la regla ya que se prevé por ejemplo que una terminal container opere con 150 estibadores y con 300 técnicos y administrativos. Así se abre un camino hacia la privatización.

La Compagnia Unica Fra I Lavoratori Delle Merci Varie del Porto Di Genova (cooperativa de estibadores para la explotación del puerto), hace una propuesta rentable que es rechazada por D'Alessandro. Ante esto y en contra de este camino hacia la privatización, los estibadores han decidido continuar la huelga de horas extras y festivos hasta que no se entre en negociaciones. Para hoy hay convocada una reunión de las distintas Compañías de todos los puertos italianos y del sindicato para decidir una estrategia conjunta.

Tres compañeros de Coordinadora están en Génova recabando información y formas de solidaridad. En el próximo número publicaremos su información sobre esta reunión antes dicha y sobre la situación general de la lucha en los puertos italianos. ■



La situación portuaria en Gran Bretaña

En el encuentro internacional que tuvo lugar en Barcelona el noviembre pasado (ver LA ESTIBA número 21), se expuso la situación de los colectivos portuarios de los distintos paises participantes en dicho encuentro. Por parte de Gran Bretaña, el compañero Jimy Nolan explicó la situación actual de los estibadores portuarios británicos. Transcribimos a continuación su exposición.

(Esta entrevista es una composición de la redacción de La Estiba en base a los datos dados por los compañeros de Gran Bretaña, durante el Congreso Internacional de Estibadores celebrado en Barcelona en Noviembre último.)

— L.E.: *Preséntate tú mismo.*
— J.N.: Me llamo Jimmy Nolan, y soy del puerto de Liverpul.
— L.E.: *¿A qué sindicato perteneces y representas?*
— J.N.: Sabeis que en Gran Bretaña el sindicalismo no está estructurado como aquí en España. Los trabajadores portuarios estamos en la Transport & General Worker y soy el presidente de los Steewars.
— L.E.: *¿Conocías a La Coordinadora antes de este encuentro?*
— J.N.: Sí, tenemos contactos periódicos con el responsable de relaciones internacionales de La Coordinadora y ya hemos ejercido la solidaridad mutua en varias ocasiones.
— L.E.: *¿Cómo está vuestra situación en el Reino Unido?*
— J.N.: Con muchos problemas y muchas contradicciones que solucionar, y por lo que he constatado nuestra situación es similar a la de otros compañeros de otros paises.
— L.E.: *Bueno, a ver, explícanos un poco cómo funciona vuestro sindicato.*
— J.N.: La Transport & General Workers Union es la organización que abarca a todos los trabajadores en los puertos, tanto en tierra como del mar. El sindicato fue fundado en el 1926 tras la unión de una serie de organizaciones de trabajadores del transporte que operaban precisamente en los puertos.

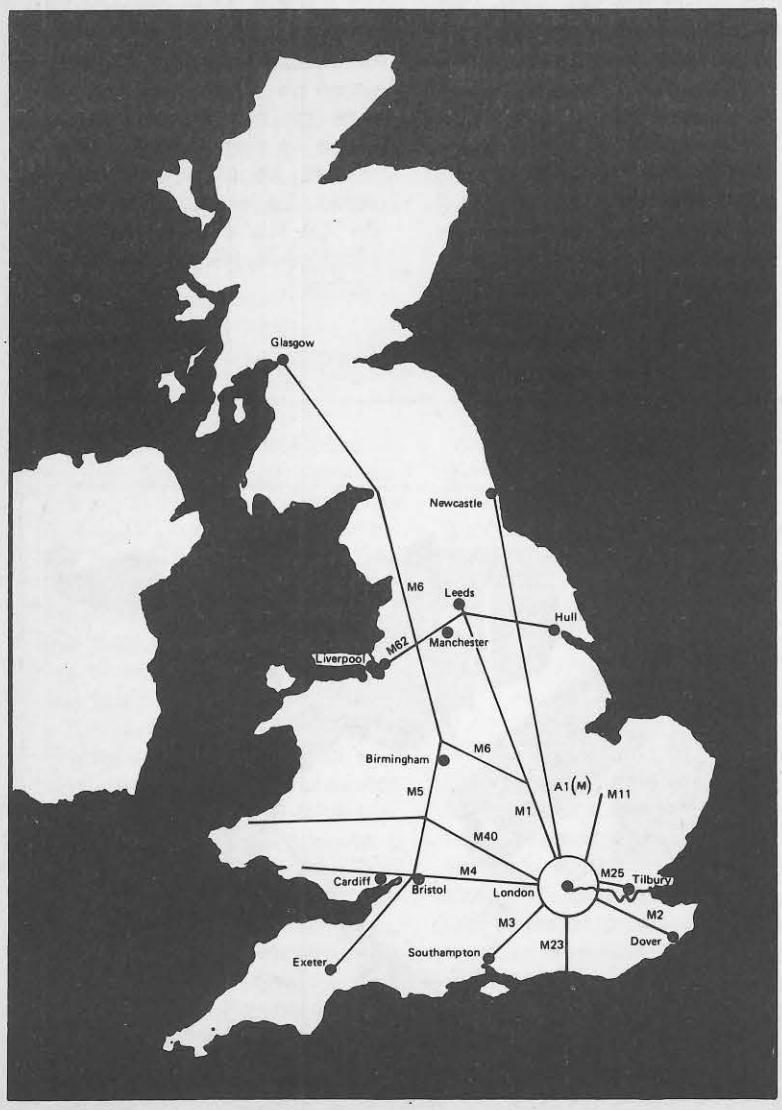
Tradicionalmente nos organizamos en Consejos Locales, en cada puerto, y que a su vez están agrupados por Zonas, lo que termina configurando el Consejo Nacional del Sindicato de los Estibadores.

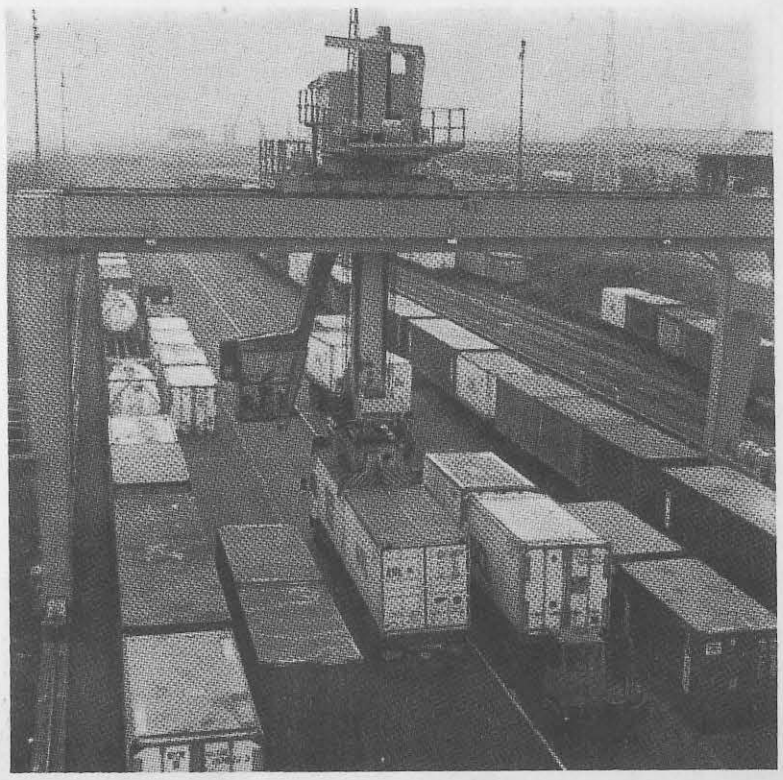
Los Consejos son muy importantes para nosotros porque en los puertos registrados son los que se encargan del seguimiento de la estabilidad de empleo, y para tomar cualquier medida que afecte a los estibadores de los puertos registrados se debe contar con el Consejo de la Zona. Por ejemplo. Ahora la patronal pretende reducir el número de trabajadores de un área en 350 menos, y 400 en otra área, mediante jubilaciones adelantadas, y obligatoriamente los empresarios deben poner el tema en manos del Consejo para que éste tome una decisión. Esto para nosotros es importantísimo, y es precisamente esto lo que las compañías y el gobierno quieren destruir.
— L.E.: *¿Y todo ese sistema lo financiais vosotros o recibís algún tipo de pago o subvención?*
— J.N.: La financiación se realiza a través del pago del 2,5% de nuestro salario. Este es un motivo más por el que los navieros desvían sus barcos hacia los puertos no registrados, porque en ellos no tienen que soportar ese coste adicional. Cuando los patronos tratan de destruir los Consejos de trabajadores se topan contra nuestra capacidad de convocatoria. Siempre que hemos convocado huelga en defensa de este tema, ha sido un éxito y a ella se han sumado también los trabajadores de los puertos no registrados.
L.E.: *Repetidamente estás mencionando la palabra de puertos no registrados, ¿qué puertos son esos?*
— J.N.: Son puertos que están totalmente en manos de empresas privadas, sin ninguna intervención del gobierno. En los puertos registrados se aplican todas las normas tradicionales que afectan al sector considerado de carácter público y donde tenemos un salario garantizado, normas de producción etc. En los puertos no registrados las compañías imponen sus normas al margen de los convenios existentes en los puertos registrados.
— L.E.: *¿Cómo fue posible el desarrollo de esos puertos?*
— J.N.: El nacimiento de estos puertos tiene su raiz en la huelga que hicimos en 1967, duró 6 semanas y gobernaba entonces el partido Laborista —Harold Wilson—. Wilson declaró entonces que Gran Bretaña era una isla y no podía ser que la economía estuviera sujeta a reivindicaciones laborales que pudieran servir de precedente a otros sectores. Ya entonces se inició la promoción de este tipo de puertos, cuya representación máxima es el de Felixtowe, a muy poca distancia del de Londres y hacia el Norte. El gobierno ha llegado a proporcionar a las compañías privadas para la promoción de Felixtowe la cantidad de 60 millones de libras esterlinas, con el agravante de que a medida que se va llevando el tráfico de los demás puertos, el gobierno nos tiene que pagar salarios de desempleo por una situación que ha provocado él mismo.

Por ello cabe pensar que lo único que mueve a los sucesivos gobiernos y a las empresas a crear esta situación es socabar nuestra tradicional capacidad de lucha en puertos como el de Hull, Liverpool, Southamton, Londres..., Glasgow en Escocia, aunque la situación en Escocia es más dura que la de Inglaterra por su situación geográfica, imagínate, tan sólo hace unos años eran en Glasgow 3.000 estibadores, ahora son 40; en el puerto del que provengo en el 1967 eramos 14.000, y ahora somo 1.800.



— L.E.: *Todo ese descenso no será debido sólo a los puertos alternativos, me parece excesivo.*
— J.N.: No sólo debido a eso, también a los avances tecnológicos lo que ha ido provocando que los censos de los puertos hayan ido envejeciendo, jubilándose y no se hayan renovado los trabajadores. El gobierno también ha entrado en el juego de las jubilaciones anticipadas en el Reino Unido. Las empresas han estado continuamente insistiendo en la racionalización del trabajo..., todo junto ha llevado la situación al actual estado de cosas.
— L.E.: *Vuestras relaciones con los trabajadores de los puertos no registrados no han de ser muy buenas después de lo que has dicho. Aunque antes parece que has insinuado que también secundan algunas de vuestras huelgas.*
— J.N.: Esa es una de las contradicciones de nuestro sindicato. Los trabajadores de los puertos no registrados, Felixtowe por ejemplo, están también afiliados a la Transport & General Workers Union; por un lado es una pena el que no podamos llegar a acuerdos de solidaridad con ellos para terminar de una vez con el desvío de buques, pero por otro nos alegramos de que estén afiliados al sindicato porque consideramos al puerto de Felixtowe, un puerto sindicalizado, de otra forma sería quizás aún peor. Yo creo que en el fondo de sus mentes, estos trabajadores, los de los puertos no registrados, quieren ser también trabajadores registrados, como nosotros.
— L.E.: *Entre los puertos registrados, ¿existe también esa tensión?*
— J.N.: De acuerdo con la situación de cada puerto. Por ejemplo, Southamton se negó hace 3 años, junto con otro puerto, a un acuerdo al respecto porque estaba en mejor situación que los demás. Ahora el tráfico de Southamton se está desviando también hacia Felixtowe. Esto sirve de experiencia a todos los compañeros para entender que nadie está





exento de caer víctima de los intereses capitalistas.

— L.E.: *Pero, ante esa situación, ¿qué alternativa estais ofreciendo?*

— J.N.: Nuestra postura no ha variado en los últimos 15 años. Se lo hemos repetido sucesivamente a todos los Ministros de Transportes que han tenido los gobiernos. Queremos que nacionalicen el sector del transporte marítimo, con la participación de los trabajadores como para nosotros es evidente.

— L.E.: *¿Y los resultados?*

— J.N.: No hemos conseguido nada.

— L.E.: *Hace poco has comentado que Felixtowe era considerado un puerto sindicalizado, y que otra situación sería peor. ¿A qué te referías?*

— J.N.: Los trabajadores sindicados de cualquier forma tienen unas normas mínimas que cumplir tanto respecto del sector como respecto al resto de los trabajadores. Las relaciones con las empresas están sujetas a unas formas. En un puerto no registrado y con trabajadores no sindicados, las compañías podrían trabajar totalmente a gusto con los trabajadores ocasionales. Esto es lo que la política monetarista del gobierno de la Sra. Thacher pretende con el sindicalismo tradicional británico, destruirlo totalmente.

— L.E.: *Vamos a tocar ahora un aspecto del avance tecnológico. ¿Cómo habeis sufrido la containerización en vuestros puertos?*

— J.N.: Con diferente fortuna un puerto respecto del otro, pero con las mismas consecuencias. En 1969 hicimos una huelga de 3 semanas en contra de la containerización, unos puertos consiguieron llegar a acuerdos y otros no; en 1972, cinco compañeros acabaron en la cárcel por realizar acciones en contra de la containerización, la lucha fue muy dura, y la represión y enfrentamientos con la policía fortísimos. Por fin todo se intentó solucionar mediante el fallo de un tribunal de mediación que decidió que los estibadores trabajarían en todo lo relacionado con los containers en una franja de media milla entre el puerto y el interior. Esa medida no solucionó nada. Los operadores de los containers se llevaron los mismos a zonas intermedias más allá de la media milla estipulada, de manera que se fueron a establecer a ciudades como Birmingham, donde no hay ni puerto ni agua.

Súmale a todo ello la política de fomentar los puertos no registrados que el gobierno ha practicado en los últimos 8 años y verás cómo de un puerto como Felixtowe, que hace 30 años no podía atracar ni un remolcador, ahora es el tercer puerto de Europa; y eso no es lo peor, tenemos entendido que están preparando un área alrededor de Southamton, que hará a su vez la competencia a Felixtowe.

— L.E.: *¿No habeis podido hacer nada para evitar la progresiva degeneración de vuestros puestos de trabajo?*

— J.N.: Se hace difícil evitar que un compañero que lleva 30 ó 40 años trabajando en los muelles, se resista a percibir 35.000 libras esterlinas para abandonar el trabajo, le garantizan también una pequeña pensión. Es más, como habrás podido deducir la edad media de los estibadores es más bien alta. En nuestro sistema de pensiones, nosotros contribuimos con el 3,5% del salario bruto, y los empresarios con el 4,5%. Hace un año existía un fondo de 30 millones de libras para pensiones, y los empresarios dijeron de echar mano de él para compensar un poco la edad media de los estibadores, es decir, para jubilar también ellos anticipadamente al margen de lo que estaba haciendo ya el gobierno, y nos comunicó que si no consentíamos en ello, no contribuirían más con ningún tipo de aportación al fondo de pensiones. Hubimos de transigir también en esto. Hoy es posible jubilarse a los 50 años.

— L.E.: *¿Qué futuro veis a todo esto?*

— J.N.: Somos optimistas. Tradicionalmente el sector de compañías de servicios de transporte marítimo en Gran Bretaña es muy fuerte, pero últimamente estamos viendo una paulatina desnacionalización del sector, y se va viendo cómo los navieros obvian cada vez más su nacionalidad de origen para atender única y exclusivamente a consorcios supranacionales que aún no han llegado a consolidar. Es cada día más evidente que el Mercado Común les sirve sólo a ellos y no a nosotros los trabajadores, a nosotros tienden a ponernos continuas zancadillas para queno lleguemos a acuerdos internacionales mientras ellos pasan de nacionalismos. Ea través de este tipo de iniciativas —el congreso de estibadores celebrado en Barcelona— consiguiésemos reconocer qué es lo que está ocurriendo realmente en el transporte marítimo, y fuéramos capaces de tomar las medidas oportunas para atajar sindicalmente el problema, es más, si consiguiésemos consolidar una unidad internacional que nos ayudase a tener una visión más global de lo que está ocurriendo, estoy seguro que seríamos capaces de dar la respuesta adecuada al reto que nos están planteando nuestros respectivos gobiernos y patronales. No bastará con especializarse cada día más en nuevas tecnologías, eso únicamente servirá para adaptarnos mejor a la modernización de los medios de producción que nos van imponiendo, pero no evitará que segan queriendo destruirnos como colectivo, pretensión que por lo que he entendido en este congreso pretenden también con vosotros. Somos optimistas porque estamos aquí todos juntos, conscientes de que no somos capaces de dar una respuesta mínima unitaria o nadie se va a librar solo de lo que se nos viene encima, y únicamente empezando a andar, como lo estamos haciendo, se realiza ese objetivo.

— L.E.: *¿Qué propuesta habeis realizado vosotros para que ello sea posible?*

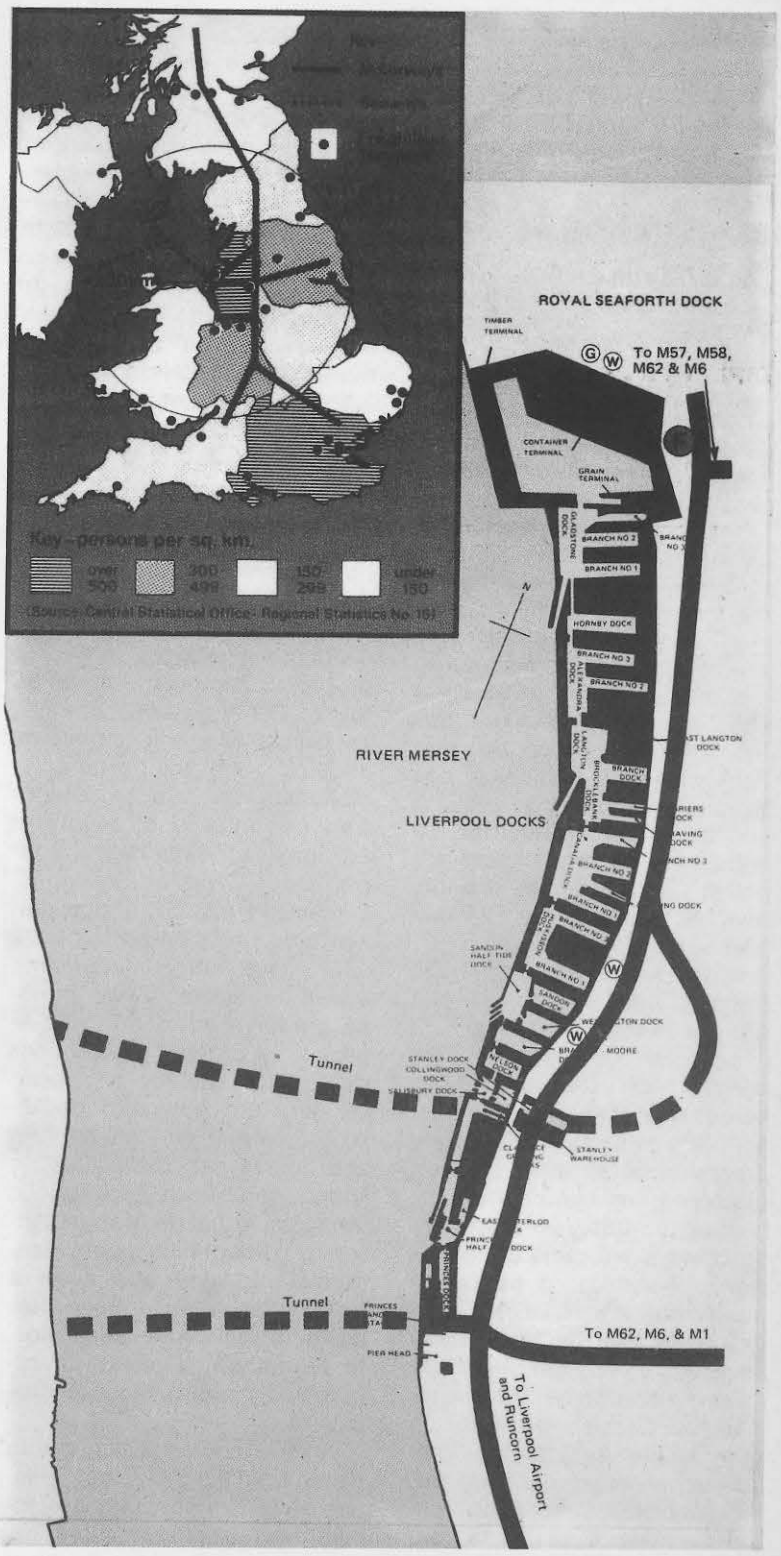
— J.N.: La creación de un Comité Internacional Europeo de Estibadores que estaría compuesto por un miembro de cada pais. La función de sus miembros consistiría en estar en contacto permanente entre ellos para intercambiar con una rapidez notable la evolución de los intereses de las compañías que operan en cada uno de nuestros paises, intentar también influir sindicalmente en las decisiones tanto de nuestros gobiernos como en las de los organismos responsables en la comunidad económica europea.

Si conseguimos echar a andar ese Comité y nos reunimos dentro de 12 mesos para ver cómo ha funcionado y qué resultados nos ha dado habremos avanzado un paso hacia esa unidad que contrarrestaría la que el capital está organizando a nivel supranacional. Las posturas que tomemos en este tema serán vitales para poder entender los próximos 10 o 20 años de evolución en el mismo.

— L.E.: *Jimmy, todos deseamos que esto se resuelva con bien para todos, dá ánimos a todos los compañeros británicos y hasta pronto.*

Aquí estamos convencidos de que no van a acabar con nosotros, transmíteselo a todos. Con toda seguridad, hasta pronto.

■





DESDE ViGO

Desde Vigo nos mandan este artículo que X.L. Méndez escribió en el Faro del Lunes.

HOMES DA COLLA

Algún día haberá que erixir un monumento aos traballadores das collas do porto de Vigo.

Lalo Vázquez Gil desenterrou o nome dunha de aquelas asociacions de estibadores anteriores a guerra civil: "La Honradez", chamábase.

Agora correspondelle a nosa cidade, por honradez, un acto de desagravio en favor de estes traballadores. ¿E que alguen pode por en dubida que a prosperidade, o desenvolvimento economico e ainda a opulencia (en determinados momentos historicos) de Vigo débese, en moi boa parte, aos lombos dos homes da colla? E se isto e así, ¿podemos os habitantes de esta cidade soportar sucesión de insultos que lles adica un tal Gonzalo San Segundo en "Cambio 16" (supose que un mesetario) aos traballadores portuarios, sen nos ver en algo afectados?

"Ademais de cargar e descargar —di este señor— os barcos que chegan aos portos, son xentes, na sua maioria que proceden do lumpen, da emigraciòn e dos suburbios. Xente dura e rude, sen estudos, proclives a violencia e a coaccion". Ademais, o periodista titula o seu artigo, nunha exhibicion de falla de criatividade literaria, "La Ley del Silencio", en homenaxe a pelicula que en 1954 Elia Kazan —o delator do Tribunal de Actividades Anti-norteamericanas— fixera como cobertura cultural de "cazata de meigas" desatada contra a presencia de obreiros marxistas e anarquistas nas fileiras dos sindicatos do seu país. Ademais "Cambio 16" infórmanos, con moita seriedade, do feito de que alguns estibadores estiveron nos cindicatos verticais e por eso son "fascistas".

O rosario de improperios pode ter valor en tanto que restra de insultos, porque a intencion do Señor San Segundo parece ser o aldraxe e mais o escarño, pero se non manteñen de pe a luz da analise racional. Por suposto, os estibadores proceden das clases mais humildes de sociedade, e dos suburbios. O extraño seria que constituisen un colectivo de ex-alumnos das universidades privadas que, por espirito esportivo, escolleran tan "dura e rude" maneira de gañar a vida. A acusación de que tamén poden proceder da emigración resulta mais ben cómica, sobre todo lida nesta Galicia que, por desgracia nosa, e unha terra de emigrantes forzosos. ¿E el non e tamén verdade que personalidades públicas da importancia dun Felipe Gonzalez ou dun Fraga Iribarne proceden de familias de emigrantes? Naturalmente, todos os cadros de CCOO acadaron postos electivos na CNS e a Camacho ninguen lle poderá chamar "fascista", digo eu. ¿E que dicir da presunta proclividade a violencia e a coacción dos traballadores portuarios? ¿E que tal acusación non constituie o mais insufribel dos topoi ou lugares comuns da literatura gubernamental ou patronal do mundo enteiro cando se refere a todos os piquetes organizados por todos os gremios en todas as folgas habidas desde a revolución industrial para acó?

En canto a cultura dos homes das nosas docas, dos nosos molles e dos nosos peiraos, non coido eu que sexa de ninguna maneira inferior a de outros sectores laborais ou fabris. Por Vigo anda Francisco Garcia Quintela (cincuenta anos na colla) que posee unha biblioteca na que se encontran, por un caso, as segundas edicions de "Aires da miña terra" e de "Cantares Gallegos". Dalmacio Bragago, antigo dirixente do sindicato portuario da CNT, que infortunadamente acaba de falecer, foi un famoso orador e autor dun dos libros mais agudos e polémicos da Galicia anterior a guerra: "El lock-out pesquero de Vigo". E sábese que non son casos únicos nen exclusivos de Vigo: Joan Salvat-Papasseit, o irmao espiritual de Manuel Antonio, o magnífico poeta vangardista catalán que anda a traducir ao galego Paco Rodesca, traballou até a sua morte prematura, a causa da tuberculose, nos molles de Barcelona.

Na miña adolescencia, cando os xardins de Eijo Garay existian en toda a sua luxuria e esplendor, pasei moitas horas na vella cervexeria "Joaquin" cun "imperial" diante, mentres escoitaba falar aos duros e rudes cargadores do molle comercial Eran as suas parolas enxebres e vivaces, moi propias do Areal, da Calzada, do calexón do Chinito, do Roupeiro, do Canceleiro. la na sua conversa tremelucente todo un modo de ser típicamente vigués e profundamente galego que acendía a miña imaxinación de aprendiz de escritor. E podo dicir que algo, non sei qué, de ousado, ou de afiado, coma de ponta de navalla, que as veces eu desexaria para a miña prosa, sen conseguilo, estaba no discurso trivial de aqueles homes da colla de Vigo: coma un modelo. Tiña razón, en certos casos. Benedetto Croce.

Os estibadores de hogano está en cólera contra o decreto lanzado polos socialistas para liquidar a OTP e privatizar os portos. Desde o meu ponto de visto teñen razón o Cachopas, o Bichito, o Porriño, o Tranvías, o Xesito, o Cachamoura, o Fogoneiro, o Cariñas, o Garabullo, o Chasco, o Portuario, o Terrible, o Señorito, o Landuski, o Pinta, o Pavero, o Freixo, o Eléctrico, o Muñecas, o Agrícola, o Racha, o Contenemar, o Barbas —por citar para Vostedes alguns dos encantadores alcuños amistosos que gastan os amigos da colla de Vigo. Teñen razón en reclamar exclusividade e seguridade no emprego, estes honrados traballadores e viciños nosos. Teñen razón, como teñen razón todos os portuarios do territorio español ao pediren que a OTP se conserve e somentes sexa sustituida por unha empresa liberada de burocracia parásita (a "eses" non os privatizan), estatal e pública, que contemple cada porto como unha unidade de xestión con criterios modernos, e na que os traballadores teñan un salario mínimo. E teñen tamen razón —suspeito eu— cando alguns afirman que tras da liquidación da OTP atópase unha manobra dirixida a liquidar a unidade orgánica e de acción dos estibadores de todo o Estado Español, abríndolle as portas a UGT.

Se esto fose certo, trataríase, ao crearen unha empresa mixta por cada porto, de esfarelar no pluralismo sindical o derradeiro reducto unicitario e asambleario que ficaba, conformado de arredor da Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios.

Pois ben, señores: despois de ler a noticia de que Chirac vaille entregar a empresas privadas norteamericanas os cimeterios de Francia —os que primeiro se secularizaran en Europa—, eu xa non podo sorprenderme por nada. ■

COCINA MARINERA



FRICANDÓ

Ingredientes (4 personas)
800 grs. de carne de ternera
25 grs. de muchardons
1 cebolla grande
1 cucharada de harina
1/2 vasito de vino blanco seco

Preparación

Primeramente se raya una cebolla grande. Cuando la cebolla está dorada, añadimos una cucharada de harina y removemos hasta que coja color. Añadimos medio vasito de vino blanco seco.

La carne de ternera se corta a bistecs muy delgados, se salan y se harinan. Después freimos los bistecs, pero sólo hasta que pierdan el color. Una vez realizado esto, se van colocando en la salsa que hemos hecho anteriormente.

En un cacharro aparte tendremos los muchardons en remojo, que echaremos escurridos cuando la carne ya esté tierna.

Se deja enfriar un poco y ya tendremos listo el fricandó.

¡A COMER!

DESDE TENERiFE

Aclaración

Sres. Revista LA ESTIBA.
N° 20 octubre 1986

Viendo en el último número de "La Estiba" que se menciona al Puerto de Tenerife con relación de la colecta a los compañeros Daneses y, en la cual se expone que dicho Puerto de Tenerife se quedó con el resto de lo que aportaron de más de las 100 ptas. acordadas por cada estibador, he de comunicarte, como responsable de Finanzas que, en un primer envio a Barcelona les mandé 110.226 ptas. de una COLECTA de 245.300 pts. quedando en Tenerife 135.074 pts. que junto con las 325.974 pts. enviadas desde Barcelona, hacen un total de ptas. de 461.021, las cuales fueron retiradas po rel compañero Iblums de Dinamarca el día 13-3-84, en Santa Cruz de Tenerife, de todo ello te adjunto fotocopia.

Esperando que en la próxima Edición de "La Estiba" sea subsanado el error respecto a este PUERTO.

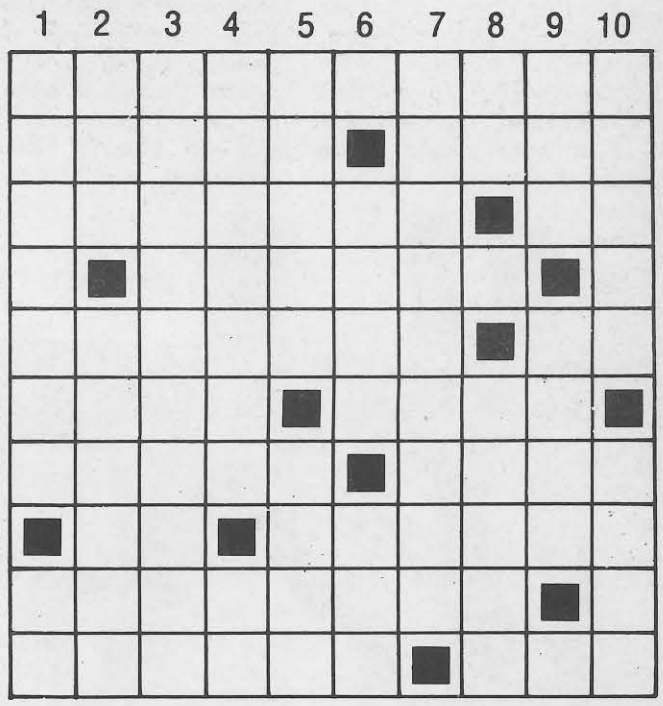
Un saludo,
Francisco Martin Luis
Responsable de Finanzas T.F.
Santa Cruz de Tenerife
20 de noviembre de 1986

FUTBOL SALA



Enhorabuena para la Plantilla de los equipos Estibadores A y B del puerto de Tarragona.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. El Estado, con esta empresa títere, pretende llevar a cabo la privatización de los puertos. / **2.** Llevas a remolque una nave. Al revés, soberano entre los antiguos peruanos. / **3.** Licores que suelen servirse con el café después de las comidas. La primera y la última. / **4.** Uno. Orden de caballería instituída por Felipe el Bueno, y cuyo jefe era el rey de España. Vocal. / **5.** Vehículo de servicio público con tracción eléctrica. Matrícula de una ciudad levantina. / **6.** Al revés, nombre femenino. Lugar donde se imparten lecciones. / **7.** Masas de agua depositadas en hondonadas del terreno. Al revés, mezcla dos o más metales fundiéndolos. / **8.** Prefijo que denota oposición o contrariedad. Riqueza extraordinaria, (al revés). / **9.** Hacer ruido con el tacón. La última vocal. / **10.** Empezar a mostrarse, dejar entrever. Asidero.

VERTICALES: 1. Riqueza, que siendo producida por la mayoría de los trabajadores, queda en propiedad de unas minorías. Interjección. / **2.** Autillo, (ave). Avenidas de agua, inundaciones. / **3.** Persona que recuerda con sentimiento triste a otros seres o hechos pasados. / **4.** Ruido producido con el tacón. Repetido y al revés, gesto, ademán burlesco. / **5.** Dispusiese las velas a favor del viento, para que la nave avance, (al revés). También al revés, licor. / **6.** Décimosexta letra. Están en fisonomía. Ente. / **7.** Nueve vocales seguidas. / **8.** Siglas de un movimiento político español. **9.** Nombre de mujer. Penetró un líquido, empapó. Letra vigésima segunda. / **10.** Mechón de cabello que forma bucle o tirabuzón, (plural). Al revés, interjección que se dice para ayudar a subir o a levantarse.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Esquiroles. / **2.** Su. Boato. S. / **3.** Telendo. Os. / **4.** Izar. Ar. íS. / **5.** B. arerraB. / **6.** arbiF. iR. A. / **7.** Re. Mientes. / **8.** Geognosta. / **9.** III. ie. aiD. / **10.** Carterista.

VERTICALES: 1. Estibar. IC. / **2.** Suez, Regia. / **3.** Q. IaaB. eíR. / **4.** Ubérrimo. T. / **5.** Ion. Efigie. / **6.** Radar. eneR. / **7.** Otorrino. I. / **8.** Lo. artsaS. / **9.** E. oiB. etiT. / **10.** ssss. Asada.