VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

. del Mar, 97 - 08003 Barcelona



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Asamblea General de Coordinadora

El dia 15 de diciembre, tuvo lugar la asamblea general de COORDINADORA, en una situación de conflicto, de huelga en la mayoría de puertos, contra las unilaterales medidas que la Administración impone en los puertos, al margen del acuerdo de febrero.

Se abre la asamblea con una exposición/discusión de la situación en cada puerto. Situación especialmente grave en Bilbao (el fijo de empresa ni siquiera tiene firmado contrato con la Sociedad Estatal); en Palma de Mallorca, con todo el censo de la Sociedad Estatal despedido; en Las Palmas, saliendo de un cierre patronal de 45 días; en Tenerife con cierre patronal; en Castellón, rotas las negociaciones del convenio por no dejar los estibadores la huelga. Situación conflictiva en muchos puertos pequeños, en los que es grande la importancia del desempleo, por el tipo de huelga de horas alternas. Situación confusa, en puertos que dejan la huelga: Alicante, Cartagena, Valencia. Situación más normalizada en puertos en que ya se ha firmado el Convenio, como Barcelona, Gijón, La Coruña, o a punto de ser firmado, como en Tarragona, Algeciras, Huelva, pero en los cuales también se están boicoteando los barcos cargados con esquiroles en Palma de Mallorca y en Tenerife y Las Palmas.

La discusión se centra luego sobre el hecho de que Valencia, al llegar a un acuerdo para la firma del Convenio, desconvocara la huelga de horas alternas, discusión que pasa más allá del hecho concreto, hacia una discusión sobre las formas organizativas de COORDINADORA, que en asambleas toma decisiones que son vinculantes.

La discusión se alarga hacia la estrategia a seguir. Cómo avanzar en la negociación de un Convenio. Se ve, por todos los puertos, el levantar durante unos días la huelga, ante la si-

tuación abierta después de la huelga general del día 14, y para llegar a firmas en los Convenios en curso, y si no se ve un cambio en la Administración, volver a una huelga, esta vez de un dia a la semana (los lunes 23 y 30 de enero y 6, 13, 20 y 27 de febrero), a la vez que se continua el boicot a los barcos procedentes de Palma de Mallorca y de Canarias, concretándose los rendimientos a realizar.

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Tenerife. Sigue el cierre patronal en el puerto

Desde el día 2 de diciembre se produce el cierre de hecho, prohibiéndose por parte de SESTIBA el reenganche en el puerto. Ya el día 15 se resuelve decretar definitivamente el cierre patronal, contratándose por parte de las empresas personal del paro.

La justificación de SESTIBA para decretar el cierre patronal se basaba, según Guillermo Bencomo: "por la situación y el deterioro inadmisible al que se ha llegado en el puerto y el bajo rendimiento provocado por la huelga intermitente de

los estibadores, que ocasionan incidentes de peligro".

La postura de las autoridades ante este cierre fue en principio la de sacar una resolución de 30 de diciembre en la que se requiere la reapertura del puerto, diciendo textualmente: "Requerir a la empresa Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto de Santa Cruz de Tenerife, para que proceda a reabrir el Centro de Trabajo al tiempo del primer llamamiento del día 31 de diciembre de 1988".

(a la página 4)

DOCUMENTACIÓN/ANÁLISIS/DEBATES

El comercio de las armas. El negocio de la muerte

(Preguntas y respuestas sobre la industria y el comercio de armas)

1. ¿Realmente hay tantas armas como se dice? ¿Son necesarias?

Hay armas nucleares y no nucleares. Entre las no nucleares podemos diferenciar entre las convencionales (todas las que no son de destrucción masiva) y las biológicas o químicas. Los arsenales no han deiado de aumentar en los últimos años, hasta el punto que suele hablarse de sobresaturación armamentista y/o de militarización de la vida internacional. Además, el constante incremento de armas crea inseguridad, que funciona como un mecanismo adictivo: la inseguridad se quiere resolver mediante nuevas armas que crean nueva inseguridad...

Pese a la importancia de éstas, la mayoría de las armas acumuladas no son nucleares. Aún más, cuatro quintas partes de los gastos mundiales militares se dedican a las armas convencionales y al mantenimiento de las fuerzas ar-

Un buen ejemplo de la inseguridad que crea la sobresaturación de armas es que se han producido más de 150 conflictos desde el final de la II Guerra mundial, en los que se han empleado armas convencionales. La mayor parte de estos conflictos se han producido en países del hemisferio sur, pero casi siempre se han utilizado armas convencionales producidas en el norte. Estos conflictos han causado más víctimas civiles que militares.

2. ¿Qué nos cuesta mantener esta situación?

A nivel mundial, más de 200 millones de pesetas por minuto. A precios constantes: más del doble de lo que se gastaba el año 1960 y cuatro veces la cifra de 1949. Por el contrario, el conjunto mundial de la ayuda al desarrollo, de acuerdo con las cifras anteriores, sólo

equivaldría a 15 días y 15 horas de los gastos mundiales anuales en materia de armamento.

España también es de este mundo: los gastos de defensa españoles superan el billón de pesetas al año, es decir, casi 90.000 pesetas por persona activa, dos meses de salario mínimo interprofesional por persona activa.

3. ¿Cuál es el efecto económico de la producción de ar-

Resulta difícil saber qué tipo de bien son las armas, los bienes militares. No son bienes de consumo (zapatos, alimentos...) ni bienes productivos (tractores, maquinaria, equipamientos...). Desde una perspectiva estrictamente económica son bienes improductivos, no producen valor económico pese a los costos notables que generan: consumen recursos valiosos (algunos de ellos no renovables) que se sustraen de otros destinos posibles. No obstante, podría decirse que son bienes de seguridad, de defensa. Ahora bien, ¿a quién defienden? ¿de quién? ¿cómo, quién y cuándo ha decidido las prioridades defensivas? ¿Quién y cómo ha definido las amenazas?

(a la página 6)

SUMARIO

2. Agencia de Noticias Alternativa. 3. 14-D. Antes y despuès de la huelga general. Información sobre la cooperativa «Tierra y Libertad». 4. Las Palmas. Carboneras. 5. Màlaga. Palma de Mallorca. Tarragona. 8. Correspondencia. Indice selectivo La Estiba 1988.



30/11/88. UPA. OFENSIVA ESTATAL CONTRA LA RE-SISTENCIA EN LA RFA. Hamburgo, 18/11. Gracias al famoso artículo 129A de la Constitución Alemana (Artículo ambiguo que, en la práctica, permite acusar de apoyo a organizaciones "terroristas" a cualquiera que comparta puntos de vista con los grupos guerrilleros, aunque no tengan la mínima relación con estos) en los últimos días se ha desarrollado una nueva ofensiva generalizada contra los sectores contestatarios: en Hamburgo, a un tipo de la Haffen Strasse se le pide un año y medio de cárcel por publicar una información sobre una asamblea abierta en la que intervinieron anti-imperialistas. -En Düsseldorf, se ha acusado a unas personas por escribir unas cartas en las que, la forma de construir las frases son parecidas a las de un comunicado de la reivindicación de una acción. -En Munich, 2 personas acusadas por organizar una asamblea sobre los presos políticos, a raiz de este motivo se sucedió otra acción similar de control policial. La gente se está organizando para hacer frente a esta nueva andanada represiva.



5/12/88. **ENCUENTROS** DE AGENCIAS DE NOTI-CIAS. Los días 3-4/12 se han celebrado en Barcelona unos encuentros de agencias de noticias alternativas, en las que participaron: TAS-TAS, UPA, KAOS y ANA, es decir, todas menos CONTRA, de Canarias que no pudo asistir por motivos económicos. Se trataron diferentes temas: -Situación de las agencias. -Valoración. Medios técnicos. -Coordinación, entre otros. Desde ANA, la valoración de estos encuentros ha sido positiva. Como primeros resultados de la coordinación se ha quedado en elaborar un tríptico explicativo de todas las agencias, la posibilidad de realizar un anuario en común, así como hacer un seguimiento especial cara a la huelga general del 14.



ESPECIAL 14-D. barcelona ULTIMA HORA. detenciones:

Sobre las 16.30 horas de la tarde de hoy, 14-D, un número indeterminado de personas ha sufrido un ataque por parte de la policía social, en el barrio de Poble Sec de Barcelona. Se les acusa de haber tirado un petardo, de verbena, en la acera, junto a un bar que estaba abierto. Desde el interior del bar, un grupo de 8 o 10 sociales, ha respondido mostrando con prepotencia sus pistolas, y, agrediéndoles. Frente a tal bestial y desmesurada actitud, la gente ha salido corriendo. Para parar la carrera de ésta, han vuelto a esgrimir sus pistolas al grito de: "alto, que tiro a matar!" a resultas de lo cual seis personas han sido golpeadas, tiradas en el suelo y detenidas; el resto, ha conseguido huir atravesando la ronda s. Pablo y adentrándose en el barrio del Raval.

Los detenidos han sido maltratados y golpeados en el acto. Su paradero, a pesar de las indagaciones en comisarías a las que se ha acudido, desconocido hasta las 9 de la noche en que se han recibido llamadas en las casas de sus familiares del ingreso en la DGS. Hasta ahora, se desconoce de qué se les acusa. Hay rumores sobre su traslado a otras dependencias policiales.

Durante la noche del 13 al 14, fue detenido en Cornellá (ciudad del cinturón industrial), un joven que junto con otros efectuaba pintadas. La policía nazi-onal lo retuvo alegando que estaba en búsqueda y captura y lo llevó a la comisaría de Esplugues de Llobregat (ciudad colindante). Fue puesto en libertad el 14 po la mañana pidiéndole "disculpas" porque al parecer la detención obedecía a un malentendido.

En la misma noche del 13 al 14, dos jóvenes, en Hospitalet de Llobregat, fueron detenidos al estar cerrando bares que se encontraban abiertos sobrepasando las 00.00 h. del día 14. Al poco tiempo fueron puestos en libertas.

ACCIONES EN CORNELLA DE LLOBR.

Esta mañana, se han producido graves amenazas por parte de los trabajadores de la empresa "Aceifer" hacia los piquetes que intentaban cerrarla. Los "curritos" salieron con un sable, blandiendo bates de beisbol y rociando con gasolina a los piquetes. Estos se han visto obligados a retirarse momentáneamente, hasta que han conseguido ser un grupo más numeroso y han vuelto hacia la fábrica, cerrándola, rompiendo cristales y realizando pintadas.

Durante toda la noche, y desde las 10.15, los alumnos del instituto "Esteve-Terrades" de Cornellá, han estado encerrados en protesta por el PEJ. A primera hora de la mañana, han salido, formando piquetes, hacia el inicio de la línea V, del metro, para paralizarlo. No obstante, y como comentábamos anteriormente, no han sido necesarias las acciones, pues los transportes en Barcelona no han cubierto ni tan sólo los servicios mínimos.

Otros grupos realizaron durante la noche, en la misma localidad, pintadas en Servicios Sociales, Ay-untamiento, Concejalía, Bancos,... con los lemas: "Contra el capital, guerra social y cotidiana", "No a las huelgas domesticadas", "Vale de especulación", "Contra especulación, Okupación", "El 80% de presupuestos de Servicios Sociales se destinan a sueldos, y para las necesidades reales, ¿qué? ",... Al tiempo se siliconeaban bancos y agencias de seguros.

A MODO DE CONCLUSION...:

En el capítulo contra-informativo queremos destacar la gran labor que han efectuado las radios de la Coordinadora de Radios Lliures, que han cubierto prácticamente las 24 h. de emisión, lanzando por las ondas noticias sobre movidas, detenciones,... y facilitando la conexión entre gente, que de otra forma lo hubiera tenido bastante mal.

El hecho que quizás hava marcado más la jornada, es la ocupación, mejor dicho, "toma", que han hecho de la calle, tanto en Barcelona como en pueblos y ciudades de la provincia, la policía de uniforme y la preocupante escalada, incrementada hoy, de la costumbre que tienen las FOP de situar sociales entre los manifestantes. Denunciar el hecho de que la mayoría de las detenciones -de las que tenemos constancia- las han efectuado policías no uniformados. Al loro!

27/12/88. UPA. EL GO-**BIERNO PORTUGUES CIE-**RRA LAS RADIOS LIBRES. El Gobierno portugués ha ordenado el cierre de las casi 800 radios libres que existen en ese país a partir del 23/12 hasta que concluya el concurso público para la redistribución de frecuencias. Las radios libres son, en Portugal, la única alternativa a la Radiodifusión portuguesa (RDP), emisora estatal y Radio Renascenza, emisora del episcopado. Desde la práctica desaparición de las radios comerciales a raiz de la revolución de los claveles. La comisión encargada de la redistribución de frecuencias ha afirmado que podría tardar, al menos, 19 meses en anunciar su decisión por lo que las emisoras han comenzado a hacer programas especiales para pescar al gobierno, ya que más de la mitad de las radios libres van a desaparecer. Hay que recordar que el 17/11, 240 radios libres portuguesas realizaron una emisión conjunta dinamizada por TSF-Radio Jornal de Lisboa, para protestar por el cierre que se produjo el dia 23.

28.12.88. CARTAS A LOS MINISTROS EN EL DIA DE LOS INOCENTES. Hoy, 28/ 12, día de los inocentes, la Plataforma de objetores/as por la Insumisión de Barcelona han querido "celebrar" el cuarto aniversario de la publicación de la Ley de objeción de conciencia en el B.O.E., ofreciendo unos obsequios y cartas explicativas a Serra y Múgica, ministros de defensa y justicia. Esta leve inocentada es respuesta a la que, en su día, nos hicieron ellos y el Gobierno socialista con esa ley: una inocentada de muy mal gusto. El gobierno y los militares han llevado la postura de objeción hacia la actual postura de desobediencia e insumisión. La no aceptación de la Ley de Objeción en su globalidad ha hecho que se opte por estrategias de no colaboración con los militares y contra la PSS. La no aceptación, por parte del Consejo Nacional de Objeción de Conciencia de más de 1500 solicitudes de objeción ha provocado que el Movimiento de Objeción se plantee la estrategia de insumisión a la mili, además de a la PSS. La cuenta atrás ya es una realidad. A partir de enero, febrero, go-

bierno y militares se encontrarán cientos de jóvenes que se negarán a hacer la mili y la PSS, a los que tendrá que encarcelar. Mientras tanto, una nota de color el día de los inocentes. En las cartas, a Serra, Ministro de la Guerra, se le ofrece un piano para el stress y para que devuelva el que le ha pagado el pueblo, un chorizo ("un detalle"), gestiones para hacer en Els Aiguamolls de l'Empordà un parque protegido "al estilo" del Sr. Menestro y la copla del insumiso para que le ponga música. Acaban deseándole que las molestias de la carta no sean nada comparadas con las que se le avecinan. Por su parte, a Múgica le ofrecen una escoba para que barra los sitios oficiales porque los insumisos no piensan hacerlo, el "detalle" del chorizo y una caja de tiritas para que viva su historia de amor con la Cruz Roja. Se despiden "poniéndose a disposición" del Sr. Menestro, excepto para la PSS.

Además, y coincidiendo con el día 28, en sta. Coloma de Gramanet (Barna), 30 jóvenes del Mili-KK tapiaron con ladrillos la puerta principal del Negociado de Quintos, con material cedido por el propio Ayuntamiento. Se colgó una pancarta que decía: "Cerrado por objeción".

4.1.89. CONGRESO INTER-NACIONAL DEL MOVI-MIENTO ANTINUCLEAR. Tendrá lugar en Wageningen, Holanda, los días 2, 3, 4 y 5 de Febrero y está organizado por el movimiento antinuclear holandés. Muchos grupos de RFA, Holanda, Bélgica, Francia, Inglaterra, Escocia, Gales, Suecia, Noruega, Finlandia, Suiza, Austria, España y Euzkadi han prometido ir. Se tratará: -La situación en cada país: programa nuclear, historia del movimiento antinuclear, lo que se está haciendo, relaciones con grupos menos radicales, el nivel de apertura de los grupos para nueva gente, organización/estructura de los grupos radicales y represión/ tolerancia. -Transportes internacionales: intercambio de información. -Asuntos de lo que algunos de los paises quieren hablar. -Oportunidad/posibilidad/método para perpetuar contactos e intercambio de información. Habrá guardería. El grupo organizador, LAKA, agradece cualquier sugerencia e indicación y pide a los grupos participantes un trabajo previo a la reunión sobre la situación en su país. Aclaran que son conscientes de que el término radical es proporcional a la situación del movimiento en cada zona, pero hacen referencia a la antijerarquía, antisexismo, etc. Para contactar: Stchting LAKA, postbus 8094, 6710 Abede, Nederland. Es necesario que aquellos/as que deseeis participar aviseis con antelación para organizar bien la cosa (alojamiento, dinero, etc.).

14-D. Antes y después de la huelga general

("La tarea actual de González es reforzar el desarrollo de un movimiento sindical auténticamente representativo, capaz de desempeñar una función positiva en el fortalecimiento de la democracia." The Wall Street Journal, 20/12/88)

Como bien nos recuerda el articulista del periódico del capital financiero internacional, Democracia y Sindicalismo, son pilares fundamentales de esta sociedad regida por la razón económica y por la razón del estado, razones cada vez más iguales, y que mantienen a la inmensa mayoría en la explotación y en la miseria.

En su dominación contradictoria, ya que es continuo resultado de una lucha entre clases, el capital intenta llevar a su terreno el movimiento reivindicativo obrero, intentando encauzarlo de distintas maneras según las distintas fases que la acumulación de capital atraviesa. El sindicalismo es una de estas formas en un periodo concreto.

Estos últimos años aquí en España, la prensa (instancia cada vez más normativa del poder) está contínuamente señalando la debilidad del sindicalismo, criticando la debilidad de unos sindicatos que no tienen fuerza para hacer volver al trabajo a los huelguistas (Alúmina-Aluminio, Gijón, Euskalduna, Puertos,...), tratando de gremialistas, reaccionarias, mafiosas,... todas las formas de organización directa que se dan los obreros para lograr sus reivindicaciones. Porque este es el problema central para el capital: que el proletariado se organice por su cuenta.

Este problema se puso con toda su claridad y urgencia, a la salida del franquismo, durante los años 75 y 76, cuando el movimiento de las asambleas se imponía por todas partes, llegando en Vitoria (marzo/76) a su punto álgido: "o los sindicatos o las asambleas". Después de la brutal represión, el Pacto de la Moncloa (octubre/77) entre gobierno, patronal y sindicatos, será el dique de contención del movimiento de las asambleas.

El camino quedaba abierto para que un gobierno del PSOE con su central sindical, acometiera la reconversión industrial necesaria para la acumulación del capital: paro, precarización del trabajo, empobrecimiento real, legislación antiobrera (despido libre, recorte del derecho de huelga,...).

A lo largo de este camino, los trabajadores han visto suficientemente el papel jugado por los sindicatos, pacto tras pacto (Acuerdo Básico Interconfederal, Estatuto de los Trabajadores, Acuerdo Marco Interconfederal, Acuerdo Nacional de Ocupación, Acuerdo Interconfederal, Acuerdo Económico y Social), y los han denunciado hasta expulsarlos de sus asambleas.

Así el sindicalismo se ha ido debilitando, a la vez que el deterioro social va en aumento, con un malestar difuso que puede tomar de nuevo (como en Gijón, Cádiz, Euskalduna, etc.) las formas de organización directa, por su cuenta, de la clase obrera. Reforzar aquel para contener estas, volverá a ser tarea primordial de los actuales gestores del capital.

Pero el coste de tal hacer es cada vez mayor. Los sindicatos convocan a un paro general para no quedarse ya al margen definitivamente de los trabajadores, y el gobierno intentará aprovecharse de esto. Para ello, se servirán de nuevo de la mentira y del engaño:

Hablarán del 34 como referente històrico para situar la importancia del 14-D, pero no del 12 de noviembre del 76 en el que la COS convocaba también un día de paro para contener el movimiento de asambleas. Hablarán de una huelga insólita, como nunca ha habido en el postfranquismo, pero no hablarán del proceso huelguístico durante los años 75 y 76, verdadera insurección obrera, ni de las insurrecciones y huelgas durante la reconversión

Hablarán de la huelga como de algo insólito en Europa, como si la paz laboral reinara por todo lo ancho, sin hacer mención alguna de las insurecciones en los barrios de Londres, del año de huelga de los mineros británicos, de los procesos huelguísticos al margen y contra los sindicatos en Italia y Francia, del movimiento huelguístico e insurreccional de los obreros polacos.

La mentira estaba a la altura del engaño pretendido, pero éste ya no puede colar. Los obreros saben ya demasiado de pactos sindicales, y saben, antes y después del 14-D, que para conseguir sus reivindicaciones han de organizarse por su cuenta. El gobierno intentará sacar aún todo el beneficio posible: reforzar el espacio sindical, hacer nuevos pactos contra los trabajadores... Pero el coste ha sido grande: luchas de poder, desgaste político, recambios difíciles. Y es que la lucha de clases deja poco margen a las maniobras políticas, e impone, a la larga, la dura confrontación entre los intereses del trabajo y los intereses del capital.

Información sobre la cooperativa "Tierra y libertad"

Diciembre del 88

La Cooperativa está ya legalizada:

La cooperativa "TIERRA Y LIBERTAD" está ya registrada legalmente por el Gobierno Andaluz, en el libro de inscripción de sociedades cooperativas Andaluzas con el nombre de SOCIEDAD COOPERATIVA "TIERRA Y LIBERTAD" y el número de inscripción R.C. A. - SE/1132.

Logramos comprar la finca con una subvención del gobierno andaluz:

En el mes de Julio, la Consejería de Trabajo del Gobierno Andaluz concedió a la cooperativa una subvención de 27.000.000 de ptas. para la compra de las tierras. Estas tierras ya se han comprado y han costado 25.250.000 ptas. más los gastos de escrituras, notaría y trámites legales; aproximadamente el valor total de la subvención concedida.

Se ha comprado la finca "La Laguna" en el término municipal de EL BOSQUE (CADIZ) que tiene una superficie de 65 Ha. Esta finca tiene una parte de terrenos de cultivos y otra de bosque, lindando por la parte este con el pantano de LOS HURONES. La propiedad de la tierra y bienes pertenecen a la Cooperativa y ninguno de sus miembros tiene derecho a propiedad alguna, evitando así la división y partición de las tierras y del patrimonio.

Las tierras están abandonadas:

Las tierras llevan 5 años en abandono, tan sólo ha habido en estos años un rebaño de ovejas y cabras de 200 cabezas. La casa está en ruinas. Y además no dispone de mínima infraestructura: no tiene electricidad, ni vivienda, ni agua potable, ni sistema de riego, ni maquinaria, ni ganadería. El bosque está en estado de abandono, siendo necesario y obligado un primer trabajo de limpieza y poda para evitar el elevado riesgo de incendios forestales que existen en la región. Hay una amplia zona donde es posible iniciar trabajos de repoblación. El olivar está en peligro de perderse porque no se le hace ninguna labor desde hace años, agrabado porque los ganaderos que han ido arrendando los pastos de la finca cortaron todas las ramas a su alcance para echarlas al ganado. Este olivar necesitará dos años, como mínimo, de buena labor para poder empezar a recuperarlo. En general el estado de la finca es de abandono y se necesitará al principio algunas inversiones y duro trabajo para recuperarla.

Hay que trabajar duro para ponerla en explotación:

Ya se han empezado a hacer las labores de desvareto y poda en los olivos, con la aportación del trabajo exclusivamente voluntario de un grupo de 15 jornaleros de El Coronil, Montellano y Villamartin y el asesoramiento de un maestro de poda.

En Diciembre está previsto que un grupo de 30 jornaleros de la comarca planten 500 árboles diversificados, entre autóctonos de la comarca y frutales.

Hay cuatro familias de jornaleros, que pronto se trasladarán a vivir a la cooperativa, pero tendrán que arrendar una vivienda en El Bosque mientras se consigue la financiación necesaria para construir la casa. Estas familias empezaron los primeros trabajos de ara, siembra y pastoreo. Contando con la ayuda del trabajo voluntario de un grupo de jornaleros de los pueblos de la comarca.

Pero necesitamos también solidaridad:

Con el estado de abandono en que está la finca es urgente y necesario lograr la financiación de varias cosas imprescindibles para poner en explotación y funcionamiento la cooperativa:

- Para la construcción de la casa donde vivir.

- Para la instalación eléctrica, tanto de la casa como de otras dependencias de la Cooperativa, preferentemente con una instalación de energía solar.

- Excavación de un pozo de agua potable y la conducción de ella a la casa.

- Compras de pequeñas ganaderías para el consumo, tales como: pollos, gallinas, cerdos, pavos, conejos, vacas de leche, colmenas, etc.

- Compra de alguna maquinaria imprescindible: tractor, arado y un remolque.

Algunos grupos de personas de diferentes países han estado visitando la finca donde
instalaremos la Cooperativa.
Grupos de compañeros que
hemos conocido en la gira por
Europa y también algunas personas de España que se han
sentido inquietas por conocer



nuestro proyecto y nuestra idea de cooperativa.

Lo vamos a lograr con la solidaridad de mucha gente:

Hacemos un llamamiento de solidaridad para apoyar este proyecto. No es simplemente un proyecto económico, sino también una esperanza de cómo explotar la tierra respetando la naturaleza, sin necesidad de entrar en una lógica de rentabilidad que produce por producir destruyendo el equilibrio natural y agotando los recursos naturales.

Es también un proyecto de vida distinta, en donde el hombre sea el centro de la actividad y en donde se cultiven nuevos valores éticos y morales: la solidaridad, el compañerismo y la generosidad.

Para la ayuda técnica se ha creado en Córdoba un gabinete de técnicos pertenecientes a Universidad de Córdoba y a la fundación Paco Natera, que se encargarán de elaborar cada proyecto de la cooperativa.

Apelamos a las personas que creen en esta utopía.

SOCIEDAD COOPERATIVA ANDALUZA "TIERRA Y LIBERTAD" Manuel Lara Bda. Llanos de San Sebastián, 55 El Coronil (SEVILLA)

Cuenta bancaria Sociedad Cooperativa Andaluza "Tierra y Libertad" Banco Español de Crédito Oficina de El Coronil nº de cuenta 336-271 EL CORONIL (SEVILLA) españa

La aplicación de servicios mínimos mantiene el boicot a la huelga intermitente en Las Palmas

Las medidas excepcionales decretadas por el Delegado del Gobierno en Canarias, Eligio Hernández, y el presidente de la sociedad estatal SESTIBA, Anastasio Travieso, han impedido desde que se inició la huelga intermitente el 1 de octubre de 1988 que el colectivo de estibadores del puerto de La Luz y de Las Palmas ejerciera su Derecho Constitucional a la Huelga. Durante todo este período de lucha, la actividad laboral de los estibadores portuarios ha estado supeditada a dos ilegales cierres patronales y a la aplicación indiscriminada de servicios mínimos decretados para todas las operaciones, tanto de estiba y desestiba, como de recepción y entrega.

Los primeros días del año 1989 no han cambiado ni mejorado la actuación de la Administración en el conflicto portuario. Las irregularidades e ilegaliades que hasta la fecha ejecutaban los máximos representantes del Gobierno central en estas islas, e implicados directamente en los sucesos y acontecimientos habidos en el recinto portuario, se repiten día a día. Se conculca el Derecho constitucional a la Huelga con la injustificada aplicación de servicios mínimos, se permite la repetición de turnos a personal ajeno al censo de estibadores y Registro Especial de Trabajadores Portuarios (RETP), se incumple el famoso Real Decreto-Ley en su artículo 12 al permitir que trabajen

esquiroles en el puerto sin que se agoten las listas de estibadores del censo y RETP, se incumplen, también, los acuerdos, pactos y convenio de este puerto y se coacciona la Libertad Sindical de los distintos miembros del Comité de Empresa y Comité de Huelga.

Por parte de la asesoría jurídica del colectivo de estibadores del Puerto de La Luz y de Las Palmas se han presentado las pertinentes denuncias a los organismos competentes como un intento más de paliar la actuación de la Administración y encauzarla en el marco de la legislación vigente con el objeto de regularizar y legalizar toda la actividad laboral en el

La territorial continúa sin emitir resolución

Desde que el pasado 12 de noviembre el presidente de SESTIBA, Anastasio Travieso, remitiera a la Dirección Territorial de Trabajo el Convenio Colectivo para el año 88 que estaba negociando con los representantes de los estibadores portuarios y las modificaciones sustanciales que a su criterio debían imperar y variar las relaciones laborales de los trabajadores y las empresas, la autoridad laboral continúa sin emitir una resolución al respecto. Esta maniobra de Anastasio Travieso y las "vacaciones forzosas" que ha emprendido la resolución laboral demuestran una vez más que la Administración socialista elude su compromiso político con la clase trabajadora y consiente que personajes públicos de su partido sean los principales responsables de las mayores ilegalidades que se cometen en beneficio de los explotadores de la clase obrera.

Conflicto colectivo contra todas las empresas

El Comité de Empresa, en representación de la totalidad de los trabajadores portuarios de la plantilla del Puerto, promovió en la Dirección Territorial de Trabajo, el 27 de diciembre, un conflicto colectivo contra las empresas portuarias del Puerto de La Luz y de Las Palmas. Esta actuación está encaminada a conseguir que se dicte una sentencia que declare que las empresas están obligadas a aportar para el fondo del salario colectivo la totalidad de los porcentajes establecidos en el convenio colectivo, firmado en octubre de 1987 y todavía vigente, abonando las diferencias dejadas de aportar desde el 1 de enero del 88, ya que esta merma porcentual constituye un perjuicio y una diferencia salarial que daña los intereses de los estibadores portuarios.

Primer juicio por las jubilaciones forzosas

De los 173 estibadores portuarios del censo a los que se les aplicó la jubilación anticipada forzosa el pasado 1 de octubre-88, treinta y nueve de ellos comparecieron el lunes 9 de enero ante Magistratura para responder a la demanda interpuesta por el asesor laboral del colectivo contra la OTP y la empresa estatal SESTIBA. En el acto se expusieron las condiciones bajo las que se efectuaron las jubilaciones según la óptica de cada una de las partes. Mientras se está a la espera de que el magistrado dicte sentencia en las próximas semanas se espera sean públicas las fechas de comparecencia del resto de compañeros afectados por esta medida, tanto fijos de empresa como del censo.

(de la página 1)

Tenerife. Sigue el cierre patronal

SESTIBA hizo caso omiso de tal requerimiento, alegando su presidente (Guillermo Bencomo) que no se daban las condiciones para el levantamiento del cierre. A partir de esto, la Dirección General de Trabajo revoca la decisión anterior en la que pedía la reapertura del puerto y en una siguiente resolución de 3 de enero dice: "Considerando: Vistos los proceptos legales citados y demás de aplicación, esta Dirección General acuerda:

Primero: suspender la ejecución de la resolución de la Dirección General de Trabajo de Santa Cruz de Tenerife de que se ha hecho mención.

Segundo: notifíquese la presente resolución a los interesados".

La postura de los estibadores es clara: se le ha pedido a SESTIBA a través de escritos a ésta y a la prensa que levante el cierre, ya que es ilegal, decretándose como medida de presión para coartar e impedir el derecho a la huelga y porque no se han dado las circunstancias que justifiquen este cierre, recogidas en el Real Decreto Ley de 4 de marzo de

A partir del 15 de diciembre, con el cierre patronal, empiezan a trabajar en el puerto unos trescientos esquiroles.

A través de la prensa se dice que después de producirse el cierre, el puerto funciona mejor, pero lo cierto es que se ha producido deterioro en mercancías y maquinaria, robos en el recinto portuario e incluso el día 16 de diciembre hay dos incendios que destruyen parte de la carga almacenada en el muelle y del que se intentó culpar a los trabajadores portuarios: a todo esto es a lo que llaman normalidad y buen funcionamiento del puerto.

Guillermo Bencomo plantea que para abrir el recinto portuario necesita garantías por parte de los estibadores pero ya no se le pueden dar más garantías de las que se le han dado. Guillermo Bencomo y Sestiba lo que quieren es que se levante el preaviso de huelga y se vaya a trabajar bajo las condiciones que ellos quieren.

El Registro Especial de Trabajadores Portuarios de las Palmas intenta llegar a un acuerdo con las empresas consignatarias estibadoras, el Di-

El Registro

Especial del puerto

de Las Palmas

rector Provincial del INEM y el Director Territorial de Trabajo sobre la polivalencia de categorías cuando se agote alguna de las listas.

Desde que el presidente de SESTIBA levantó el cierre patronal indefinido el 5 de diciembre, los estibadores del RETP se han visto afectados por la aplicación de medidas excepcionales amparadas algunas de ellas, según lo proclama la Administración, en el famoso Decreto-Ley. La permisibilidad de trabajar con esquiroles que les otorga a las empresas el artículo 12 del decreto cuando se agoten las listas del censo y RETP ha ocasionado, para estos últimos, graves perjuicios pues se han visto relegados a la inactividad, sobre todo los capataces, cada vez que en un pase de lista se ha agotado una especialidad. En los nombramientos que no se puede completar una mano con los especialistas cualificados del registro especial se consiente que las empresas trabajen con gente de la calle antes que permitir la polivalencia de las categorías. Así, mientras la gente del RETP se queda sin trabajar, en su mayoría capataces que están realizando 1 ó 2 turnos por semana, ilegalmente se concede autoridad a las empresas consignatarias estibadoras para trabajar con personal no cualificado y que éste desempeñe, además, diversas tareas dentro de las operaciones de estiba y desestiba de buques, reconociendo así la polivalencia para los esquiroles y no para el personal cualificado del registro especial.

A pesar de heber denunciado estos hechos ante el Director Provincial del INEM y éste remitirnos al Director Territorial de Trabajo no se ha podido llegar a un acuerdo ya que para aplicar la polivalencia, se nos exige el consentimiento de las empresas y el presidente de la Asociación de Consignatarios se manifiesta disconforme con el tema. Para el próximo 18 de enero se tiene previsto un nuevo encuentro entre las partes con objeto de solucionar cuanto antes una de las muchas ilegalidades que perju dican el desempeño de la actividad laboral de los estibadores del registro especial de Las Palmas, ya que si no se les concede la polivalencia tampoco se podría aplicar el artículo 12 del decreto al no agotarse

Carboneras

CARBONERAS es un puerto declarado de interés general, situado junto a ALMERIA, y viene operando con 22 trabajadores portuarios. Nunca existió OTP, por lo que estos 22 trabajadores portuarios han estado en la plantilla de la empresa estibadora ASMAR.

Estos 22 trabajadores consiguieron pues que en las nóminas de dicha empresa se les reconociera como estibadores portuarios, y también que se les diera de alta en el Instituto Social de la Marina.

Dias antes de finalizar el año 1988, ASMAR dice que va a cerrar y que estos trabajadores portuarios pasen a la empresa Hornos Ibéricos Alba, que es la empresa estibadora que tienen las fábricas del cemento y del yeso. Los 22 estibadores dicen estar de acuerdo si el pase es con subrogación (respetando la categoría de estibador portuario y el régimen especial). La empresa Hornos Ibéricos Alba se niega a ello y los barcos son trabajados por los trabajadores de ASMAR.

Los 22 estibadores portuarios plantean lo absurdo de tal agresión, ya que si CARBONE-RAS es un puerto de interés general, la estiba y desestiba es un servicio público y debe hacerse por estibadores portuarios. Actualmente los 22 estibadores, que están organizados en COORDINADORA, están negociando.

Málaga. En defensa del puerto comercial

Cuanto más dura una polémica incitada, más cerca se está de tocar fondo. La propiciada por el Alcalde sobre el Puerto está camino de prolongarse y, de seguir lanzando ideas, puede llegarse a la conclusión de que el Alcalde se equivoca un poco con su Ciudad. Eso puedehacernos pensar, si acaso haya concluido ya la poquita política social que merecían hacer los socialistas y quedar sólo por hacer políticas de aventura; y utopia, como él prefiere calificar sus ideas. Curioso, porque la mayoría de las utopías sociales se han abandonado por irreales y, sin embargo, ahora se da pábulo a las utopías de alto nivel, de ejecutivo agresivo.

Para empezar, nadie se atrevía a coger al Puerto y el Alcalde lo ha cogido por la cola, para tirarlo, porque huele a petróleo. Nunca se preocupó tanto el Alcalde de que el petróleo no manchara a los bañistas de la Misericordia. Ahora le preocupa que no manche los cascos blancos de los yates ociosos.

Los trabajadores portuarios, que somos los herederos de los que tanto cargaron sobre sus hombros para hecer esta Ciudad, sólo trabajamos una tercera parte de las jornadas del año, unos ocho o diez días al mes. El resto estamos cobrando el desempleo, desde siempre. Ello sólo nos repercute en que nuestros días cotizados son muy pocos respecto de los vividos y cuando llegue la hora de la jubilación cobraremos pensiones de miseria. Mientras, vamos todos los días a ver si nos dan trabajo, como a la plaza del pueblo. Al puerto le sobran ganas, pero le falta impulso.

Por la importancia de los puertos para la economía de un país, tienen sus trabajadores propios, especializados en cargar y descargar barcos, organizados en la Organización de Trabajadores Portuarios, como un retén a disposición de las empresas portuarias, que solicitan nuestros servicios según sus necesidades, sin que soporten la carga social del trabajador los días sin actividad portuaria. En esas condiciones está falseado el mercado de trabajo, inflados los beneficios particulares, la competencia no rije con sus leyes, y el puerto no crece son soltu-

Para colmo, en los últimos dos años, el desaliento es mayor tras la aparición del real decreto que reformó el servicio público de estiba y desestiba de buques. En ese se obliga a las empresas portuarias a aso-

ciarse con el Estado en una Sociedad Estatal que organice el servicio, pero el Estado es socio mayoritario; es decir, el trato es que el Estado se queda con la mitad de las actuales empresas portuarias a cambio de los edificios y el personal que siempre habían considerado como suyo, y no lo pagaban. Así nadie quiere que pase nada, que todo se quede como está y, si mientras el puerto se seca, que se seque. Pero eso, ni dejándolo al olvido, ocurrirá.

No puede llenarse el puerto de barcos si quienes sobre él influýen son: de una parte, el beneficio de unas empresas que establecen sucursales en puertos limítrofes para hacer la competencia a Málaga y presionar sobre sus condiciones de trabajo; y de otra, un Alcalde que ve el mundo a través

del valor del suelo urbano, tan menguado con la resta de Torremolinos.

Resulta increíble leer que al Alcalde le "sonrojaría administrar 600.000 metros cuadrados en el centro de una ciudad como la nuestra y decir que se ganan 1.000", como ha dicho en el SUR del dia 20 de octubre, refiriéndose a su compañero en la presidencia de la Junta del Puerto. Son palabras de gerente en vez de alcalde. La ciudad no sólo es suelo, es también su historia y cómo la ha hecho, y a nadie le cabe la menor duda de que si hasta ahora el puerto comercial ha servido para hacer una Málaga, sin ese puerto, Málaga sería irremediablemente de otra forma, de otra hechura. Por muy alto que pueda ser el valor del suelo y las plusvalías privadas que se obtengan, mayor es el coste social de la supresión del Puerto Comercial de Málaga, entrada y salida de mercancías de todo el mundo.

El puerto se está reconvirtendo y por tanto no es válido referir su actual actividad para proyectarla negativamente hacia el futuro. Pero si en río revuelto se le va a desmantelar se le estará hurtando a nuestros hijos la posibilidad de seguir haciendo de Málaga y su

provincia una tierra industriosa y mercantil, como siempre fue. Y tampoco vale establecerle condiciones a la opinión pública, como la que se pretende, al unir la deseada desaparición de todos los depósitos de esta ciudad con una supuesta desa-

parición del puerto. Eso no es tan cierto. Para quitar los depósitos hay que ponerlos en otra parte y

como se escribía en SUR, o se los llevan de Málaga o se los pone a seis kilómetros. Esta última solución es un parche, y la otra supondría hacer otro acueducto desde Puertollano a algún puerto que quiera soportar depósitos. Esta decisión ya no es sólo del Alcalde, tendrá que negociarla, que es su trabajo y no simplemente adivinar

Si de lo que se trata es de

el futuro.

quitar barreras a la ciudad, que se quiten, pero que no se pongan otras doradas, de lujo, de alto nivel, que hagan a los malagueños visitar su puerto como extraños en su tierra, como en Puerto Banús. Las barreras que deben quitarse para que la ciudad sea grande es la que divide a sus propias gentes y que el cauce del Guadalmediana nos recuerda día a día. Cuando no parta el río a la ciudad, su puerto podrá crecer hacia el sur, como ya se ha recordado en esta polémica. Defendamos que el Puerto Comercial de Málaga crezca hacia el sur cuando la ciudad lo hace, porque eso ha sido así de

> Juan Barragán García Un portuario

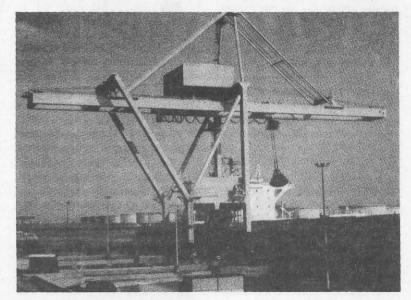


En TARRAGONA se ha llegado a un acuerdo sobre el Convenio y el Plan de Empleo, por parte de los estibadores, de las empresas y de la Sociedad Estatal, hasta llegar a firmar un preacuerdo por las tres partes. Pero por el momento está retenido en Madrid.

En el Plan de Empleo, se lo-

graría la entrada de 40 estibadores, ya que al ser la plantilla actual de 240 y estar por encima del 75% de los turnos, se debe fijar la plantilla en 280.

El Convenio, firmado por un periodo de dos años, contempla una subida salarial lineal de un 12% el primer año y un 11% el segundo.



Palma de Mallorca

Siguen despedidos los 52 estibadores portuarios de la Sociedad Estatal del puerto de Palma de Mallorca.

La incongruente decisión de cerrar la Sociedad Estatal y pasar todos a fijos en las empresas, cuando TRANSMEDITE-RRANEA, por ejemplo, tiene 10 fijos y le quieren poner 16 más, sin trabajo para todos, o bien contando que llegará al puerto graneleros, madereros, y los barcos de pesca, que han de ser manipulados,... no quiere decir otra cosa que el intento de privatización total, y la disposición de tener en el INEM un personal útil y sin compromiso laboral alguno.

El 27 de diciembre llegaron. estibadores, Puerto Autónomo y Sociedad Estatal, a un acuerdo de que de los 52 estibado-

res, 14 quedaran en la Sociedad Estatal, y los otros 38 fueran fijos de empresa. En este acuerdo también se contemplaba el empezar la negociación del Convenio en enero, y el compromiso de pagar la cuota de la Seguridad Social los días que han estado sin trabajar.

Pero el día 4 de enero, cuando se iba a ratificar dicho acuerdo, les imponían a los estibadores la condición de rebajar las manos en un 50%, a lo que los estibadores se nega-

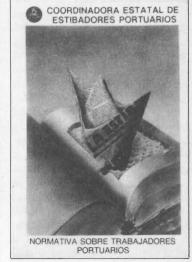
Los 52 estibadores pues continuan despedidos, y el puerto funciona con los fijos y con esquiroles. Se ha presentado pues un preaviso de huelga para los días 21-29 de enero, y 1-7 y 13-19 de febrero.

Coordinadora: 10 años de historia

COORDINADORA ESTATAL DE **ESTIBADORES PORTUARIOS**



I HISTORIA DE UNA DECADA II NORMATIVA SOBRE TRABAJADORES PORTUARIOS



de nuestra historia como organización, y agrupar todo el cuerpo jurídico que regula nuestras relaciones laborales.

Entresacamos de la introduc-

mo organización no puede ser, mos a ser mañana."

Con estos dos libros, COOR- de hecho no es, obra de un DINADORA intenta recopilar día, de unos meses. Es obra las más importantes páginas de muchos años. Se han aunado muchos esfuerzos, lealtades y deslealtades, trabajo y desaliento, confianza y desidia, porque la realidad es dialéctica y el error es compañero de fatigas de la verdad. Pe-"En la primera parte se desa- ro lo más importante, es sinrrolla, paso a paso, nuestra duda, que nuestra historia es historia. De nuestra historia la que ha hecho posible nuessurge inevitablemente nuestra tro presente y de nuestro preidentidad, lo que somos. Lo sente, de lo que hoy es la orque conforma nuestro ser co- ganización depende lo que va-

El comercio de las armas. El negocio de la muerte

(Preguntas y respuestas sobre la industria y el comercio de armas)

Por otro lado, los efectos negativos de la inversión militar (los costos de oportuniad) tienen consecuencias debilitadoras a largo plazo en los países desarrollados, que resultan devastadores a corto y medio plazo en el caso de los países del Tercer Mundo. Se ha demostrado que para tales países ello supone un camino hacia el desastre: un país en vías de desarrollo necesita inversión productiva, educación de la fuerza de trabajo, mejora de la asistencia sanitaria, sistemas de comunicación y transporte, más y mejor equipamiento... Desviar recursos de la satisfacción de estas necesidades básicas supone optar por un fuerte potencial destructivo para la economía del país.

España, donde la mayor parte del sector de economía de la defensa es de titularidad pública, no es una excepción. También aquí los efectos económicos a medio y largo plazo son negativos.

4. ¿Exige la defensa de un país contar con una industria militar poderosa?

Suele decirse que la defensa de un país exige una industria de defensa potente, viable y con capacidad y vocación exportadora. Lo que no se dice, sin embargo, es quién decide las necesidades defensivas del país en cuestión. La historia reciente demuestra que las prioridades señaladas por los centros de decisión política no coinciden con las percepciones de la opinión pública: quieren defendernos de personas o naciones que no consideramos amenazantes. La política de defensa oficial suele sobrevalorar los aspectos militares y armamentistas, a causa del militarismo imperante, y neglige los aspectos político-diplomáticos o económicos. Lo cierto es que las argumentaciones de la industria de armementos y de la política de defensa oficial hablan siempre de "interés nacional" pero, curiosamente, son ellos mismos quienes deciden unilateralmente qué hay que entender por "interés nacional".

5. ¿Es posible una política de defensa estrictamente defensiva? ¿Costaría menos?

La investigación y producción de armas funciona con una dinámica propia, siguiendo criterios comerciales y de mercado. Ello significa que, desde una perspectiva estrictamente defensiva —no provocativa ni intervencionista—, se

fabrican armas innecesarias. Clara y llanamente: las armas no se fabrican tanto por "interés nacional" como por razones de provecho económico de las empresas del sector. El interés nacional "coincide" a veces curiosamente con el interés del empresario o del complejo militar-industrial.

Se puede articular una política de defensa mucho más barata renunciando a todas las armas ofensivas, 10 veces más caras como promedio que las destinadas a contrarrestarlas.

El gobierno español, no obstante, ha optado por la vía contraria: fabricar, mediante proyectos nacionales e internacionales, todo tipo de armas convencionales, algunas innecesarias (como el portaaeronaves "Príncipe de Asturias") y otras muy sofisticadas o ofensivas como el Avión de Combate Europeo. La explicación es sencilla: se ha optado por una política de seguridad basada en el rearme y la fuerza militar y eso, y no el "interés nacional", supone fortalecer la industria bélica autóctona.

6. ¿Hay que contar con una industria militar potente para evitar la dependencia exterior?

Se suele decir también que el desarrollo de una industria de defensa autóctona permite disminuir las compras de material a otros países y mejorar la autosuficiencia.

Lo que no suele decirse, sin embargo, es que las necesidades de armamento de un país dependen del tipo de defensa escogido o de las alianzas en que se participa. En España se ha optado por un tipo de defensa que implica necesariamente importar muchos sistemas armamentistas, pese a que, a medio plazo, las importaciones podrían reducirse mediante cofabricaciones internacionales y fabricación autóctona. Hemos de repetir nuevamente que muchas de estas armas serían innecesarias con una política de defensa no provocativa.

Además, la independencia de un país no se basa únicamente en la autosuficiencia en materia armamentista. En una época en que, al menos en los países desarrollados, no se estilan las invasiones militares, la penetración económica, financiera, cultural, resulta mucho más eficaz. Pues bien, entre 1980 i 1987 las inversiones extranjeras en España se han multiplicado por 8,5, pasando de 85.415 a 727.279 millones de pesetas. El aparato militar parece haber sido incapaz de frenar esa invasión.

7. ¿La industria de armamen- - to crea puestos de trabajo?

Diversos estudios de Naciones Unidas señalan que idéntica inversión en un sector que no sea el de la industria de defensa generaría más puestos de trabajo, al eliminar la exigencia de especialización notable propia de este sector. Pero analicemos concretamente la realidad española.

El crecimiento de las industrias del sector ha sido y sigue siendo desigual. Algunas empresas han visto incrementar notoriamente sus cifras de ventas y exportaciones. Otras, empero, presentan importantes déficits y están sometidas a profundas reestructuraciones. Lo cierto es que la tendencia dominante es la de promover empresas de capital intensivo y, por tanto, con poca mano de obra. Las cifras lo muestran claramente: los resultados de las cuatro grandes empresas públicas del sector BAZAN, SANTA (CASA, BARBARA, ENASA) muestran en el período 1980-86 un incremento de la cifra (conjunta) de ventas (+ 95,6%), de inversiones (+ 147,1%) de exportaciones (+ 84,8%), mientras que ha disminuido (en un 1,9%) la cifra total de trabajadores.

Es decir, que la tecnología militar no sólo no crea puestos de trabajo sino que los hace disminuir. Además, la misma inversión en otro sector siempre crearía más.

8. ¿Es inevitable la exportación de armas?

Lo cierto es que no necesariamente. Todo depende de si se produce sólo por razones de seguridad o si se produce para exportar. No obstante, las declaraciones oficiales suelen ser circulares: la industria de armamentos asegura la capacidad de defensa; habida cuenta de los precios actuales de los productos bélicos, la viabilidad de la industria exige aumentar la producción para reducir costos; la sobreproducción, no obstante, exige exportar.

La verdad es que hay industrias de defensa creadas en función de la exportación y no de la satisfacción de las necesidades del mercado interior. Hay países donde sólo se exporta una cuarta o quinta parte de la producción (Suecia, República Federal de Alemania); otros, como Italia, exportan por el contrario un 70% de su producción.

España (como Francia o Gran Bretaña) exporta un 50% de la producción del sector, lo que significa que muchas armas (como el Aviocar C-212 de CASA) fueron diseñadas para ser vendidas al exterior.

Que la producción de armas se oriente más a satisfacer necesidades internas o bien a la exportación depende básicamente de opciones políticas.

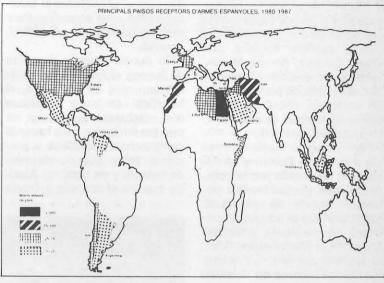
9. ¿La exportación de armas tiene algo que ver con criterios políticos?

Justificar la exportación hablando de la necesidad de reducir costos y de rentabilizar el esfuerzo de investigación y desarrollo supone olvidar el carácter político de la industria de defensa. En todos los paí-

peo) a Irán, tiene tantas ganas de obtener beneficios, incluso ilegales, como la española. Por consiguiente, el menor porcentaje de exportaciones de la produción sueca del sector se debe a la actuación política del gobierno. Sea como fuere, exportar para "rentabilizar costos" no exime a las empresas, autoridades y ciudadanos de la responsabilidad política de vender armas a dictaduras, países que violan los derechos humanos o naciones en guerra.

10. ¿Se puede controlar internacionalmente el comercio de armas mediante pactos o tratados?

Teóricamente sí. Resultaría posible establecer acuerdos



ses la industria de defensa es favorecida y fomentada por los gobierno; en todos los países goza de incentivos y subvenciones; en todos los países hay legislaciones o reglamentaciones de las exportaciones. No estamos hablando de un sector industrial típico; en este caso, sea como sea, es el Estado el principal y a menudo único comprador de la producción. No se pueden mantener a la vez dos discursos contrapuestos: o "hay que disponer de estas armas por razones de seguridad nacional", independientemente de su coste dado que suele decirse que la defensa no tiene precio, o "el mercado nacional nunca justificará por sí mismo las cuantiosas inversiones derivadas de la producción de armas". Pretender mantener ambas cosas como verdades simultáneas invalida sendas afirmaciones.

La industria sueca, como ha probado el caso de las exportaciones fraudulentas de la empresa Bofors (con la complicidad de buena parte del sector europeooccidental de explisivos y municiones a través del llamado "cártel" euro-



entre países suministradores para reducir el volumen de transferencias, impedir el de cierto tipo de armas o la exportación a determinados países. Sin embargo, los intentos han sido escasos y sin éxito. Algunos de ellos, como las restricciones que regulan organismos como el COCOM o el London Suppliers Club, responden a motivaciones derivadas del enfrentamiento Este-Oeste.

Queda la posibilidad de limitaciones y control a partir de acuerdos de Naciones Unidas o embargos adoptados por organismos internacionales. En cuanto a Naciones Unidas, las iniciativas han sido numerosas. El año 1978, en ocasión de la I Sesión Especial dedicada al desarme, todos los estados miembros prometieron que los receptores y proveedores iniciarían conversaciones para limitar las transferencias de armas convencionales. Hasta el momento no se ha pasado de este estadio inicial de promesa. Tampoco han funcionado los embargos: Sudáfrica está sometida a embargo de acuerdo con la decisión tomada en las Naciones Unidas, pero ello no ha afectado demasiado a sus transferencias comerciales. Hay muchos procedimientos para burlar estas medidas.

Por tanto, los acuerdos internacionales, si bien son muy deseables, no suelen funcionar por: la falta de datos claros y aceptados por todos los países sobre las transferencias; los diferentes intereses económicos y políticos en juego; las justifi-

cláusula de no reexportación;

2) un Certificado Internacional

de Importación, o documento

que acredite la llegada a su

destino por el país importador.

El Gobierno fijará a qué países

debe exigírseles; 3) fijación de

plazos, compromisos o cláusu-

las específicas para ciertos paí-

ses; 4) Certificado de Ultimo

Destino expedido por las auto-

ridades del país importador,

para armas de guerra; c) en

ciertos casos, la Junta podrá

exigir con posterioridad al acto

exportador un Certificado de

Verificación de Entrada para

asegurar que el producto ha

sido despachado a su destino.

Por último, el Decreto prevé

la publicación de una lista de

productos que se consideran

incluídos dentro de la catego-

ría de "material de defensa y

productos y tecnologías de do-

No. La reglamentación ha

mostrado ser muy vulnerable a

las operaciones ilegales, como

muestra el hecho de que se

hayan exportado armas a paí-

ses sometidos a embargo co-

mo Irán, Iraq, Chile, Sudáfri-

ca. Por ejemplo, durante el pe-

ríodo 1980-87 se han exporta-

do a Irán e Iraq armas por

valor de 100.000 millones de

pesetas. La sistemática vulne-

ración de la reglamentación,

sin embargo, tiene mucho más

que ver con la falta de volun-

tad política de hacerla cumplir

que con la propia reglamenta-

14. ¿Se cumple la ley?

ble uso".

caciones de gobiernos y empresas aduciendo la libre soberanía y el derecho a la libre empresa.

Por tanto, resulta imprescindible fomentar los controles a nivel de Estado de la producción y exportación de armas.

11. ¿Puede un país determinado controlar las transferencias y exportaciones?

Puede hacerlo. Topará, sin duda, con dificultades políticas, económicas, legales, técnicas (como establecer una lista clara de qué se entiende por "arma") pero, una vez más, hay que decir que se puede hacer aquello que realmente se desea hacer. Países como Suecia o Austria lo han hecho, optando por políticas restrictivas de sus exportaciones. Los países que optan por políticas claramente restrictivas reciben la presión del complejo militarindustrial. No resulta difícil oir cosas como éstas: "si no las vendemos nosotros, alguien lo hará... así las cosas, mejor que aprovechemos nosotros...", ni tampoco recurrir a tráfico de influencias, sobornos y chantajes.

A diferencia de España, muchos países tienen comisiones parlamentarias que controlan la exportación de armas y crean comisiones de investigación para seguir las operaciones triangulares y diversas exportaciones encubiertas a través de certificados de destino final falsos, etcétera. La política española, pese a la actual legislación, es muy permisiva.

12. ¿Existen medidas indirectas que fomenten las limitaciones del comercio de armas?

Haberlas las hay, efectivamente. Entre otras: a) recortar los presupuestos militares; b) dedicar los recursos ahorrados al desarrollo (sin aceptar que por "desarrollo" se entiendan cosas como vender camiones para uso militar a países en vías de desarrollo); c) impedir que las ventas de armas a países del Tercer Mundo se hagan con créditos FAD (Fondo de Ayuda al desarrollo); d) iniciar un proceso de conversión de las industrias bélicas en industrias dedicadas a la producción de bienes socialmente útiles.

No basta, por consiguiente, con una legislación restrictiva. Debe complementarse con una firme voluntad de cumplirla.

13. ¿Cuál es la legislación española? ¿Puede exportar quien quiera y adonde quiera?

Hasta hace muy poco la única legislación que existía era la regulación del funcionamiento de una Junta Interministerial Reguladora del Comercio de Armas y Explosivos (JIRCEAE) creada el 15 de diciembre de 1978, y encargada de conceder o denegar las licencias de exportación. La Junta está formada por representantes de los ministerios de Exteriores, Economía y Hacienda, Defen-



sa y Comercio. Está presidida por el Director General de Política Comercial. Cada miembro tiene derecho de veto sobre cualquier operación.

La JIRCEAE puede fijar restricciones, pero de acuerdo con criterios políticos comunicados de forma oral por el Gobierno. La documentación exigida es escasa: certificado de destino final o último destino procedente de un país que no esté en guerra; garantía de que el barco o avión de trans-

Energía, Defensa (DGAM) y el Director General de Aduanas e Impuestos Especiales (Economía). Una de las novedades es el aumento de nivel jerárquico de la Junta. El Decreto establece un Registro Especial de Exportadores de estos productos, en el que deberán inscribirse todos quienes deseen realizar operaciones de este tipo (exceptuando las Fuerzas Armadas y las Fuerzas de Seguridad del Estado). En cuanto a normas, el De-

FLUXES D'ARMES ESPATIVOLES EN EL PERIODE 1980-87 (en millers de millors ptes

porte no tocará un país en guerra durante su ruta. Se autorizan límites máximos de las operaciones, que han de realizarse en un plazo de seis meses (ampliables) tras la autorización. Las autorizaciones han de comunicarse al Servicio de Aduanas.

Aunque el país receptor sea objeto de embargo posterior, existe la obligación de servir recambios.

Recientemente (Consejo de Ministros de 25 de marzo de 1988) se aprobó, tras un año de rumores, un real decreto que cambia algo las cosas. aunque no en demasía. Aparece una Junta Interministerial Reguladora del Comercio Exterior de Material de Defensa y Productos y Tecnologías de Doble Uso (JIRCEMDPTDU), formada por representantes de Comercio, Exteriores, Economía y Hacienda, Industria y VALOR DE LES.EXPORTACIONS, PER SECTORS, 1980-87

creto establece para la exportación las siguientes: a) obtención de autorización administrativa; b) su obtención puede implicar: 1) una hipotética ción. Es decir, que sin empeño para hacer que se cumpla se convierte en papel mojado.

Por ejemplo, cuando una docena de países tienen comisiones de investigación derivadas del escándalo del "Irán-Contragate" o de las exportaciones fraudulentas a los países enfrentados en el conflicto del Golfo Pérsico, España, pese a su participación no desdeñable de acuerdo con el propio informe Tower (Iran-Contragate) y el informe sobre el caso de la Bofors sueca, ha optado por prescindir de cualquier investigación.

15. ¿Limitar el comercio de armas significa generar más paro?

En absoluto. En primer lugar,

globalmente hablando la industria militar destruye puestos de trabajo al sustraer inversiones al sector civil. De acuerdo con cifras de la Oficina Estadounidense de Estadísticas Laborales, 1.000 millones de dólares podrían generar los siguientes puestos de trabajo:

Defensa e	
inversión militar	75.710
Transporte de	
personas	92.701
Construcción	100.072
Sanidad	138.939
Educación	187.299

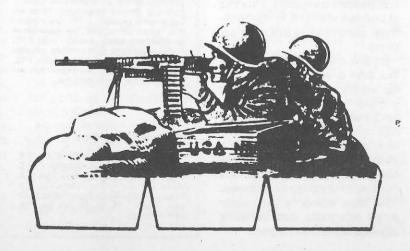


En segundo lugar, el objetivo de una campaña contra el comercio de armas no es cerrar las empresas. Naturalmente, somos conscientes de que mientras exista industria de armamentos habrá presiones para exportar sus productos. De ahí que, a medio y largo plazo, propongamos convertir las empresas y/o divisiones de defensa para que produzcan bienes alternativos, socialmente útiles. Ello impulsaría el desarme, produciría una mayor estabilidad y perspectivas de mejora de los trabajadores de la antigua industria de armamentos, alentaría el desarrollo económico al dedicar recursos -humanos y materiales - a la investigación y desarrollo de bienes civiles, y permitiría satisfacer diversas necesidades sociales.

16. ¿Se puede convertir realmente la industria de armamentos?

Ciertamente sí. No se trata de una promesa irrealizable. En primer lugar, existen ejemplos y propuestas muy elaboradas en diferentes países. En segundo lugar, los criterios generales para el caso español, a falta de estudios concretos coordinados con los sindicatos, son muy claros: a) los productos alternativos debería producirse en el propio lugar de trabajo, empleando las fábricas, líneas de montaje y recursos materiales ya existentes, con las innovaciones y nuevas inversiones que se precisaran; c) los nuevos productos deberían ser factibles y necesarios, es decir, productos susceptibles de ser comprados por el público o por el gobierno; d) los trabajadores no tendrían que trasladarse; e) la totalidad del proceso de conversión y realización total y absolutamente democrática.

> Campaña contra el comercio de armas c/Rivadeneyra 6, 1° 08002 Barcelona



BOLETIN DE LA

LA ESTIBA.

Revisión

Vinaroz

rdia Civil diselvió el

Boicot

Actualizamos la cos que no deben y deben ser boicot	ser tratados		de Coordinadora, bajado en Vilano-
VILANOVA:	Bat		Neuwis
Denatzu	Leskas	Ski	
Speranza	Apolonia		BURRIANA:
Elvira	Ferial		Tourbo
Visel	Apolonia 9		Lefkas Island
Casablanca	Ferial Kalkavan		Cheli
Lemsterland	Nicolás		Viola
Nerve	Rea Sun		Monr Parnis

LA ESTIBA

DESDE ZARAGOZA

La situación en TUZSA

Estimados compañeros:

Nuevamente nos ponemos en contacto para informaros de cómo está la situación jurídico-laboral de los compañeros de TUZSA.

En la fecha de hoy todavía no tenemos constancia del resultado del juicio celebrado en el Tribunal Supremo en Madrid sobre los 13 compañeros despedidos por la huelga del 86. En cuanto tengamos noticias de ello os lo comunicaremos.

Referente a los asuntos que en materia penal tenemos pendientes, comunicaros que ya nos han confirmado las fechas de los juicios. A pesar de que intentamos que todos los compañeros procesados fuesen juzgados en un mismo juicio, no ha podido ser así y el día 10 a las 11 horas en la Sección 2ª de la Audiencia Provincial juzgan a 7 compañeros acusados de desórdenes públicos, pidiéndoles 7 meses de arresto menor y multas económicas por persona.

COCINA MARINERA



BRANDADA DE BACALAO

De origen provenzal, este plato se puede consumir frío o caliente.

Ingredientes (para 6 personas) y manera de prepararlo:

Cogemos medio kg. de bacalao en remojo y lo calentamos en un pote con agua (el bacalao ha de quedar cubierto); cuando va a iniciar la ebullición (se nota por la espuma que forma en la superficie), se retira del fuego y se deja escurrir. Con la misma agua hervimos dos patatas medianas. Una vez el bacalao está frío lo deshacemos, sacándole la piel y las espinas.

En una olla ponemos el bacalao, uno o dos dientes de ajo, las patatas cocidas (escurridas y fritas) y un vaso de aceite. Lo trituramos todo con el turmix procurando que quede bien mezclado, añadiendo un vaso de leche y el aceite que haga falta, para que coja una consistencia como de pomada.

Se deja enfriar y se puede servir adornado con perejil y algunas aceitunas negras.

El día 24 juzgan a 25 compañeros entre ellos a los 9 miembros del Comité de Huelga, 6 del CUT, 3 de CCOO, donde se les acusa de toda clase de delitos: incumplimiento de los servicios mínimos, coacciones, desórdenes públicos, atentado a la autoridad, etc., se les pide un total de unos 30 años y diversas multas por desperfectos; este juicio se celebrará el ya citado día 24 a las 10,30 en la Sección 1ª de la Audiencia Provincial, está previsto que dure varios días debido a la cantidad de acusados y testigos que se presentan.

Las acciones que tenemos previstas en base a cómo está la situación laboral en TUZSA, cada día es más palpable que hay dos sectores, los que apoyan las tesis de la Empresa (UGT y CC.OO.) y nosotros (CUT). Para el día 10 pensa-

mos montar mesas informativas en los barrios, y una manifestación el día 9 a las 8 horas de la tarde, en la medida de la respuesta y movilización que consigamos nos programaremos el juicio del día 24, donde además de lo ya previsto nos programaremos el juicio del día 24, donde además de lo ya previsto para el día 10, queremos intentar parar los autobuses para ese día.

- Acciones solidarias que vosotros podeis realizar.

- Comunicados de apoyo, a la prensa de vuestra ciudad respectiva.

- Telegrama pidiendo la absolución tanto para el día 10 (Aud. P. 2ª.) como para el día 24 (Aud. P. 1ª). C/Coso 1 -Zaragoza 50003.

- Presencia física en los juicios y manifestación, prioritaria el día 24, comunicar si vais a estar más días para prepararos alojamiento.

- Intentaremos mandaros carteles.

> Un saludo, CUT

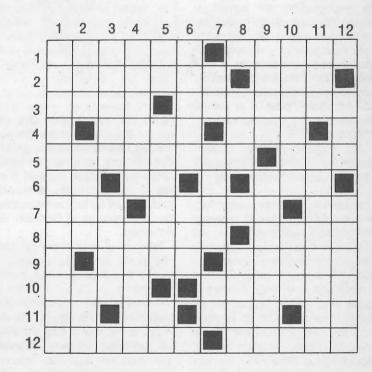
Indice selectivo LA ESTIBA 1988

Movilizaciones

obreras

Modalidades de contratación en algunos
puertos del mundo n° 38, jun/jul.
Tráfico de contenedores en el mundo: 1987 nº 42, dic.
Tráfico de contenedores en Europa: 1986 nº 40, oct.
Tráfico de contenedores en el
Mediterráneo: 1987 nº 35, marzo
El tráfico de cabotaje n° 37, mayo
Situación portuaria en Rotterdam nº 34, feb.
Situación portuaria en Gran Bretaña nº 34, feb.
Accidentes de trabajo en los puertos nº 36, abril
Luchas sociales en Francia nº 42, 36
Sindicalismo y movimiento obrero en USA nº 41, nov.
Luchas sociales en Argelia
Luchas sociales en Polonia
Referendum en Chile
Guinea Ecuatorial: contra el almacenamiento
de materiales tóxicos
El F.M.I. y el B.M. dos mecanismos para la extensión
del hambre
Euskalduna
Torras Herreria y Construcciones nº 37, mayo
Maquinista Terrestre y Marítima
SEAT
Construcción Naval en Cádiz nº 38, jun/jul.
La huelga de la flota congeladora en el
banco sahariano nº 39, sep.
La huelga de enseñantes n° 38, jun/jul.
Crónica de un derribo anunciado: La Mina
(San Adrian, Barcelona) n° 35, marzo
Alternativas del SOC nº 41, nov.
Plan de Empleo Juvenil nº 42, dic.
Restricciones salariales nº 36, abril
Nuevo Convenio USA-PSOE: la colonización nuclear
de España nº 40, oct.
Proyecto de nueva legislación antiterrorista nº 33, enero
Asesinato de Agustín Rueda nº 34, feb.
Sobre el nacionalismo
Energías renovables: la electricidad solar nº 34, feb.
Lifergias removables, la electricidad solar 11 34, 160.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Marineros. Cesto o canasto de esparto. / 2. Crueles. Apócope de malo. / 3. Río de la República de Sudáfrica afluente derecho del Orange. Desmentirás cosas. / 4. Vocal. Capitan ... de ficción de Veinte Mil Leguas de Viaje Submarino, Pendiente, Primera vocal, 5. Irregular, grosero y de mal gusto. Artículo neutro plural. / 6. Diptongo. Vocal. Masa de agua salada que cubre la mayor parte de la tierra. / 7. Extremo inferior y más grueso de la entena. Guerra, adorara. Símbolo del Brama. / 8. En plural, última sección del intestino delgado. Molusco gasterópodo que se adhiere a las rocas. 9. Vocal. Brasas encendidas. Tocar un instrumento musical. / 10. Embarcaciones. Licor compuesto de aguardiente mezclado con azúcar, canela y anís. / 11. Prefijo procedente de la partícula. Infusión oriental. Ave trepadora. Preposición. / 12. Insulsez, falta de gracia y viveza. Ave anseriforme de la família anótidos.

VERTICALES: 1. En plural arte de conducir una nave por una trayectoria, controlando en todo momento la posición, el camino y la distancia. / 2. Amarra. Que tiene existencia verdadera y efectiva. Guiso. / 3. Planeta del sistema solar. Acción y efecto de retar. Consonante. / 4. Estaca pequeña y redonda, fijada en el borde de la embarcación, a la cual se sujeta el remo. Punto cardinal. / 5. Símbolo del actinio. Mástil que está más a popa en el buque de tres nalos Terminación verbal / 6. Concavidades o huecos. Espacio de tiempo. Preposición. / 7. Conozco. Re mas hacia atrás. Dios egipcio del sol. / 8. En números romanos Cien. Región de Mali, la mayor y menos poblada de la república. Consonante. Onomatopeya del gong. Segundo califa árabe (634-644). Estado de S.E. de Asia. / 10. Farol grande. Tiempo invertido por la tierra en su revolución alrededor del sol. Consonante. 11. Reina de Troya de dudosa existencia. 12. Consonante, Conseiero de Palafox. Ciudad del centro de Italia, en el Lacio, provincia de Roma.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Nautas. Cofin. / 2. Atroces. Mal. / 3. Vaal. Negarás. / 4. E. Nemo. Aro. A. / 5. Grotesco. Los. / 6. AE. Es. I. Mar. / 7. Car. Amara. Om. / 8. Ileones. Lapa. / 9. O. Teas. Tañer. / 10. Naos. Rosol. / 11. Es. Te. Ani. En. / 12. Secreta Garce. Sosera. Ganso.

VERTICALES: 1. Navegaciones. / 2. Ata. Real. Aso. / 3. Urano. Reto. S. / 4. Tolete. Oeste. / 5. Ac. Mesana. Er. / 6. Senos. Mes. A. / 7. Se. Cias. Ra. / 8. C. Gao. R. Tong. / 9. Omar. Malasia. / 10. Farola. Año. N. / 11. Ila. Oropeles. / 12. N. Sas. Marino. N. Sas. Marino.

LA ESTES VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Redacción: c/. del Mar, 97 - 0800



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Coordinadora

La huelga que COORDINA-DORA había decidido para los lunes 23 y 30 de Enero y 6, 13, 20 y 27 de Febrero, para hacer frente al ataque del gobierno y de la patronal en la firma de los convenios, ha ido siendo desconvocada lunes a lunes (por el acuerdo en Palma de

Mallorca de continuación de la Sociedad Estatal; por el levantamiento de las sanciones en Alicante; por la firma del convenio en Tarragona; respectivamente) como gesto de buena voluntad, sin que esto resuelva la situación de deterioro general en los puertos.

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Tenerife

El día 14 de enero pasado se produce el levantamiento del cierre patronal en el puerto de Tenerife. El día anterior los estibadores se encerraron para exigir la aplicación de la resolución de la Dirección Territorial de Trabajo que requería el levantamiento del cierre patronal. Se le comunica a los portuarios que ese mismo día había sido anunciado públicamente este levantamiento del cierre.

A pesar de esto, el día 14

(sábado), al mantener los estibadores la huelga intermitente, son expulsados del recinto portuario con la excusa de que existe incompatibilidad del mantenimiento de la huelga con la declaración de Conflicto Colectivo.

Ante esto y al ponerse también en huelga intermitente los Fijos de Empresa, Sestiba llama a los portuarios a negociar.

(a la página 4)

En PALMA DE MALLORCA se firmó el acuerdo por el que vuelven a la actividad, después de 2 meses de despido (21 de noviembre al 23 de enero) los 52 estibadores del turno de rotación. En él se acepta que 38 pasen a fijos de empresa y 14 queden en el turno de rotación. Se retiró la demanda por despidos en Magistratura.

Estos 14 estibadores trabajan prácticamente para una empresa estibadora (Pujol) el dia que ésta tiene operaciones, por lo que están bastante en desempleo, a pesar de que cada día trabajan unas 30 o 40 personas del INEM en el puerto.

En ALICANTE, los estibadores convocan huelga los lunes y los viernes, para forzar la negociación y firma de su Convenio, hasta ahora dificultado por el desacuerdo en el Plan de Empleo.

En ALGECIRAS se han realizado dos rondas de reuniones para la negociación del Convenio Colectivo -10, 11 y 24 de enero - quedando este último día suspendidas las negociaciones al pretender, tanto la Sociedad de Estiba como las empresas estibadoras, la exclusión del Convenio de tareas reconocidas como propias de los estibadores, por la única razón de existir concesiones administrativas y apoyándose en que no son faenas de servicio público, como dice el Decreto. También se pretende una reducción de manos.

En TARRAGONA se firma el día 9 de febrero el Convenio y Plan de empleo que como ya se indicaba en la ESTIBA anterior, contempla una subida salarial de un 12% este año y un 11% para el siguiente, y quedando abierta la posibilidad de ingreso de nueva plantilla por pasar del 87% la actividad en el puerto.

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Las Palmas

(La empresa estatal del puerto continua con sus abusos de poder)

Transcurridos cinco largos meses desde la creación efectiva de la empresa estatal SES-TIBA en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, poco o muy poco ha cambiado su actitud negativa hacia el colectivo de estibadores portuarios. Amparada en todos sus pasos y decisiones por el grueso de la Administración, SESTIBA intenta por todos los medios romper la unidad del colectivo e imponer ilegalmente y por la fuerza los criterios de actuación que mayores beneficios le reportan.

Si en anteriores ocasiones denunciábamos en estas mismas páginas la conculcación del Derecho Constitucional a la Huelga que ejercía SESTIBA al consentir que tanto el Ingeniero-Director del Puerto, Fernando Navarro, como el Delegado del Gobierno en Canarias, Eligio Hernández, propusieran y concedieran respectivamente la aplicación de servicios mínimos para todo tipo de mercancías sin respetar los distintos supuestos que acoge esta medida excepcional, de acuerdo con la Ley de Protección Civil, hoy debemos insistir en lo mismo. A pesar de las pertinentes denuncias realizadas, se siguen concediendo los servicios mínimos por empresas y no por mercancías. Consecuentemente, desde que se inició la huelga intermitente en horas impares el 1 de octubre pasado, el colectivo de estibadores del puerto de Las Palmas no ha podido ejercer, en

ningún momento, este derecho constitucional. La gravedad de este hecho no la constituye la aplicación de servicios mínimos, sino que el propio Gobierno, a través de Eligio Hernández como uno de sus representantes, despoje a los trabajadores de un derecho que les otorga la Constitución Española y que, para ello, se ampare en una legislación vigente que aplica sin respetar.

Esta personal interpretación de la ley y su ejecución no es la única irregularidad o ilegalidad cometida contra el colectivo de estibadores, SESTIBA mantiene su acoso a los miembros del Comité de Empresa y Comité de Huelga, coaccionando su libertad sindical. Para ello ha extralimitado la autoridad de los guardamuelles y les ha concedido "poderes" para autorizar operaciones de estiba y desestiba, ordenar que se inicien las operaciones en un barco que espera el personal que falta por nombrar e impedir, entre otras cosas, que distintos representantes del colectivo abandonen justificadamente su lugar de trabajo por unos minutos. Toda esta persecución tiene por objeto impedir que los estibadores denuncien fehacientemente todas las irregularidades que, tanto las empresas consignatarias estibadoras, como SESTI-BA realizan en el recinto por-

(a la página 4)

Nuevo accidente mortal

La noche del domingo 29 de enero tuvo un accidente mortal el estibador portuario JOSE VALVERDE FRAILE. Trabajando en el puerto de Valencia, por la noche, en unas condiciones peligrosas, le venció la barra del trincage, no había barandilla de protección y fue de la cubierta a tierra.

José Valverde, de 49 años, donador de órganos, estuvo dos días en coma y murió el martes 31 de enero.

Otra víctima del aumento de la productividad del trabajo. Otra víctima de la voracidad de la acumulación capitalista.

SUMARIO

2. Agencia de Noticias Alternativa. 3. Euskadi, 14 diciembre = una fresca brisa. 4. Desde el puerto de Castellón. 5. En la Portuaria de Corinto nace una nueva actitud sindical. Lucha social en los puertos italianos. 6. Los problemas del transporte de mercancías ante la perspectiva de la liberación europea (1). 8. Correspondencia.



9.1.89. RACISMO CON-TRA AFRICANOS EN STA. COLOMA DE FARNERS. En la madrugada del domingo se produjo un ataque contra la comunidad negra residente en Sta. Coloma de Farners, consistente en pinchar dos de las 4 ruedas de once vehículos propiedad de africanos, que estaban aparcados en el barrio en el que se concentra dicha población. A pesar de que también había vehículos pertenecientes a blancos, éstos no sufrieron daños, lo que indica claramente el origen racista de dicho ataque. Con anterioridad ya habían aparecido pintadas nazis por la localidad. Aunque se podría pensar lo contrario, el racismo que sufre la población negra, árabe, gitana y otras minorías, no viene sólo por parte de un sector de la población catalana autóctona, sino también, y en gran medida, de la propia población inmigrante española. Este hecho ya fue publicado en su día en un extenso artículo que un periódico barcelonés realizó sobre el colectivo árabe (sobre todo marroquí), que se concentra en una población del Baix Llobregat (Barcelona).

11.1.89. SOLUCION AL RACISMO: EXTRADICION. Desde hace tiempo se están viviendo situaciones tensas en Sta. Coloma de Farners (La Selva, Girona) con motivo de diversos actos racistas contra los centroafricanos residentes en la localidad. Las primeras acciones concretas de discriminación contra los vecinos de raza negra comenzaron en mayo del 88, cuando la asociación de padres del colegio La Salle pidió a la dirección del centro que no admitiera a los niños negros que debían hacer EGB. A continuación el Hayuntamiento repartió targetas de identificación especiales para los africanos, se negó a subvencionar la escuela para adultos y además inició el acoso de los alumnos que no tenían los papeles en regla. La última acción: han reventado las ruedas de 11 vehículos propiedad de africanos, podría ser obra, no de cerdos fachas, sino de los mismos propietarios, según se le ocurre al genial alcalde de Sta. Coloma, Jordi Iglesias (CIU). Según el Sr. Iglesias se ha hablado demasiado del tema. Tanto él como el gobernador civil de Girona, Pepe Navarro, han condenado la última acción y se reunirán con representantes del Colectivo Africano. Pero para empezar ya han amenazado con "revisar el censo de africanos y actuar en consecuencia". Di-

cen que darán facilidades de integración a quienes tengan su situación legalizada o en trámites, pero que expulsará a los ilegales.

REUNION DE 23.1.89. AFRICANOS PARA LU-CHAR CONTRA EL RACIS-MO. El 22/1 se celebró en Mataró una reunión a la que asistieron unos 200 africanos residentes en Catalunya (Sama Kafo, Espanya-Africa social unity, Associació d'africans de les Comarques de Lleida y de la Asociación de Sta. Coloma de Farners). Uno de los acuerdos de aplicación inmediata fue el celebrar una nueva reunión al domingo siguiente en Lleida para crear un nuevo grupo que aune a los ya existentes y cuyo fin será velar por la defensa de los inmigrantes de fuera del Estado Español en Catalunya. Asimismo, se solicitarán entrevistas con el President de la Generalitat, los Gobernadores civiles y los alcaldes de las principales ciudades. Algunas de sus declaraciones fueron: -"Los permisos de trabajo y residencia y la Seguridad Social"-. -"Con el paso del tiempo, los problemas, en lugar de desaparecer aumentan", etc., denunciando todas las agresiones legales, físicas, etc., de que son objeto.

11.1.89. PROFESORES DEL CAMPO DE LA BOTA PI-DEN EL CIERRE DE LA ES-CUELA. El Camp de la Bota (Barna) es un barrio gitano compuesto por barracas. Según los planes previstos para el 92, el barrio será derribado. En la actualidad solo quedan 45 familias, cuyos ingresos provienen del robo y la droga y algunas de forma "legal". La escuela inaugurada en el 71, se quedó sin payos en el 75 y a partir del 85 comenzó el proceso de degradación actual. Los 12 maestros han pedido a la Generalitat la clausura del centro y la integración de los actuales 50 alumnos en escuelas de Sant Adrià y la Mina. La directora ha solicitado al Hayuntamiento y a la Generalitat para que atiendan su petición, pero no confían que les hagan caso, a pesar de las promesas recibidas por parte de un conseller de la administración. En una escuela del Poble Nou ofrecieron tres aulas, pero la mayoría de los padres se negaron a aceptar alumnos gitanos. Casi todos los alumnos de edad escolar del poblado que van a clase lo hacen porque en la escuela les dan desayuno y almuerzo y según la directora "los padres sólo vienen a hablar con el maestro cuando hemos castigado al hijo sin comedor". La intención del profesorado es impedir que los niños se queden estancados en el gueto en el que están sumergidos y puedan convivir con otros niños".

19.1.89. UPA. HUELGA MAYORITARIA EN SEAT DE BARNA. El día 18 de enero, la SEAT de Barna, ha realizado una jornada de huelga de 24 horas, seguida por un 80% de los trabajadores. Este paro sigue a los que fueron convocados el 9 y el 11 de este mes de 40 minutos y de 4 horas respectivamente. La huelga se produce como respuesta a la intención de la empresa de aumentar de 221 horas a 227 la jornada laboral para mantener el ritmo de la producción. La dirección de SEAT está utilizando a la Generalitat para conseguir sus fines. Está previsto un calendario de movilizaciones para los días 3-13-17 de febrero, y 1-9-17 de marzo, según fuentes de CNT de Cataluña, sindicato con gran implantación en esta empresa.

17.1.89. EBRO. RADIACTI-VO. El proyecto de la nueva captación de aguas del río Ebro por su trasvase del Camp de Tarragona, elaborado por el Consulting Iberinsa, por encargo de la Junta d'aigües de la Generalitat, avisa de la posible contaminación radiactiva a causa de las 2 centrales nucleares que hay en Ascó. Según este proyecto, esto supone un "riesgo" para los 950.000 habitantes que recibirán, a partir del verano, las aguas trasvasadas del Ebro. En concreto, los autores del proyecto advierten de la contaminación de las aguas del Ebro hasta niveles intratables por la planta potabilizadora, a causa de toda clase de vertidos, accidentales o no. El minitrasvase del Ebro fue aprobado por la Ley 18/1981, antes de que entrasen en funcionamiento las 2 centrales nucleares de Ascó. El Ministerio de Obras Públicas otorgó, al 20/8 de 1987, la concesión de un caudal de 1,9 litros, al Consorci d'aigües de Tarragona a partir de la acequia nº 2 del canal izquierdo, situada en el Delta, en el Municipio del Perelló.

25.1.89. TAS-TAS. EL GO-**BIERNO PARALIZA EL DE-**SARROLLO DE LAS ENER-GIAS ALTERNATIVAS. La Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDE-NAT-FOE) critica la decisión del gobierno español de paralizar el desarrollo de las energías alternativas y considera ridículos los objetivos planteados por el nuevo plan de energía renovable establecido. El primer plan de este tipo fue el del 1985, en el que se preveía que en el 92 el 3 por ciento de toda la energía consumida provendría de fuentes alternativas. Para el 88 prometían que sería el 1 por ciento. Este plan fue criticado en su día por los ecologistas, por entender que está muy lejos de las necesidades sociales y de las posibilidades económicas existentes. Durante estos años no se ha cumplido ni una mínima parte de lo que habían prometido; p. ej. la energía geotérmica y eólica apenas se han desarrollado, casi se ha elaborado la solar, menos negativas parecen las perspectivas de la energía de biomasa y de la minihidráulica, aunque tampoco cubren los objetivos previstos. La escusa dada por el Ministerio de Industria es la bajada del precio del petróleo. Sin embargo AE-DENAT-FOE cree que es más bien falta de voluntad. Existe un nuevo plan anterior y no alcanza a cumplir el 2 por ciento de la energía producida.



30.1.89. EL FRENTE FARA-

BUNDO MARTÍ DE LIBE-

RACIÓN NACIONAL OFRE-

CE UNA TREGUA AL GO-

BIERNO DE NAPOLEÓN DUARTE. El F.M.L.N. de El Salvador ha hecho pública una nueva oferta de diálogo al gobierno democristiano de José Napoleón Duarte si éste retrasa las elecciones convocadas para el 19 de marzo, posponiéndolas al 15 de setiembre y cumple una serie de condicones. La oferta fue realizada el pasado martes 24 por medio de un comunicado firmado por todos los comandantes del FMLN, en el que se comprometen a una tregua de 5 días, el día de las elecciones y los dos anteriores y posteriores, y a aceptar el resultado si se cumplen las seis condiciones. El FMLN exige el cese de las capturas, la represión y la guerra sucia al tiempo que el ejército y las bandas paramilitares deberán estar acuarteladas el día de los comicios. Además, el FMLN pide la integración de Convergencia Democrática en el Consejo Central de Elecciones. Dentro de los seis puntos se incluye también la creación de un nuevo código electoral con el consenso de todas las fuerzas políticas, con un consejo fiscalizador de las elecciones formado por organizaciones religiosas, cívicas y humanitarias, que asumirán el resguardo de las elecciones y convocarán observadores internacionales a los comicios. También exige el FMLN la concesión del derecho al voto de todos los salvadoreños que se encuentran fuera del territorio del país. En este caso se cree que se encuentra más de medio millón de personas, gran número de ellas en los campos de refugiados de Honduras. Por último, exigen que el gobierno de EEUU se mantenga al margen de las elecciones y no tome partido por ninguna fuerza política. En el caso de que se cumplan los 6 puntos de la propuesta de la guerrilla, el FMLN se compromete a realizar una tregua de 5 días durante los comicios, a respetar a los alcaldes no impuestos por el ejército, y a convocar para las elecciones, aceptando el resultado que en ellas se produzcan. La última noticia sobre el tema es que anteayer el presidente del gobierno salvadoreño, José Napoleón Duarte, ha dicho que no acepta las condiciones del FMLN, con lo cual el tema de la tregua quedaría bastante difícil.

1.2.89. COMUNIDAD DE YASEENIN GEDIK, PRESA KURDA EN HUELGA DE HAMBRE. Yaseenin Gedik, presa kurda en huelga de hambre, en el mes de diciembre de 1988, decía lo siguiente: "En Kurdistán y la Turquía, el primero de agosto de 1988 el ministerio de justicia ha publicado una circular sobre las condiciones de las cárceles. Luego, en todas las prisiones los presos políticos iniciaron huelgas de hambre hasta ganar o morir... Eso es. Para nosotros, las decisiones nuevas de los últimos días son como la 'circular de primero de agosto'. De tal modo que nos quieren restablecer la situación antigua de total aislamiento. Por eso no podemos volver a aceptarlas. Aquí no hay opresión física. Pero el aislamiento es más grave que la opresión y tortura física, porque eso apunta a la identidad política".

En Turquía hay miles de presos políticos y en los últimos meses la mayoría de ellos han protagonizado varias huelgas de hambre, y los medios de comunicación occidentales parecen desconocerlos. Los problemas que atañen a los países europeos mejor omitirlos.

24.1.89. EXTERMINIO DEL PUEBLO MAPUCHE. El 18/1 carabineros chilenos abrieron fuego contra los indios mapuches que se manifestaban en Malleco (a unos 600 kms al sur de Santiago) para reivindicar las tierras expropiadas por el gobierno chileno. Resultaron gravemente heridos 2 miembros de Ad-Mapu (por la tierra) y se detuvo a 17 indios. La comunidad mapuche, del tronco araucano, representa el 10% de la población chilena y ha demostrado sobradamente su resistencia a la colonización española y al acoso continuado de los sucesivos gobiernos habidos después de la independencia de Chile. En 1540, las comunidades indígenas ocupaban 31 millones de Ha. de tierra y, actualmente, sólo 350,000. Tanto en la antiguedad como ahora, las comunidades indígenas basan su subsistencia en la explotación colectiva de la tierra, algo que no entre en los planes del Capital empeñado en privatizar la tierra para, según sus palabras, lograr su desarrollo. Es por esto que, en 1983, Pinochet decretó la no existencia de los mapuches como etnia. Para lograr la parcelación de las tierras, el gobierno asesina y obliga a exiliarse a los indios subversivos mientras, por otro lado, promete créditos a las comunidades que decidan privatizar y dividir la tierra.

Euskadi, 14 diciembre = una fresca brisa

La preparación

Tras la descafeinada convocatoria (paro/huelga) de las "tres marías" —UGT-CCO0-ELA-, hubo no pocas dudas en LAB sobre la postura a tomar. Se nos presentaba la posibilidad alternativa de desmarcarnos nítidamente de tal iniciativa, con una intensa agitación político-sindical, tanto en los centros de trabajo como en pueblos y barrios y con el objetivo de hacer llegar a la Clase Obrera y capas populares, el claro mensaje de que con el "paro general" y procesiones no se iba a modificar ni la política económica del PSOE ni la estrategia económica del bloque dominante. No íbamos a lograr, desde luego, el bloqueo al "paro general", pero sí un importante nivel de contestación, y también el gustazo de no salir del centro de trabajo junto con quienes han boicoteado todos los paros, huelgas y jornadas de lucha que a diario y desde los centros de traMLNV articulaba en ese momento (contra la constitución y apoyo a la lucha que los/as presos/as políticos/as realizaban en sus desperdigadas cárceles); etc. Contábamos con la capacidad del sistema de reconducir el descontento social y con la utilización del "14-D" para las pugnas intestinas PSOE-UGT y pacto social, además del bloqueo y boicot en los medios de comunicación

¡Contra la política socio-económica del PSOE! ¡Por una alternativa político-económica de cambio real! La caracterización que queríamos dar al 14-D encajaba en las luchas y reivindicaciones tanto de LAB como del conjunto del MLNV. Debíamos globalizar el conjunto de medidas que el PSOE/ PNV acomete (saneamiento industrial versus miles de paradojas; relanzamiento económico de la Banca y Multinacionales: Fondos de Pensiones y privatización de la Seguridad Social; flexibilización de plan-



bajo se van sucediendo (cierre de Euskalduna, asesinatos de militantes del MLNV, problemática del Euskera,... y conflictos puntuales, como los del Puerto de Bilbo, despidos y expedientes de regulación).

Finalmente, hubo una serie de factores que nos decidieron a "sumarnos" al 14-D: la constatación de un descontento generalizado en la Clase Obrera y capas populares; el hecho mismo del "paro general", como instrumento de protesta hasta ahora rehuído, rechazado y desprestigiado por las mismas organizaciones convocantes; en los sectores menos combativos, en su nivel de conciencia, de que protestar no es malo: la propia dinámica a que se podrían ver abocadas las "tres marías" tras el 14-D; la coincidencia con dos campañas que el conjunto del

tillas, contrataciones temporales y sub-empleo; desmantelameinto de la infraestructura productiva industrial y primaria y terciarización de la economía en Euskadi; planes y subvenciones públicas para iniciativas privadas y financiación pública de la "reconversión"). Así pues, debíamos de tratar de que la Clase Obrera y capas populares racionalizásemos el descontento generalizado y de que calase el mensaje de que la única posibilidad de que mejoren las condiciones de vida de LOS/AS TRABAJADO-RES/AS sólo será articulable en función de un cambio político, en función de la modificación del marco jurídico-político actual que se plantea desde el MLNV: la Alternativa KAS.

Para ello, pusimos en marcha una intensa campaña agitativa

en centros de trabajo y en pueblos y barrios (carteles, periódicos monográficos, charlas y debates...). Las Asambleas en los centros de trabajo, previas al 14-D -boicoteadas por las "tres marías", a pesar de in-cluso haberlas convocado – se convirtieron en una crítica frontal tanto hacia la propia estrategia reduccionista y reaccionaria de CCOO-UGT-ELA como hacia la política social del PSOE-PNV y sirvieron de debate y discusión sobre la NECESIDAD que la Clase Obrera tenemos de modificar el marco jurídico-político y sbre la alternativa KAS como paso necesario para reconducir la política económica hacia nuestros intereses como clase y como pueblo.

EI 14-D

Prácticamente el 100% de los/as trabajadores/as no acudimos a nuestros centros de trabajo. Los Servicios mínimos se redujeron realmente a los niveles adecuados: transportes por carretera a cero, ferroviario a la mínima expresión e igual en sanidad, oficinas de la Admon. central y autonómicas cerradas, ... enseñanza, industria, comercio y hostelería, entidades financieras y demás servicios privados, paralizados. Realmente, a las 10 h. de la mañana se podía evidenciar una absoluta extensión de la Huelga General. El Corte Inglés de Bilbo fue el único de todo el estado que no logró abrir ni un solo minuto sus puertas.

Desde las 11 h. y hasta las 14 h., LAB promovió manifestación, concentraciones y piquetes en todos los pueblos, barrios y áreas industriales. Lo poco que quedaba abierto se cerró y se participó activamente en las movilizaciones de la mañana: sólo en el centro de Bilbo, se realizó una concentración y manifestación de 2.000 personas, que fue duramente reprimida (6 heridos/as y varios/as detenidos/as); no menos de 15.000 personas en el conjunto de Euskadi Sur. COO-UGT-ELA, a pesar de realizar convocatorias también, no lograron reunir 2.000 (en Bilbo, 200). CNT y ESK, en esta mañana del 14-D, también participaron en el conjunto de las movilizaciones propiciadas por LAB.

Por la tarde, en las manifestaciones convocadas en los cuatro herrialdes, hubo tres bloques definidos en todos ellos = las tres marías, LAB y otros grupos. En el conjunto de Euskadi Sur, la asistencia se repartió así: 23.000 bajo las pancartas de CCOO-UGT-ELA 30.000 con LAB y 10.000 divididos bajo pancartas de Asambleas de Parados/as, empresas con conflictos específicos, ESK, POSI, EMK, CNT, LKI.

ANALISIS GENERAL

La Huelga General en Euskadi ha sido rotunda y contundente, adoptando una diferen-

cialidad notable, respecto de lo que propugnaban CCOO-UGT-ELA, tanto en contenidos como en caracterizaciones ("Huelga sí, Paro no") y métodos (asambleas, movilizaciones,...).

Realizamos estas lecturas:

a) El único beneficiado potencial y real es el MLNV.

b) El desgaste del PSOE, junto a las fuertes discrepancias intestinas (Damborenea/Benegas), aceleran su desgaste político y social, que EE intentará "ganar" con su inequívoca búsqueda del espacio político del PSOE y que ya le está provocando también serias disensiones internas ("inequívoco sí a la constitución").

c) PNV-EA salen muy afectados ante la constatación de que, en los problemas importantes y ante los descontentos sociales existentes, las instituciones autonómicas y forales no pueden instrumentalizar medidas favorables para la neutralización de esa problemática socio-económica. Así, siguen en la espiral del folklorismo (que si los restos de Sabino Arana, que si el tren de Alta Velocidad...).

d) El MLNV ha demostrado una "salud" no deseada por el bloque de la Reforma, nos ha permitido el mutuo acercamiento con sectores potenciales en el seno de la clase para la acumulación de fuerzas alrededor del MLNV e incluso combinando varios frentes de movilización simultáneos en el tiempo (día 6, contra la constitución; día 14, la propia Huelga General; día 17 la marcha a Herrera, con 10.000 personas).

e) LAB se asienta progresivamente como organización y con capacidad para seguir articulando un proyecto revolucionario en el seno de la clase, que ha ganado en sensibilidad y receptividad sobre el contexto político-económico.

f) CCOO-UGT-ELA no salen favorecidos, respecto de los/ as trabajadores/as. Están condicionados por su trayectoria y por la expectativas generadas, por las luchas intestinas...

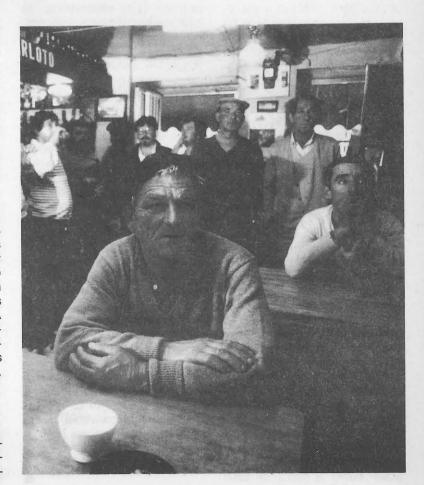
La caracterización dada por LAB, trabajo desarrollado... ha tenido un eco real y conexión o, mejor, ha acertado a explicitar y racionalizar el malestar social existente, profundizándose la identificación de importante y numeroso sector de la Clase Obrera y capas populares con el proyecto del MLNV.

El 14-D ha supuesto, también, para el MLNV la constatación y maduración de que es la Clase Obrera y sus intereses lo determinante para que ese proyecto pueda salir adelante: es la Clase Obrera la única clase objetivamente interesada, necesitada, en modificar sustancialmente el marco jurídicopolítico. Es evidente que PNV-EA-EE y los intereses que representan y articulan no sólo no están interesados en ello, sino que NECESITAN estrangular y marginalizar al MLNV.

En este sentido, desde Euskadi, tenemos la absoluta certeza que nuestro propio proceso posibilita el debilitamiento del proyecto social estatal español y el crecimiento y consolidación de los proyectos socio-políticos alternativos en los que los/as militantes del estado están embarcados.

En este sentido, la próxima campaña para las elecciones al Parlamento europeo, en la que el MLNV se volcará a través de Herri Batasuna-Unidad Popular, será ocasión propicia para asestar un nuevo y rotundo golpe al proyecto social reformista dominador.

LAB Pamplona, 18/1/89



Las Palmas

(La empresa estatal del puerto continua con sus abusos de poder)

SESTIBA se queda parte de las liquidaciones

Como la aplicación indiscriminada de servicios mínimos y el acoso a los representantes sindicales no ha sido lo suficientemente efectivo para lograr todos los fines que se ha marcado la empresa estatal, ahora SESTIBA se ha propuesto "por norma" abonar mal las liquidaciones. Para que el colectivo no tenga en ningún momento constancia de quién efectúa mal las "cuentas", se les niega a los miembros del Comité una copia de los partes de liquidaciones que las empresas entregan a SES-TIBA. Así, no sabemos quién es el promotor de los fraudes o si es que existe entre ambos un mutuo acuerdo para organizar este correcaminos de liquidaciones mal abonadas. Lo que sí es cierto es que, en estos momentos, todas las liquidaciones que se abonan tienen que ser reclamadas por los estibadores, TODAS. Tal vez, esto pueda ser una estrategia de desgaste empleada por la estatal y/o las empresas: quién se cansará antes, ellos de pagar mal y que se les reclame o nosotros, los estibadores, de ir y venir reclamando.

Sea como fuere, una cosa está clara, SESTIBA es la máxima responsable, tanto si son las empresas las que cometen "errores forzosos", como si es ella misma la que los realiza. Su obligación es revisar las liquidaciones entregadas por las empresas y en el caso de que éstas estén bien, abonarlas tal cual y no reducir la cantidad que abona a los trabajadores.

al trabajador; por qué nos niegan la copia de las liquidaciones que entregan las empresas; por qué se niegan, también, las empresas a facilitarnos una copia de las liquidaciones que le entregan a SES-TIBA; dónde o quién se queda todas esas cantidades no abonadas. Existen una infinidad de preguntas que no obtienen respuesta ni de la estatal ni de las empresas, por qué. Suponemos que detrás de todo este entramado existen razones claramente económicas que no pueden ser públicas por obvias razones de irregularidad e ilegalidad. Las sanciones, nueva

Ante estos hechos, quien se

queda con el resto de las can-

tidades a liquidar que no llegan

estrategia empresarial

Sancionar con la suspensión de empleo y sueldo durante una semana o un mes, según sean calificadas las causas que motivan las sanciones, es la nueva estrategia que se aplica, desde finales de diciembre pasado, para intimidar al colectivo de estibadores en sus acciones reivindicativas. Una treintena de compañeros ya han sido sancionados por la sociedad estatal a petición de las empresas, que actúan presionadas por la propia estatal. Los motivos que justifican los expedientes siempre nos remiten a reivindicaciones de los trabajadores, fundamentadas en el convenio colectivo vigente, aunque en algunos casos los motivos que alegan las empresas por escrito tienden a la exageración de los hechos. Así y sirva de ejemplo, a un capataz que se ausentó por espacio de quince minutos, previa autorización del capataz general, de su puesto de trabajo para visitar al médico de empresa se le acusa de abandonar el barco por espacio de dos horas y sin notificación alguna al representante de la empresa, sancionándole con "suspensión de empleo y sueldo durante una semana" por "falta MUY GRAVE de indisciplina y deslealtad para con la empresa".

Las empresas utilizan ahora cualquier motivo, por insignificante o justificado que sea, para sancionar a los estibadores portuarios que intenten reivindicar lo estipulado en el convenio colectivo o lo que se recoja en el Real Decreto-Ley. En su juego de poder SESTI-BA hace uso de cualquier instrumento para imponer sus criterior, cueste lo que cueste y caiga quien caiga.

Visto para sentencia el primer juicio de jubilaciones

Como ya informábamos en el número anterior de La Estiba, el pasado 9 de enero tuvo lugar el primer juicio de jubilaciones anticipadas forzosas para 39 compañeros de los 173 a los que se les aplicó la medida. A las puertas de celebrarse dos juicios el 13 de febrero, para

un total de 69 compañeros más, todavía se está a la espera de la sentencia del primero.

En próximas fechas se recibirá notificación de los sucesivos juicios que todavía restan por celebrarse en Magistratura hasta agotar el total de demandas interpuestas contra la OTP y la empresa estatal SES-TIBA por la aplicación de jubilaciones forzosas anticipadas.

XI Asamblea General de la ASEP

La Asociación Sindical de Estibadores Portuarios (ASEP)

(de la página 1)

del Puerto de La Luz y de Las Palmas celebra el 25 de febrero su XI Asamblea General, correspondiente a 1988. Si hasta ahora esta asamblea se celebraba puntualmente el último sábado de noviembre de cada año, los graves e interminables problemas que han afectado al colectivo de estibadores de este puerto durante el último trimestre del pasado año han ocasionado este considerable retraso de tres meses en la celebración de la Asamblea General.

Tenerife

Como resultado de esas negociaciones, se establece un preacuerdo con Sestiba basado en cuatro puntos fundamentales:

- 1. Salarios garantizados para el personal de rotación.
- 2. Número de manos como resulten en el puerto de Las Palmas.
- 3. Noventa fijos de Empresas cobrando según convenio.
- 4. Indemnizaciones por jubilación anticipada.

Guillermo Bencomo viaja a Madrid para exponer el preacuerdo alcanzado, dándole allí el "visto bueno".

A pesar de esto, las empresas siguen manteniendo su postura cerrada y de soberbia, rechazando este preacuerdo entre la Administración y los Portuarios.

Fernando Palao anuncia su visita a Tenerife para intentar mediar en el conflicto pero repentinamente se puso enfermo y aún no ha podido venir.

Mientras tanto, las empresas siguen presionando para que

se decrete un nuevo cierre patronal, el cual les resultaría beneficioso.

Actualmente existe un estancamiento en las negociaciones debido fundamentalmente a la postura intransigente y caciquil de las empresas estibado-

Guillermo Bencomo en declaraciones a la prensa el día diez, afirma que el preacuerdo entre la Administración y los Portuarios, sigue en pie.

Por último, tenemos que lamentar el que se hayan ido hasta ahora 104 Fijos de Empresa, o sea, más de los 90 ofrecidos, debido a las presiones y al chantaje a que se están viendo sometidos los estibadores portuarios.

Uno de los objetivos fundamentales es acabar con esa "fuga" hacia las empresas y presionar a éstas para que acepten el preacuerdo alcanzado con la Administración. Y mientras tanto... LA HUELGA CONTINUA.

Desde el puerto de Castellón

Hola compañeros,

Somos un colectivo de 30 estibadores portuarios que prestamos nuestro servicio en la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Castellón, en la que venimos realizando las labores del sector pesquero. Queremos con esta carta, poner al corriente a todos los portuarios del país de la situación de discriminación y desunión que estamos padeciendo en este puerto por culpa del egoismo y falta de sentido común de unos pocos.

Desde nuestra integración en Coordinadora, no hemos regateado esfuerzo alguno, tanto personal (acciones de presión, enfrentamientos con la policía, etc.), como materiales (pago de cantidades monetarias extra-cuotas, rifas para paliar la deuda, entregas de solidaridad con los demás puertos, etc.). Orgullosos nos sentimos de ello en la medida en que hemos contribuído a que la regulación de los puertos se hava realizado más a nuestro gusto que al suyo (gobiernos en el poder, organizaciones patronales, etc.).

Nosotros entramos a formar parte de la O.T.P. en el año 83, aceptando realizar las labores del sector pesquero e ir pasando al sector comercial uno a uno a medida que se fueran jubilando los componentes de este último. Esto se fue cumpliendo hasta que entraron 4 compañeros. Luego en una

Siguen sin solución los problemas del RETP de Las Palmas

Durante estas últimas semanas el Registro Especial de Trabajadores **Portuarios** (RETP) del Puerto de La Luz y de Las Palmas ha mantenido diversas entrevistas con las diferentes autoridades del ámbito laboral. Hasta la fecha y a pesar de las conversaciones mantenidas, continúa sin respuesta clara, práctica y efectiva la problemática que se le ha planteado a este registro espe-

De las cinco listas o categorías que integran el RETP sólo algunas de ellas logran salir a trabajar con relativa normalidad, incluso agotándose las listas. En especial, los compañeros que integran la lista de capataces tienen considerables problemas para conseguir realizar algún turno semanal. Sin embargo, mientras estos compañeros asisten diariamente a las listas sin conseguir el nombramiento, la Administración consiente que las empresas recurran al personal de libre contratación para efectuar las labores portuarias de las listas que se agota, sin exigir a este personal la cualificación y acreditación necesaria, dándose el caso de personas que realizan labores de motorista sin poseer el carnet de conducir. Mientras esto sucede, se le niega a los compañeros del RETP no nombrados la posibilidad de trabajar en las otras categorías que se agotan sin poder cubrir la demanda total y que, sin embargo, es completada con gente de la calle.

En estos momentos la situación y actuación se mantiene en la misma línea, incluso el Delegado de Trabajo se decanta en su resolución a favor de la actuación empresarial, confirmando aún más el casamiento entre el Gobierno y la patronal. Las espectativas de una posible solución a la problemática la ha ofrecido el Viceconsejero de Trabajo y Areas Infradotadas del Gobierno Canario que, ante lo expuesto, considera de justicia las demandas del RETP. Pero. como es lógico, en un conflicto de competencias no puede asegurar la consecución de estas reivindicaciones.

Todo queda en manos, por el momento, de la decisión que tome en última instancia, la máxima autoridad que designe la Administración para dar término a la problemática. Se desconoce quién será designado y en qué momento se decidirá quién tiene ese máximo poder para dictaminar al respecto. Seguimos oyendo buenos deseos para solucionar los problemas del RETP, aunque no por parte de todos, y mucho nos tememos que habrá que esperar a la resolución de la Dirección Territorial de Trabajo sobre el convenio colectivo de los estibadores portuarios de Las Palmas.

reunión de Paritaria nuestro comité y las empresas, autootorgándose la facultad de modificar las condiciones de nuestra entrada (arriba reseñadas), acordaron que continuásemos en el sector pesquero los que quedásemos hasta que el comité lo estimase conveniente.

Sin un marco legal al que poder asirnos en nuestras reivindicaciones hemos estado aguantando estos últimos años todo tipo de vejaciones: no inclusión en los concursos de ascensores, falta de ocupación efectiva los 3 meses de veda de los barcos, etc.

Ahora con la creación de las Sociedades Estatales, y la aparición de un marco legal, tampoco ha cambiado nuestra situación pues nos han seguido tratando como antes, saltándose a la torera todas las indicaciones del DL-86 sobre: un salario base por categoría profesional (aquí hay dos salarios) sistema de trabajo por rotación, acceso en igualdad a los ascensores, etc.

En definitiva, defender los principios de Coordinadora:

Profesionalidad: ¿Cómo ser profesionales si nuestras titulaciones (adquiridas mediante cursillos) no pueden consolidarse y enriquecerse con la práctica diaria?, ¿cómo optar a esos mismos puestos si por pactos no se nos deja participar en los concursos de méritos para cubrir vacantes?

Rotatividad: Que no ROTA-TIVIDADES. ¿Por qué distintas listas en una misma categoría profesional?

UNIDAD: No podrá haberla jamás, pues allí donde hay diferencias económicas y de trabajo no puede nacer más que recelos y envidias.

La gota que ha colmado nuestra paciencia ha sido el asunto del salario base. ¿Cómo podeis autorizar a que se firme un convenio que establece dos salarios base, uno para los estibadores del puerto comercial y otro para los estibadores del sector pesquero, cuando han aparecido multitud de escritos en "La Estiba" en contra de esas diferencias salariales?

Verdad es que se nos han hecho, tanto desde el comité, como desde las empresas propuestas de integración "gota a gota", es decir, uno a uno a medida que se vayan jubilando. Medidas que, la más favorable, mantiene la actual situación hasta la "EXPO-92" de Sevilla. Ofertas que, aunque algunos de nosotros las han suscrito (los que pasarían antes de un año. ¡Qué solidarios! ¿no os parece?) son fruto de la prepotencia del comité que decide sobre nuestras condiciones de trabajo a su antojo y sin que nadie le pare los pies. ¿Por qué hemos de esperar 3 o 4 años para alcanzar un derecho que deberíamos tener hace ya 2 o 3 años?, ¿quién nos asegura que no se vuelvan atrás con sus ofertas como hicieron la otra vez?

Ante toda esta situación se llegó al acuerdo en asamblea de que los que quisieran adhe**NICARAGUA**

En la Portuaria de Corinto nace una nueva actitud sindical

(Transcribimos a continuación, del periódico nicaragüense **BARRICADA** de fecha 2/11/88, este artículo sobre las nuevas medidas adoptadas en la organización del trabajo portuario, implantando el destajo.)

rirse a las propuestas de integración lo hicieran y el resto compareciéramos ante la jurisdicción laboral para que fuera esta la que decidiera si todos los estibadores tenemos los mismos derechos.

A la hora de la verdad el Comité nos ha negado los medios para que podamos ir a la ley, por una parte negándose a firmar el conflicto colectivo (firmar no significa apoyar) como es su obligación según el artículo 18,a de la ley de relaciones de trabajo de 1977, y por otra negándonos los servicios del letrado del sindicato.

Esto último ha repercutido en que hayamos tenido que desembolsar una importante cantidad de dinero de nuestro bolsillo a un abogado, pero ¡no pasa nada! ¡como ganamos tanto!

Para que os hagais una idea, el mes de Noviembre, que estuvimos en huelga, los peones especialistas del sector comercial, trabajaron todos los días (incluso algunos sábados y domingos) y nosotros sólo trabajamos 5 días (a mitad de jornal por la huelga) y el resto de los días ni inactividad ni narices, pues la sociedad estatal se ha negado a pagar la inactividad. Esta situación se ha prolongado hasta el 19 de diciembre, mes que también hicimos 5 jornales. Ahora, ante la inminencia del juicio (por demandas individuales) hemos decidido escribiros y contaros la situación. Aquí, desgraciadamente, no ocurre como en Gijón que los fijos se suben a las gruas en solidaridad para que entren los eventuales, o como en Barcelona que por sentido común disolvieron la lista del carbón.

Pues bien, esperando que esto se resuelva de la mejor manera para todos y creyendo haber actuado correctamente informándoos al resto de los portuarios, se despiden los que están luchando por las consignas que siempre ha defendido la COORDINADORA: UNIDAD, ROTATIVIDAD y

¡Un abrazo de vuestros compañeros!

PROFESIONALIDAD.

Los 600 obreros de la Portuaria de Corinto, han logrado aumentar la capacidad de carga y descarga de dos mil a tres mil toneladas diarias, como resultado de la organización del trabajo, lo cual les permite, actualmente, percibir salarios de hasta 34 mil córdobas mensuales

Hace cinco meses, cuando todavía se cubrían las 24 horas del día con tres jornadas laborales, había un período —entre dos y seis de la mañana — que era considerado "tiempo muerto", porque los estibadores y conductores de camiones —producto del cansancio — se dormían.

Luego de un análisis sobre la efectividad real de los tres turnos, realizado por el sindicato y la administración de la Portuaria, se acordó reducir el tiempo de trabajo a dos jornadas: de siete de la mañana a cinco de la tarde y de diez de la noche a seis de la mañana.

"Los resultados han sido excelentes, los trabajadores faltan menos, se elevó la productividad y los salarios son mayores, en vista de que los estibadores se 'rifan' al destajo'', comentó satisfecho Julio Ayerdís, Secretario General del Sindicato.

En abril de este año, todavía era normal que los buques de carga permanecieran anclados en aguas nicaragüenses hasta 48 horas más de lo establecido, recargo por el cual, según la Ley Internacional marítima, el Gobierno revolucionario debía pagar cinco mil dólares diarios.

Las normas promedio de carga y descargue que estableció el Ministerio del Trabajo jamás se adecuó a la realidad del puerto, "porque es muy distinta la tecnología de los barcos de los países que arriban a Nicaragua", valoró Ayerdis.

Con las normas establecidas por el MITRAB, cuando llegaban naves de línea lenta se prolongaba la jornada laboral, el estibador recibía el salario base del SNOTS y el Gobierno tenía que desembolsar la multa, por retraso de tiempo.

Beligerancia sindical

"El Sindicato ha asumido con gran responsabilidad la eficiencia y disciplina laboral para superar las anomalías que antes ocasionaban roces entre los trabajadores y la administración", reflexionó el Licenciado Pedro Alvarado, Jefe de Tráfico y Control de Carga del puerto.

Señaló que el trabajo al des-

tajo en ningún momento atenta contra la rentabilidad de la Portuaria, debido a que su equilibrio económico se rige por las tarifas internacionales. "De ahí no podemos salirnos".

El Secretario General del Sindicato, retomó la palabra para recalcar que otra flexibilidad que ha coadyuvado a mejorar la eficiencia y la disciplina, es el pago por antigüedad, en base al salario nominal devengado mensualmente. La tasa de incentivo que pagan por antigüedad, tiene el 25 y el 40 por ciento como mínimo y techo máximo, respectivamente.

El trabajador que no pierde una sola jornada de trabajo, se hace merecedor del 40 por ciento de su salario por sus años de servicio y además, tiene acceso de manera gratuita, a una canasta básica, cuyo valor se aproxima a los nueve mil córdobas.

Los trabajadores que no cumplen en un ciento por ciento con los parámetros disciplinarios y productivos, también tienen derecho a la canasta, pero mediante el pago de un porcentaje estipulado por el Sindicato.

Canasta fija

Debido a que de octubre a diciembre escasea la llegada de los barcos al Puerto de Corinto, el Sindicato está negociando con la Administración para que la canasta básica sea entregada de forma permanente a los obreros portuarios.

En reconocimiento a los resultados que ha dado la organización del trabajo, la Administración respondió positivamente a la petición del Sindicato para que se les vendan anualmente dos vestidos de azulón de los que produce ENAVES.

Dado que los obreros residen en comarcas aledañas al puerto y la Administración desembolsa una considerable cantidad de dinero para la compra de 200 bicicletas, las que serán pagadas por los trabajadores favorecidos en cuotas deducidas mensualmente de sus salarios, las que representarán el diez por ciento del mismo.

Han despertado

"Antes de las medidas económicas, el Sindicato se limitaba a exigirle y a exigirle a la Administración, actitud que nos ponía en posiciones confrontativas. Ahora, el Sindicato gestiona directamente, la Administración brinda su apoyo y los problemas se resuelven con más agiliad", relató Ayerdis.

Relató que para comprar las bicicletas, solicitaron el dinero a los funcionarios y luego el Sindicato fue directamente a Managua a facturarlas.

Igual hacen con los productos de la canasta básica, la Administración suministra la plata y los mismos trabajadores se disponen a "rebuscar" los artículos.

¿Será que en los sindicatos, está surgiendo una nueva acti-

Lucha social en los puertos italianos

(Traducimos a continuación la octavilla que la CFDT repartió en el puerto de Marsella, el 23 de enero, sobre el conflicto portuario en Italia)

Haciendo incapié en la apertura del mercado único europeo en 1993 y en la acelerada competitividad entre los puertos de Europa, el gobierno italiano acaba de lanzar una amplia ofensiva contra los trabajadores de los puertos italianos. Una serie de textos (leyes o proyectos de leyes que se debaten en el parlamento, decretos, circulares,...) quieren cambiarlo todo:

El empleo:

Supresión de 3.000 puestos de trabajo entre estibadores portuarios y asalariados que trabajan en los puertos, durante los tres próximos años. La financiación de esta reducción de puestos de trabajo a cargo del Estado.

La organización empresarial

Actualmente en los puertos

italianos no existe la profesión de empresario estibador, cuyo trabajo lo hacen las cooperativas obreras que tratan directamente con los armadores, poseen su propio utillage y organizan el trabajo. Ahora se quiere convertir a esas cooperativas en simples sociedades prestamistas que alquilarían a los estibadores portuarios a las sociedades que explotarían las instalaciones.

La organización de los servicios de cabotage nacional

Las compañías que hacen las islas podrían prescindir de remolcadores, pilotos y estibadores portuarios.

El oficio de estibador portuario

Limitando sus tareas a las estrictas operaciones de carga y descarga del buque. Limitando las tareas de bordo: confiar a los marineros el trincage.

(a la página 6)

Los problemas del transporte de mercancías ante la perspectiva de la liberalización europea (1)

Reproducimos a continuación la segunda parte de un extenso trabajo realizado por el investigador italiano Sergio Bologna que bajo el título "I problemi del transporto delle merci nella prospettiva della liberalizzazione europea" fue presentado en el Seminario FILT-GGIL celebrado en Milán el 7-3-1988.

Las transformaciones de la oferta y la demanda

¿Cuáles han sido los principales fenómenos que han determinado las transformaciones técnico-organizativas en el transporte de mercancías?

1. La descentralización productiva (terciarización, difuminación, etc.).

2. La nueva distribución territorial de los centros productivos.

3. Las nuevas concepciones de la gestión respecto al almacenaje y la logística.

Los dos fenómenos primeros, estrechamente relacionados entre sí, han hecho su aparición en la primera mitad de los años 70 y, por ahora, no parecen dar síntomas de agotamiento. Con la crisis de la

Lucha social en los puertos italianos

La actividad portuaria pública

En génova y en Livorno, grupos privados de agentes marítimos quieren sustituir a las cooperativas de estibadores, gestionar ellos solos las terminales privadas, pero continuando la financiación de las grandes inversiones a cargo del Estado y de los Puertos públicos

Este ataque de un tal magnitud suscita una fuerte reacción por parte de los trabajadores portuarios italianos, pero también incita a las patronales de otros puertos europeos, empezando por los de Francia e Inglaterra. Por esto debemos estar preparados ante cualquier intento de reducción de puestos de trabajo y de privatización portuaria.

Se impone una gran vigilancia

concepción fordiana de la fábrica el tejido productivo se difunde por el territorio y hace más complejo el intercambio de información y mercancías, asignando a las técnicas de transmisión de la información y al transporte físico de las mercancías una función estratégica.

Así, pues, crece en términos absolutos la demanda de transporte y lo hace proporcionalmente al crecimiento de la descentralización. Italia es, como se sabe, entre los países de la OCDE, el de mayor elasticidad en la demanda de transporte respecto al producto interior bruto. El "modelo italia" encuentra, por tanto, una inmediata confrontación en la estructura y en los movimientos de la demanda de transporte.

Con la descentralización el transporte de mercancías se fracciona en porciones cada vez más pequeñas multiplicando al mismo tiempo el número de recorridos. Desde el punto de vista estadístico aún no se ha conseguido cuantificar estas transformaciones estructurales de una manera satisfactoria. Cabe señalar, entre otras cosas, que el sector de las estadísticas del transporte de mercancías padece amplias insuficiencias por dos tipos de razones: los fenómenos que han transformado el mercado del transporte han sido tan profundos e impetuosos que han convertido en obsoletos los instrumentos de análisis y de interpretación de la realidad hasta ahora prevalentes; la disminución de los controles y de los centros importantes, como consecuencia de la de-regulación en cadena, han reducido las posibilidades de captar los datos sobre las mercancías en movimiento (uno de los más importantes especialistas europeos en transporte de mercancías me declaraba su preocupación de que en 1992 ya no fuese posible establecer estadísticas sobre el transporte de mercancías).

Una vez que se había realizado el estudio sobre el Plan General del Transporte los expertos se dieron cuenta que
habían trabajado sobre datos
poco fiables y que sus análisis
se basaban en criterios obsoletos; en consecuencia, el Instituto Central de Estadística tuvo que formar una comisión
especial para llevar a cabo la
reforma de las estadísticas del
transporte.

Estas insuficiencias estadísticas hicieron que muchas proyecciones de la demanda fue-

ran poco fiables al tiempo que dificultó notablemente la tarea construir modelos de carácter proyectivo adecuados para orientar las decisiones públicas. Algunos instrumentos de previsión, como ciertas matrices input-output, han sido ampliamente criticadas por los expertos (sobre este particular ha tratado recientemente el profesor Bruno del Departamento de Ciencias Económicas de la Universidad de Roma, con el cual "Progetrasporti" ha realizado entre 1986 y 1987 una amplia investigación sobre el transporte por carretera).

El profesor Molenaar, del Instituto Holandés de Economía asociado a la Universidad Erasmo de Rotterdam, uno de los principales especialistas europeos en el transporte de mercancías, entrevistado por mí en el transcurso de las investigaciones, me dijo que estaba intentando demostrar estadísticamente el fenómeno de la disminución del peso específico medio de las mercancías. En palabras llanas esto significa que nos encontramos ante el problema de traducir en términos cuantitativos una profunda transformación de la carga que tiene lugar en estos años. Las mercancías han cambiado, los materiales son

más ligeros, el tipo de productos que salen de los centros de producción pesa, por término medio, menos que los productos de hace quince años.

Han aparecido fenómenos de tal envergadura que hacen necesaria una revisión de algunos de los criterios base de la ciencia económica del transporte. Las consecuencias concretas de los fenómenos que hemos descrito son en parte apreciables: la reducción del espacio y del peso medio -además de las exigencias de la logística de la que hablaré a continuación- han venido a ofrecer enormes posibilidades al vector aéreo que se está afirmando como el modo de transporte con mayor crecimiento en el umbral de los años 90. La multiplicación de los recorridos ha generado un mayor ahorro ya sea en la infraestructura, como en los medios, pero el incremento de los recorridos junto con el fraccionamiento de las cargas ha planteado problemas de productividad muy complejos.

Las nuevas fronteras de la productividad en el transporte de mercancías

El mayor problema estriba, obviamente, en la optimización del coeficiente de carga.

Tradicionalmente, la productividad en el transporte de mercancías se ha concebido como la relación óptima entre el espacio disponible sobre el vector y la mercancía transportada. Todas las tecnologías que tienen que ver con el acondicionamiento de la mercancía han nacido de la exigencia de optimizar esa relación (además de las exigencias de la intermodalidad).

Con el fraccionamiento de las

cargas y el aumento de los recorridos esta relación comienza a ser crítica. Visto superficialmente este problema se limita al de los "retornos de vació". En realidad, se trata de un problema general que implica al conjunto del sistema del transporte. La infrautilización del espacio disponible se ha convertido en un problema estructural. Este fenómeno hace surgir siempre la demanda sobre el exceso de oferta; respecto a las nuevas exigencias del transporte de mercancías, si de un lado tal exceso resulta en sí mismo estructural, por otro se aborda como un criterio respecto a los nuevos criterios de productividad, que ya no se concentran sobre la optimización de la tradición, sino sobre la fluidez del proceso de transporte integrado (sobre estos aspectos metodológicos véase, también, la intervención del profesor Bruno en el "Dossier Trasporto" recopilado por la revista de la CGIL "Sinistra 80" en el número de febrero de 1988).

El carácter estructural del exceso de oferta se refleja también en la terminología del transporte: de hecho, se habla de less container than load (LCL) o de less than truck load (LTL) para indicar las cargas inferiores al espacio vectorial disponible en el transporte por contenedor y carretera, respectivamente. En los sectores del transporte tecnológicamente maduros, como el marítimo, en la actualidad existe una verdadera "economía del vacío", con criterios propios de productividad e, incluso, con una especialización profesional y empresarial. Una de las publicaciones más sofisticadas sobre el tráfico contenedorizado internacional, "Con-



tainer Insight", titulaba uno de sus últimos números con la consigna; "empty is business", o sea el (contenedor) vacío es un negocio. En el mismo número de la revista se estimaba que un 30% del actual tráfico contenedorizado internacional es de vacío.

En el plano de las relaciones económicas entre los sujetos integrantes del transporte se ha agravado las condiciones de los vectores puros; o sea, de los operadores que fundan la economía de su empresa sobre la óptima relación entre el espacio disponible y el volumen de carga transportada. Una empresa capaz de ofrecer servicios complejos de carácter intermodal o servicios logísticos obtiene sus ganancias de estos servicios con un alto valor añadido más que de la tracción de la carga (que, en general, subarrienda a operadores independientes). Los nuevos criterios de productividad en el transporte hacen que la gran empresa moderna no esté interesada tanto en optimizar la función del vector, como en la de cualificar más, con servicios tecnológicamente más sofisticados, y una oferta de transporte combinado. El operador independiente, que es el punto débil de la cadena del transporte debido a que sobre él descansa la relación siempre problemática entre espacio disponible y volumen de carga, debe retirarse de algunas rutas o bien aceptar condiciones miserables. Eso es lo que sucede en los Estados Unidos: en el transporte por carretera de cargas completas Full truck load (FTL) aún predominán los operadores independientes, mientras que en el de cargas incompletas, se realiza por las grandes compañías que consiguen mejores precios que los 'pequeños patrones" en los contratos con los cargadores y a la vez han conseguido hacer de las cargas incompletas un tráfico más rico que el de las cargas completas.

En el transporte marítimo, la llamada "economía del vacío" ha experimentado un relativo desarrollo, como consecuencia de la implantación de los contratos de flete por medio de la reserva de una parte del espacio en la nave (slot charter) y de las tarifas por contenedor independientemente de la mercancía transportada (box rates). Como consecuencia del desarrollo del tráfico combinado y de la intermodalidad las prácticas de la fijación de las tarifas en un modo de transporte acaban por extenderse a las otras modalidades. Y lo mismo que ocurre en el tráfico marítimo sirve para el aéreo y el ferroviario. Las consecuencias de la extensión de ciertas prácticas tarifarias es que también extienden ciertos criterios de productividad que las inspi-

El desarrollo de la logística empresarial

No tiene mucho sentido preguntarse si la logística nace y se desarrolla en el seno del universo del transporte o en el del mundo de las grandes empresas; es decir, si surge en el mundo de los cargadores o en el de los transportistas, representados siempre, de forma tradicional, como los que ofrecen y los que demandan servicios de transporte.

Esta idea de oferta y demanda del transporte está en vías de verse superada por la realidad, aunque es verdad que, actualmente, quienes dictan las condiciones son los cargadores.

La evolución en los últimos veinte años ha sido tal que el fin principal de la logística; o sea, la organización estable del flujo de las mercancías a lo largo de una cadena integrada del transporte ha sido un objetivo perseguido tanto por las grandes empresas transportistas, como de las grandes empresas que desarrollan su logística interna.

Si la logística se concibe como una revolución del transporte, constatamos que esta revolución ha sido en parte anticipada por la innovación tecnológica y organizativa en el propio mundo del transporte; en particular, en el de los transportes marítimos, con la introducción del contenedor -un sistema utilizado por primera vez en la logística militar. Incluso, las tecnologías logísticas más avanzadas se encuentran tanto entre los transportistas, como entre los cargarores. Si todas las empresas tienen necesidad de una logística eficiente y, por tanto, todas están interesadas en una organización preestablecida, regular y flexible del flujo del transporte, son pocas las que están en condiciones de llevar a cabo este objetivo, que supone inversiones, know-how y dominio del mercado; ya se trate de una gran empresa farmacéutica, de una gran cadena de supermercados de un gran armador o de un gran expedicionario. La eficiencia de sus redes logísticas será cada vez en mayor medida un elemento decisivo de competitividad.

Producción "just in time" y sus efectos sobre el transporte

Aunque el desarrollo de la logística comienza a despuntar en los años 70, sólo en los años 80 se convierte en un instrumento estratégico fundamental de las empresas. Es la concepción de la producción just in time (JIT) la que hace de la logística el eje central de la reorganización de la empresa en un espacio socio-económico diseñado por la descentralización productiva.

JIT significa que cada uno de los segmentos del ciclo productivo deben interactuar en tiempo real respecto a las mutaciones que se experimentan en el mercado. "JIT se identifica con una filosofía que se expresa con el establecimiento de objetivos para la actividad manufacturera (...). Entre las cosas que es necesario elimi-

nar si se quieren alcanzar los objetivos del JIT están el exceso de aprovisionamiento, la pérdida de calidad, los tiempos muertos de las máquinas y el tiempo de tránsito no estrictamente necesario durante todo el proceso de fabricación". (R. Dave Garwood e *Transporti Industriali*, n. 334, p. 47).

Pues ya no se trata sólo de organizar un flujo regular y predeterminado de las mercancías, sino de organizar la flexibilidad. En otras palabras, esto quiere decir que los volúmenes, los tiempos y los recorridos del transporte pueden estar sometidos a contínuas mutaciones en función de toda

una serie de informaciones que provienen fundamentalmente del mercado.

Aunque en la logística de los primeros años 70 ya se había puesto de relieve la importancia del empleo de instrumentos de elaboración automática de los datos, en la logística actual la organización del flujo informativo y la utilización de los sistemas más sófisticados de elaboración y transmisión de datos es algo tan importante como la propia logística y viene definida como la organización del flujo regular de la información y la mercancía.

De ahí la importancia central que en la logística adquieren los servicios informáticos. Sólo los sistemas y las empresas con un nivel de organización informático muy alto conseguirán poner en pia estructuras logísticas eficientes.

De todo lo dicho resulta, además, que la logística ha impactado enormemente el transporte integrado intermodal y que las grandes empresas en grado de ofrecer servicios adecuados son, en la actualidad, sólo aquellas que se pueden definir, como operadores de transporte multimodal (OTM).



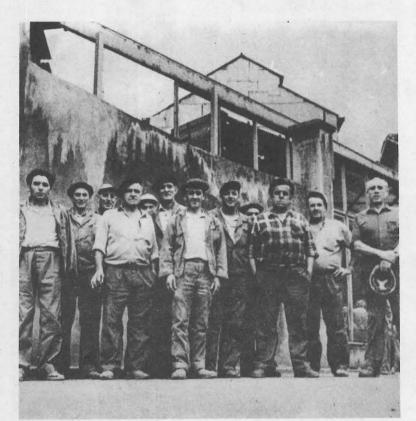
DESDE EUSKADI

Reflexiones desde el "nacionalismo" (con perdón)

Compañero Agustín, esta vez seremos más breves: los términos en que planteas el debate no nos permite más que decirte que no conoces LA REALIDAD de Euskadi. Ese nacionalismo que tú maldices y excomulgas no es lo que nosotros denominados "cuestión nacional", como contradicción principal que cataliza y atraviesa la

sociedad euskaldún hoy y que nos permite hacer evolucionar la contradicción fundamental (capital/trabajo) hacia condiciones más favorables para la Clase Obrera.

Nos sorprende que aún haya quienes mantengan verdades ortodoxas inmutables y que ni siquiera una pequeña duda, razonable y verificable, aliente la



DESDE ZARAGOZA

Sentencia positiva

¡Hola compañeros!

Os mandamos los últimos recortes de prensa, relacionados con el juicio que durante 3 días se ha celebrado en la Audiencia Provincial de Zaragoza donde se han juzgado a 25 compañeros.

La sentencia ha sido absolutoria para 13 compañeros y diversas faltas para el resto; no obstante en uno de los recortes del día 7-II-89, salen reflejados los resultados de las condenas.

Nosotros valoramos la sentencia como muy positiva, ya que tenemos muy claro que la absolución de los compañeros y que al resto se les haya rebajado la condena ha sido producto de la movilización y solidaridad que ha habido por este motivo, por parte de los trabajadores que todavía no hemos perdido la conciencia de la clase a la que pertenecemos.

Queremos agradecer, toda vuestra colaboración y entendemos que este camino de solidaridad y apoyo, es el camino que debemos de mantener e incluso profundizar en ello, para seguir luchando contra la agresión diaria que estamos sufriendo por parte de un empresariado cada vez más caciquil.

También comunicaros que la sentencia del Tribunal Supremo sobre los compañeros despedidos en la que se ratificaba la sentencia de la Magistratura de Zaragoza, esta sentencia ha sido recurrida por nosotros al Tribunal Constitucional. Desde aquí vemos la necesidad de seguir manteniéndonos en contacto y pasarnos toda la información que podamos y esperiencias adquiridas. En cuanto podamos vamos a organizar un encuentro aquí en Zaragoza, para que podamos comentar y valorar el resultado de la sentencia en la Audiencia y por dónde vemos que es el tipo de represión y hacia quién va dirigida en nuestras empre-

Recibir un saludo,

J. Anadón Rel. ext. CUT de Tuzsa

posibilidad de reconocimiento de que en Euskadi exista un proceso de liberación en marcha (PROCESO y EN MAR-CHA). A no ser que se quiera decir que en ningún lugar del globo y hoy, lo haya y que, por tanto, es imposible que lo haya algún día. Que lo que hay es imperfecto, contradictorio, de acuerdo, pero siempre será así: cualquier "utopía" cuando empieza a realizarse, deja de serlo y se convierte en escalón a pisotear para pasar al siguiente.

ARGALA, militante de ETA asesinado, decía: "la estrategia de Poder Popular reside en crear un nuevo entendimiento entre el Pueblo, un consentimiento basado en la preocupación de los propios problemas en lugar de su abandono en manos de los/as "especialistas", en la toma de conciencia de las posibilidades de la acción colectiva, en el paso de una mentalidad y una práctica individualista a una mentalidad y una práctica colectiva. Está claro que el logro definitivo de ese nuevo consentimiento implica una revolución política, económica e ideológica, pero está claro también que ese logro NO ES ALGO NECESA-RIO, sino un proceso: cuando más se avanza en esa línea, más se avanza y más se hace POSIBLE la revolución".

Pues, Agustín, Euskadi no encaja en tu visión del "nacionalismo": o Euskadi no existe o tienes que revisar ese "nacionalismo" preñado de inmutable ortodoxia, con el que, por cierto, tampoco nos identificamos. O quizás sea más sencillo: acércate a la problemática de Euskadi, a nuestro Pueblo Trabajador, a las luchas actuales, a las posiciones que el capital toma aquí, al papel que juega el PSOE,... TE ASOMBRARÁS AL LEER Y OIR AL CAPITAL Y SUS GES-TORES (HASTA LA IGLESIA) EL MISMO E IDÉNTICO DIS-CURSO QUE EL CONTENIDO EN TU ARTÍCULO DE OCTU-BRE: Euskadi es una entelequia, el pueblo está manipulado y se le ocultan los inconfesables objetivos de los/as terroristas y adláteres, lo único que quieren es poder sentarse en nuestros sillones, ¿a dónde quieren ir?, ¡violentos, más que violentos!...

En Euskadi, igual somos un poco borricos/as, pero solemos decir que el amigo de mi enemigo, seguro que no es mi amigo y, a veces, podrá ser mi enemigo. Es un poco lineal, es verdad, pero sirve para poder saber qué papel OBJETIVO juega cada cual en la historia concreta que vivimos, pues la fidelidad a esta concreta historia nos impide (tampoco queremos, no vayas a pensar!) la elaboración de la correcta teoría, exportable, absoluta, indiscutible,... inexistente, y por eso no podemos contestarte con ella para convencerte.

> LAB Euskadi, 13-1-89

COCINA MARINERA



DORADA A LA SAL

Ingredientes (4 personas)

1 dorada de 1 kg 2 kg de sal

Preparación

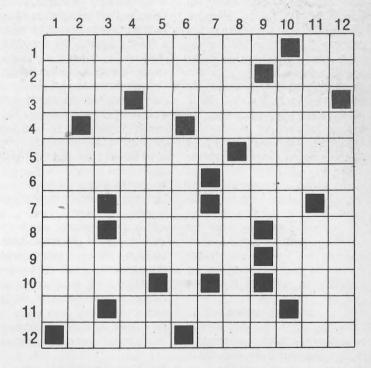
Limpiar, vaciar y descamar el pescado. Encender el horno y graduarlo a temperatura fuerte. En una fuente refractaria de bordes altos (la dorada debe quedar bien holgada), poner aproximadamente la mitad de la sal, en una capa de un dedo de grosor y aplanarla para que quede bien compacta. Colocar encima el pescado y cubrirlo con otra capa de sal del mismo grosor, aplanándola también.

Poner la fuente en el horno cuando esté bien caliente y cocer 45 minutos. La sal debe formar una costra dura y requemada. Romper la sal que debe desprenderse sin dificultad alguna del pescado (esto indica que el pescado está bien cocido).

Puede aderezarse con patatas al vapor, hortalizar hervidas y salteadas en mantequilla, tomates a la provenzal,

NOTA: Se calculan 45 minutos de cocción por 1 kg. de pescado y 20 minutos por cada kilo de más. Así, para un pescado de 1 1/2 kg se calcularán 55 minutos.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Saltos grandes de agua. Matrícula de Cádiz. / 2. Rey de Micenas y de Argos que según la mitología dirigió el asedio y la toma de Troya. Abreviatura de British Antilewisite. / 3. Yunque de platero, plural. Planta de la família gramíneas (sitaria italica). / 4. Vocal. Flanco de un ejército. Te atreviste. / 5. Prendas de vestir. Emitir su voz los polluelos y algunas otras aves. / 6. Venir, alcanzar el término de un camino. Contrario a la verdad. / 7. Vocal repetida. Guisa. cocina. Abreviatura de Institución Social Internacional. Consonante. / 8. Matrícula de Segovia. Zumo exprimido de la uva, antes de fermentar. Tropecé y vile al sue-9. Cosas necesarias para ciertos usos. Propietario de alguna cosa. / 10. Rezan. Vocal. Quinientos en números romanos. Apócope de Santo. / 11. Matrícula de Salamanca. Plural grosero, basto. Nota musical. / 12. Catedrales. Inventos,

VERTICALES: 1. Gran trastorno mundial producido por el agua. / 2. Oficial del ejército turco. Rápidos veloces. / 3. Valórame. Símbolo del Sodio. Punto cardinal. / 4. Símbolo del Amerio. Entrelazamiento de un tejido, siguiendo unas normas. / 5. Acción y efecto de repasar, plural. Símbolo del oso. / 6. Nombre de mujer. Roturaste la tierra. / 7. Grados de elevaciones de sonidos. Infusión. Negación castiza. / 8. Planta de la familia de las umbeli feras. Bahías largas, estrechas y poco profundas de laderas abruptas propio del norte de Europa. / 9. Consonante. Palas herradas que usan los zapadores. Sociedad anónima. / 10. Colección de leves debidas al emperador bizantino Basilio e Macedonio. En números romanos Cien. / 11. Generación o linaje, plural. Guerra, adorará a una persona. / 12. Contracción o linaje, plural. Guerra, adorará a una persona. / 12. Contracción. Plural, depresión producida en la superficie de un cuerpo por el roce de otra.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Nautas. Cofin. / 2. Atroces. Mal. / 3. Vaal. Negarás. / 4. E. Nemo. Aro. A. / 5. Grotesco. Los. / 6. Ae. Es. I. Mar. / 7. Car. Amara. Om. / 8. Ileones. Lapa. / 9. O. Teas. Tañer. / 10. Naos. Rosoli. / 11. Es. Te. Ani. En. / 12. Sosera. Ganso.

VERTICALES: 1. Navegaciones. / 2. Ata. Real. Aso. / 3. Urano. Reto. S. 4. Tolete. Oeste. 5. Ac. Mesana. Er. / 6. Senos. Mes. A. / 7. Se. Cias. Ra. / 8. C. Gao. R. Tong. / 9. Omar. Malasia. / 10. Farola. Año. N. / 11. Ila. Oropeles. / 12. N. Sas. Marino.

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Reunión de zonas de Coordinadora

Los días 23 y 24 de Febrero se reunieron en Las Palmas (Canarias) los delegados de Tenerife, Barcelona, Cádiz, Valencia, Alicante, Tarragona y Las Palmas. Ausentes Bilbao y Málaga.

1. Se firmó un documento de unidad de acción con UGT y CCOO para el apoyo a las reivindicaciones de los convenios que todavía no se han podido firmar. Siempre en la línea que defiende Coordinadora. Se nos advierte en el acta sobre "el riesgo que entraña esta estrategia que va a facilitar el avance sindical de estas dos centrales, que nos obliga a tomar medidas organizativas, a no ser ingenuos en los puertos y que en última instancia se asume desde la valoración de los beneficios a obtener".

2. Son ya cuatro las resoluciones de modificación de condiciones de trabajo que han aparecido, Tenerife, Castellón, Las Palmas y en el transcurso de esta reunión llega la de Alicante. La de Las Palmas que ha provocado esta reunión y que entra en vigor el 1 de marzo es durísima. Modifica las "manos" y rendimientos, establece la cuarta jornada, un tercer nombramiento, transforma el sistema de primas, elimina el salario colectivo acogiéndose a la desvinculación de los fijos del censo portuario, autoriza a criterio de la empresa la movilidad funcional de las secciones, la contratación directa de personal no portuario ni del Inem, aumentar o disminuir las manos durante la jornada a criterio de la empresa, exigencia de



pasar a otro trabajo cuando se acabe el primero antes de finalizar la jornada, etc.

Esta resolución imposibilita el convenio ya que pocos aspectos quedan a discutir. Se ha solicitado por tanto que se demore por un més la aplicación de esta resolución.

La huelga en este puerto es contestada por unos servicios mínimos diarios y para todas las mercancías y las sanciones se multiplican en número y dureza.

(a la página 4)

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

ANESCO ataca

Ha aparecido un documento de ANESCO dirigido a sus asociados en el que sientan los criterios empresariales en relación al art. 6° del Acuerdo para la Regulación de las Relaciones Laborales en el Sector Portuario (firmado en Febrero 88). Tratan de aclarar la filosofía del Plan de Empleo sobre todo en los tiempos que se han de computar como realmente trabajados para fijar el índice de actividad personal y de la plantilla.

Tiene una vital importancia para nosotros por cuanto ésto va a ser lo que fije la reducción de plantillas que se ha de operar en estos cinco años. Mientras más tiempo de desocupación se demuestre más desempleo cobrará la empresa estatal y más número de hombres podrá reducir en las "manos" y plantillas.

Para ello considera el informe que no se ha de computar como tiempo trabajado efectivamente:

- Lo que ellos llaman "subempleo" ("trabajadores que, en teoría, están ocupados porque deben de ser contratados obligatoriamente por las empresas, pero que, en realidad, no realizan función alguna"). - El término "trabajo efectivo y a rendimiento habitual" establece que sólo se computará de la jornada el tiempo que se está trabajando y no el que se está disponible y que no se utiliza por acabarse la faena. Dicen que si no es a rendimiento habitual podemos los portuarios alargar las jornadas tanto como queremos trabajando a bajo rendimiento.

- "Número máximo de turnos realizables por los estibadores portuarios", consideran aquí que también se han de aprovechar los turnos que se ofrecen en sábados, domingos y festivos para tenernos empleados porque ya descansamos los días en que necesariamente tenemos paro.

Estos criterios se han de contestar si no queremos ver relamidos los grupos de trabajo y las plantillas hasta extremos insoportables. Hay que pensar que uno de los objetivos de la patronal es sustituirnos totalmente, si es posible, por trabajadores más baratos, dadas las condiciones del mercado de trabajo en la actualidad.

Anesco considera que nuestra única finalidad en la vida es ganarnos el jornal y por tanto considera tiempo libre todo

aquel en el que estamos alrededor de la empresa esperando que dispongan de nosotros. Los obreros no tienen otra cosa que hacer, ni otro derecho en la vida que el de trabajar. Tampoco han pensado en que igual que podríamos utilizar nosotros los bajos rendimientos, pueden las empresas utilizar el traslado de buques y líneas de unos puertos a otros para hacer descender las necesidades de plantilla. No piensan, evidentemente, para una mejor utilización de la plantilla, en ponernos a realizar las tareas que se generan alrededor de las nuevas tecnologías, que muchas de ellas son faenas portuarias y han pasado a ser realizadas por personal no portuario.

No olvidemos que frente a una filosofía productivista y del beneficio del capital hay que oponer una filosofía obrera del reparto del beneficio y de la riqueza, de la disminución de la jornada y el derecho al tiempo libre, del derecho a disfrutar de las mejores condiciones en el trabajo que posibilitan las nuevas tecnologías.

ALTERNATIVAS SOCIALES

Polonia hoy



Desde el mes de febrero, una mesa de negociación que reune a gobierno y oposición, está buscando un pacto social que permita resolver la crisis

(de acumulación) y contener y encuadrar el movimiento autónomo del proletariado polaco.

(a la página 3)

SUMARIO

2. Agencia de Noticias Alternativa. ■ 3. Versos satánicos. ■ 4. Puerto de Tenerife: compás de espera. Convenio colectivo de los estibadores del puerto de Tarragona. Alicante. Algeciras. Lucha en los puertos de Italia. ■ 5. Informe de la reunión de Londres: Asamblea Extraordinaria de los "dock shop stewards". Bilbao. ■ 6. Los problemas del transporte de mercancías ante la perspectiva de la liberalización europea (y 2). ■ 7. Hemos recibido... ■ 8. Correspondencia.



13.2.89. COUNTER INFOR-MATION. NUEVA FEDERA-CION EN POLONIA. El día 30 de octubre del 88, setenta personas de 10 ciudades asistieron al Primer Congreso Anarquista, desde la Il guerra mundial, en Polonia. La brigada anti-terrorista atacó el Congreso y detuvo a algunas personas que fueron puestas en libertad más tarde. La gente continuó el Congreso en otro sitio.

13.2.89. DIRECT ACTION (G.B.). IDEAS EN ACCION -EEUU. "Ideas en Acción" es la revista de la Alianza de Solidaridad, de carácter anarcosindicalista, de trabajadores/as (W.S.A.), una organización que empezó hace cuatro años en EEUU. Hay ya varios grupos pequeños en puntos diferentes del país, como los de Tennessee que son activos contra el Ku Klush Klan y los de Colorado y California que participan en apoyo a huelgas localizadas y también en campañas internacionales como la de Katsahua Omorí, etc. La organización es la sección de la A.I.T. (Asociación Internacional de Trabajadores) en EEUU. La dirección de la revista "Ideas in Action" es PO Box. 40400, San Francisco, CA 94140, California, EEUU.

chavala huyó de allí, le contó a su padre lo que había pasado y éste denunció al patrono de su hija. Fontanet despidió entonces a la chica, pero magistratura de Trabajo de Lleida declaró despido improcedente. Respecto a la acusación por abusos deshonestos resulta que aunque la Audiencia de Lleida considera ciertos estos hechos y afirma que Fontanet "se aprovechó de su condición de patrono", luego le condena a pagar la irrisoria cantidad de 40.000 ptas. de multa y como guinda añade: "Acaso (la minifalda) inocentemente pudo provocar la reacción del condenado que no se pudo contener". ¡Pobre seducido!

2.3. UPA (CONTRA). LAS FEMINISTAS SALEN POR PATAS. Unas 20 mujeres de la Coordinadora Feminista de Tenerife se concentraron el 28 de febrero ante la Audiencia Provincial de Sta. Cruz de Tenerife. Todas ellas portaban minifalda y una pancarta que decía: "¿Es esto una provocación, sres. jueces?". La protesta se ha enmarcado en la VI semana de las "Jornadas de la Mujer Trabajadora" y denunciaba la sentencia de la Audiencia Provincial de Lérida que consideró provocativo el uso de la minifalda de una joven, que sufrió abusos y propuestas de renovación de contrato a cambio de dejarse "magrear" por parte de su jefe. Como la chavala se negó y además denunció al "serdo" de su patrono, en el momento del juicio, como recordaréis, la sentencia fue atenuada por considerar, el juez encargado



21.2.89. "POBRE SEDUCI-DO'. En agosto del 87 el empresario propietario de Encuadernaciones Fontanet, citó a una empleada suya, de 16 años, a su despacho. La muchacha (vestía una mini falda) recibió por parte del empresario, Jaime Luis Fontanet Baso, la promeșa de la renovación de su contrato laboral y estar protegida dentro de la empresa, a cambio, cómo no, de que mantuviera relaciones con el cerdo de su jefe, que le propuso esto mientras la sobaba. La del caso, la minifalda una vestimenta que "había despertado no se sabe qué instintos" en la mente nauseabunda del "pobre seducido".

30.1.89. EL FRENTE FARA-BUNDO MARTÍ DE LIBE-RACION NACIONAL OFRE-E UNA TREGUA AL GO-BIERNO DE NAPOLEON DUARTE. El F.M.L.N. de El Salvador ha hecho pública una nueva oferta de diálogo al gobierno democristiano de José Napoleón Duarte; si este retra-

para el 19 de Marzo, posponiéndolas al 15 de Septiembre y cumple una serie de condiciones. La oferta fue realizada el pasado martes 24 por medio de un comunicado firmado por todos los comandantes del FMLN, en el que se comprometen a una tregua de 5 días, el día de las elecciones y los dos anteriores y posteriores, y a aceptar el resultado si se cumplen las seis condiciones. El FMLN exige el cese de las capturas, la represión y la querra sucia al tiempo que el ejército y las bandas paramilitares deberán estar acuarteladas el día de los comicios. Además, el FMLN pide la integración de Convergencia Democrática en el Consejo Central de Elecciones. Dentro de los seis puntos se incluye también la creación de un nuevo código electoral con el consenso de todas las fuerzas políticas, con un consejo fiscalizador de las elecciones formado por organizaciones religiosas, cívicas y humanitarias, que asumirán el resguardo de las elecciones y convocarán observadores internacionales a los comicios. También exige el FMLN la concesión del derecho al voto de todos los salvadoreños que se encuentran fuera del territorio del país. En este caso se cree que se encuentra más de medio millón de personas, gran número de ellas en los campos de refugiados de Honduras. Por último, exigen que el gobierno de EEUU se mantenga al margen de las elecciones y no tome partido por ninguna fuerza política. En el caso de que se cumplan los 6 puntos de la propuesta de la guerrilla, el FMLN se compromete a realizar una tregua de 5 días durante los comicios, a respetar a los alcaldes no impuestos por el ejército, y a convocar para las elecciones, aceptando el resultado que en ellas se produzca. La última noticia sobre el tema es que anteayer el presidente del gobierno salvadoreño, José Napoleón Duarte, ha dicho que no acepta las condiciones del FMLN, con lo cual el tema de la tregua quedaría bastante difícil.

sa las elecciones convocadas

19.2.89. BLACK FLAG y COUNTER INFORMATION. LUCHA DURA EN UNA CARCEL DE EE.UU. Desde el año 86 ha estado un brazo de TWI (Trabajadores Internacionales del Mundo) dentro de una cárcel de 2.400 presos que se Ilama Southern Ohio Correctional Facility (SOCF) en EEUU. La lucha es larga y sanguienta. El delegado elegido por los presos "Big Jhon" Perroti está contestando 40 pleitos, la mayoría sobre ataques personales, incluso uno sobre sí mismo, cuando estaba batido y golpeado, condenado con esposas a una silla de ruedas en el día 42 de una huelga de hambre. Jhon Perroti se encuentra ahora aislado en el "Super-Max Unidad" donde se prohibe la asociación, libros, revistas, papel, cigarrillos, etc., se espía constante-



mente con cámaras de vídeo, con registros desnudos y ataques con mangueras de fuego casi diariamente, y, el ejercicio consiste en 2 horas a la semana en una jaula más pequeña. Hay otros, como Dennis Wolfel, Curtis Brown, J. D. Scolt, Byrd, Ronald Collins Ortiz, John y Paul Beumfield que han sido castigados por la lucha política dentro de la cárcel -los carceleros y demás funcionarios quieren matar a todos, como ha sucedido en ocasiones pasadas.

Los presos de la IWW (tienen apoyo de al menos 400 presos) han elaborado recientemente un Dossier de cien páginas sobre los asesinatos y torturas de presos. El informe fue asido por las autoridades y todos fueron bestialmente castigados; pero, una copia fue sacada fuera de la cárcel y dada a Amnesty International. Los presos esperan que sirva para algo.

para algo.

Ahora los presos se encuentran en una lucha desesperada: Perroti y Brumfield habían hecho un pleito contra el robo, por parte de las autoridades, de sus cartas de afiliación al IWW y correspondencia de literatura; además de la prohibición del sindicato en la cárcel, les rechazan el pleito y hay que pagar 6.000 dólares de gastos legales, si no caerán todos los pleitos. Aún más serio es el rechazo, por parte de los jueces (aunque suplican contra la decisión), de un pleito de Perroti, IWW y otros en el que denuncian la ilegalidad del estado por haber prohibido la organización del sindicato. Este pleito -si hubiera sido ganado- hubiera significado la obligatoriedad del estado a pagar un salario mínimo a los presos y el compromiso al mantenimiento de los servicios médicos mínimos. La industria de las cárceles en EEUU es muy importante: en Ohio los prisioneros reciben entre 10 y 40 dólares a la semana, y usan la asistencia médica exclusivamente para castigar.

Los objetivos del grupo del IWW en la cárcel son —según un informe comprensivo distribuído en la prisión:

- Organizar y unir todos los presos y presas de Ohio como UNO. Como un brazo.

- Organizado el IWW podemós luchas mejor contra la administración y exigir:

 Un salario mínimo, mejores condiciones de trabajo y vida, además exigir

 Que se nos trate como hombres y mujeres y no como esclavos de salarios,

- desunidos y forzados a trabajar por y para el estado, ganando 10 cts. la hora, comiendo comida inepta para humanos, siendo tratados sin un ápice de humanidad (...). Como una unidad colectiva podemos parar las cárceles...

Hoy día el IWW es un sindicato pequeñísimo. Empezó en el año 1905 y durante muchos años el IWW (los "W bbhies") era el "Uno Sindicato Grande" de todos los marginados, inmigrantes, desposeídos y anarquistas de EEUU. En la cárcel de Ohio han organizado el "Programa Educativo", abasteciendo libros y materiales, apoyando muchos pleitos, difundiendo cartas, realizando campañas y peticiones contra castigos "cruelmente anormales": técnica de modificación de la conducta.

Hay que apoyar de forma internacional a estos presos que ahora se encuentran en muchas dificultades por el hecho de resistir a la brutalidad sistemática en las cárceles de los EEUU. (de la página 1)

Polonia hoy

La crisis viene de lejos; como de lejos viene también la respuesta obrera. A principios de los años 70 el capitalismo entra en crisis después de una época de desarrollo económico, y intenta buscar en la periferia parte de la acumulación que ya no puede realizar en el centro. El Este europeo será una zona escogida, principalmente Polonia. Con Gierek se lanza Polonia por el camino de la industrialización. Entran capitales, tecnología y maquinaria que exigirán de los obreros polacos una máxima productividad. En 1974 la mitad del comercio exterior se hace ya con el capitalismo occidental y el resto con el COMECON. Esto provoca un endeudamiento acelerado (con USA, Francia, Alemania y Inglaterra principalmente) que a finales de 1979 es de partir de primeros de julio, estallan una multitud de huelgas contra la carestía de la vida: Ursus, en el cinturón industrial de Varsovia; Tczew en la región de Gdansk; Lublin, Los 17.000 obreros de los astilleros Lenin de Gdansk se ponen en huelga... lo que será el inicio de un fuerte movimiento autónomo al que sólo un golpe del general Jaruzelski con la implantación de la ley marcial podrá poner término (13/12/81).

Hoy la crisis se ha agravado. El mercado interno está desabastecido. Se extiende la precariedad en todos los terrenos. Encontrar una vivienda es muy difícil (en el 85 la mitad de los nuevos matrimonios, unos 300.000 no pueden encontrar piso y deben permanecer en la casa de los padres). La Sanidad es ineficaz, con hospitales

bricas en el noroeste y en el sur de Polonia. Se extienden las protestas en la calle. En Cracovia hay 39 policías heridos y son detenidos 24 manifestantes. La conflictividad va en aumento.

El gobierno se sabe incapaz de parar esta oleada huelguística y recurre al ilegal sindicato Soliderarnosc y a su líder Lech Walesa para controlar la situación. A cambio de su legalización le quiere comprometer con las medidas de austeridad legisladas. En este contexto se abre la mesa de negociación.

El 6 de febrero se reunen los 56 miembros de la mesa de negociación. La delegación del gobierno está encabezada por el ministro del interior general Kiszczak; la de la oposición la encabeza el líder sindial Lech Walesa y en ella están presentes antiguos líderes hasta ayer clandestinos.

En el aspecto económico las propuestas que avanza la oposición se centran en la liquidación del monopolio del mercado, la libertad empresarial, el rios, para evitar que crezca la tensión en el pais. Pero a Walesa le cuesta cada vez más convencer a los huelguistas.

Solidarnosc, que nació a partir de la huelga de los astilleros Lenin de Gdansk en julio de 1980, tenía durante todo el 81 capacidad para detener las huelgas... Hoy quizás la situación ya es otra. En su mayoría los actuales huelguistas contra la carestía y la precariedad actual no se reconocen en Solidarnosc y sí están decididos en su lucha. Quizás la mesa de negociación llegue tarde y el pretendido pacto social ya no pueda ser el dique de contención del movimiento autónomo de los obreros polacos.





Un escritor avispado, Salman Rushdie, aprovechando que el tema del ISLAM, está constantemente en el candelero de la opinión pública, escribe una novela en la que, utilizando pasajes y personajes del CORAN de una manera nada respetuosa, crea una situación que solivianta y enciende los ánimos de los creyentes islámicos, que "Blasfema"

Unos apelando al fanatismo de los que quizás con razón se sienten ofendidos por la utilización blasfema de sus símbolos más sagrados. Consiguiendo con ello canalizar el descontento de su propia situación hacia un enemigo exterior, a la vez que se confirman como líderes y salvadores espirituales del mundo islámico.

Los paises occidentales, haciendo causa común a favor



consideran obra.

el año 83 asciende la deuda exterior a 24.000 millones y hoy es de 40.000 millones de dólares. Esto estrangula la economía de un pais hoy con una inflación galopante del orden del 80% y una drástica caída del

19.000 millones de dólares. En

nivel de vida.

Aquella acelerada industrialización no fue pareja en el sector agrícola en manos de la pequeña burguesía. En 1975 los salarios nabian aumentado un 50% y la producción agrícola un 27%. El 40% del salario era destinado a alimentación; si añadimos a esto la exportación "imperativa" a la URSS (la mitad de la carne, las dos terceras partes del pescado,...) es fácil entender el hecho de la escasez y de la subida de los precios, y de las decididas revueltas contra esto: en junio del 76 el gobierno decreta un aumento de los precios de los alimentos; en un solo día, la huelga se extiende por toda Polonia, con insurrecciones en Ursus y Radom que obliga a retirar el decreto. En el 80, a saturados y sin medios (Polonia tiene la mayor mortalidad infantil de Europa). Las escuelas, sin equipamientos y atiborradas (40-50 alumnos por clase y a dos turnos). El empuje generacional es enorme. El 48,3% de la población (Polonia tiene 37.500.000 habitantes), tenía menos de 30 años, en diciembre del 87. Y al mismo tiempo la burocracia se ha ido extendiendo: los altos dirigentes de empresa pasan de 200 (en el 81) a 1.400 (en el

La nomenclatura pasa de 100.000 (en el 70) a 250.000 (en el 86).

No es de extrañar que en este contexto se generalice un movimiento huelguístico. Durante el 88 se suceden dos oleadas de huelgas, los meses de febrero y de agosto. Y con las mismas características empieza 1989: los 12.500 mineros de Belchalow, importante centro de extracción de lignito, se ponen en huelga. Lo mismo hacen los obreros de Suwalki y de Kolbuck, importantes fá-

pluralismo en los tipos de propiedad, la autogestión obrera, la reducción de los gastos presupuestarios, la liquidación de la "nomenclatura" (altos car-gos monopolizados por el partido). En el aspecto político la oposición contempla una reforma de la Constitución, una reforma política, independencia del poder judicial, elecciones a una asamblea nacional constituyente. En el aspecto sindical: pluralismo sindical y legalización inmediata de Solidarnosc en su estructura original mediante un único acto ju-

La delegación gubernamental pretende que la oposición entre en el Parlamento y legitime así al gobierno y comparta la responsabilidad de las medidas de austeridad avanzadas.

El movimiento social sigue su curso y Walesa ha de recorrer las fábricas para parar las huelgas y explicar el compromiso. Pide a los huelguistas una tregua social de 6 semanas y al gobierno la rápida aprobación de una escala móvil de sala-

A partir de ahí se ha levantado un revuelo, que no habiendo acabado aún, ya ha provocado varias muertes de manifestantes que protestaban contra la publicación del libro.

A todo esto, hay que añadir la condena a muerte, que contra el escritor ha dictado JO-MEINI, que incluso llega a prometer varios millones de dólares a quien y en nombre de "ALÁ" consiga eliminar al blasfemo.

Seguramente el autor de "VERSOS SATÁNICOS" lo que pretendía a sabiendas de que su libro sería polémico, era aprovechar el escándalo para alcanzar un buen nivel de ven-

En principio lo que llama la atención del caso, es la dimensión que ha tomado el hecho. Así como la utilización que en función de sus respectivos intereses, hacen todos los que de "este leño sacan astillas".

de una pretendida "libertad de expresión", pero que luego se traduce en una perversa manipulación de la información no ya tan libre, sino manoseada por los grupos de poder económico y político que son los que constituyen las llamadas democracias de nuestra área.

Al final de todo este asunto a la gente sencilla y que sin querer nos vemos imbolucrados, nos da la impresión de que seguimos siendo manipulados por intereses que no son los nuestros y que sólo consiguen distraernos de nuestro verdadero objetivo, que entre otras cosas sería el de vernos libres de tanto embaucador fanático; comprendamos la indignación del mundo islámico, por la utilización mercantilista y de burla que el autor del libro hace de los símbolos sagrados de los mil millones de islámicos que en el mundo son.

de Coordinadora

3. Se llega en Tenerife a un preacuerdo con el Director General de Puertos por el que "se brinda a concedernos los tres puntos siguientes por un plazo de un mes mientras se negocia el convenio con la huelga suspendida, y que són:

Limpiar de intrusos el muelle (principalmente sustitutos de los encargados y confrontas que la resolución ha suprimido).

- Congelar las peticiones de fijos (actualmente en 112 y ofertadas 90)

- El limitar a 22 el número de turnos de los fijos.

4. En cuanto a acciones a emprender, después de "debatir la mala experiencia que en la organización se viene teniendo con las últimas acciones acordadas... se considera lo más conveniente que cada puerto le haga frente en primera instancia y por sí mismo a las agresiones de que sea objeto, debido entre otras razones a la dificultad en coincidir en el tiempo a la conveniencia de todos los demás puertos.

5. Los acuerdos finales de la reunión fueron:

Aceptar la propuesta del Director General de Puertos en Tenerife, suspendiendo la huelga durante el mes de mar-

Finalizar el boicot acordado en su día al tráfico con Canarias. Gestionar con las empresas que operan con los buques "Isla de..." en el tráfico con Canarias para que vuelva a nombrar personal portuario en los rolones de esta Naviera en la provincia de las Palmas, de no ser así se le iniciaría una huelga total e indefinida.

Hasta aquí la reunión pero puesto que conocemos el expediente de modificación de condiciones de trabajo de Alicante diremos que éste, básicamente dispone, apoyándose en el Acuerdo para la Regulación de las Relaciones Laborales Portuarias firmado el 5-2-88, el pase al desempleo, por meses, del número necesario de la plantilla del turno de rotación, pagándoseles el salario mínimo acordado, sin que puedan superar 179 días de paro al año. Y aprueba la modificación de "manos" rendimientos propuesta por la empresa. Sería interesante que los compañeros de los puertos afectados nos explicasen la repercusión en hombres y jornadas de estas modificaciones.

AVISO: Ya está disponible en Barcelona la nueva edición de 1.500 libros de DIEZ AÑOS DE HISTORIA EN LOS PUER-TOS. Se venderán al precio de 200 pts. ejemplar. Todo el que desee puede solicitarlos a este puerto.

Alicante

El principal escollo en la firma del Convenio es el acuerdo del plan de empleo. Sobre todo a partir de la aparición del expediente de modificación de condiciones de trabajo en el que les reducen las manos en un 50% del personal. El Comité negociaría alguna reducción

pero no de ese nivel. También existe desacuerdo en el cómputo de jornales realizables al año, donde los trabajadores consideran que son 224 al excluirse sábados y domingos y la patronal pretende 274 días. Madrid pretende además retocar seis puntos del Convenio.

Algeciras

La discusión está centrada en los ámbitos del Convenio. En el ámbito personal: són 150 portuarios censados, trabajando unos 45 jornales al més, unos 200 que de modo habitual són contratados sin estar censados (hay que cubrir las jornadas necesarias para la manipulación de 580.000 contenedores anuales); en el ámbito funcional no sè quiere reconocer por la patronal como labor portuaria la recepción y entrega, hay que hacer constar que los trastainers y grúas són manipulados por personal no portuario así como el trabajo de sobordistas. El Comité de Empresa propone un aumento de plantilla de 81 personas y la Patronal lo reduce a 18 trabajadores. En Algeciras la percepción por jornada es muy baja de aquí que se vean obligados a realizar tantos jornales, si se propone una reducción de jornadas por més bajaría el salario alarmentemente si no se aumenta el jornal.

Reunión de zonas Puerto de Tenerife: compás de espera

El Puerto de Tenerife se encuentra en una situación estacionaria. Tras el preacuerdo alcanzado entre SESTIBA y los portuarios, que las empresas no quieren suscribir, el 21 de febrero Fernando Palao viene a Tenerife para intentar lograr un preacuerdo. Tras los contactos y reuniones mantenidas se decide por parte de los portuarios, como muestra de actitud negociadora, suspender la huelga hasta el 31 de marzo.

El día 3 de marzo se constituye la Mesa Negociadora, a la que las empresas solamente mandan a su asesor.

El día 7 del mismo mes se suspendió la reunión prevista, a pesar de haber un calendario de negociación, ya que las empresas tampoco asistieron (volvieron a mandar a su asesor) y el presidente de SESTIBA (Guillermo Bencomo) dice que se suspenderán las reuniones si las empresas siguen sin acu-

Aparte de ésto, los trabajadores portuarios piden que se contemplen de forma digna las jubilaciones anticipadas y que los fijos no realicen más de 22 turnos mensuales.

Tras el preacuerdo entre SESTIBA y los estibadores, se producen ataques por parte de las empresas hacia la Sociedad Estatal e incluso pidiendo la dimisión de Guillermo Bencomo. Se trata ya también de un

conflicto entre empresas y SESTIBA.

La negociación del Convenio las empresas la condicionan a que el costo de la reforma (jubilaciones, inactividad...) sea financiado por la Administración, por lo que los portuarios tienen un gran pesimismo al ver que no depende de la voluntad negociadora del Colectivo y que nuevamente pueden ser objeto de provocación para que los empresarios obtengan sus objetivos.

La empresas no facilitan el acuerdo y los intrusos no desaparecen del muelle, creando la posibilidad que surjan brotes de conflictividad. Tampoco hay que descartar que debido a esto se rompa la tregua.

De todas formas y ante todo esto, la situación en el Puerto de Tenerife está pendiente de lo que resulta de las negociaciones, esperando que las empresas cambien de actitud y se llegue a un acuerdo para la finalización del conflicto.

Cabría añadir que diversos aspectos acordados con cierta abstracción, se especificarán en Comisión Paritaria con Orden del Día y enfoque del mismo ya pactado, al objeto de adecuar a los usos y costumbres del puerto de Tarragona las generalizaciones normativas.

Finalmente, es referencia obligada el Plan de Empleo previsto, pendiente de homologación por una sociedad de "consulting" a los efectos de su ulterior aprobación por la autoridad competente, que permitirá, muy probablemente, un incremento de plantilla de 40 estibadores.

Convenio colectivo de los estibadores del puerto de **Tarragona**

El pasado jueves, 9 de febrero del año en curso, se firmó tras más de tres meses de negociación el convenio entre la empresa mixta de estiba y desestiba del puerto de Tarragona, ESTARRACO, y el colectivo de estibadores.

Todo el texto que regulará durante los dos próximos años las relaciones laborales entre Administración, Empresas Estibadoras y Estibadores, es un reflejo en cada uno de sus puntos del Acuerdo para la regulación de las Relaciones Laborales del Sector Portuario de 5 de febrero de 1988.

Así pues tal circunstancia se refleja de manera más evidente en el Ambito funcional y en el Ambito Personal. En el primero de ellos se contemplan e incluyen la entrega y recepción de mercancías por medio de vehículo y ferrocarril que, efectuándose en la zona portuaria, esté directamente relacionada con el tránsito de mercancías del Puerto, incluídas las labores de clasificación, unificación y consolidación de cargas, grupajes y recuentos. En el segundo de los nombrados se concreta que afectará a la totalidad de Estibadores Portuarios, bien contratados por relación laboral especial, o por las Empresas Estibadoras, en régimen de relación laboral común.

Su vigencia se extenderá desde el 1 de Enero de 1988 hasta el 31 de Diciembre de 1990.

Hay que hacer hincapié en la insistencia negociadora respecto al mantenimiento de las manos mínimas ya establecidas y que, en la práctica, se ha conseguido de modo absoluto.

Lucha en los puertos de Italia

El 6 de enero de este año, el ministro de la Marina Mercante del actual gobierno de centro izquierda Prandini, firmaba por sorpresa, saltándose la discusión parlamentaria, dos decretos que modificaban la legislación y la organización del trabajo portuario en Italia.

En un decreto se prevee la concesión de terminales portuarias a empresas privadas trámite el instituto de la autonomía funcional, en el otro se contempla una drástica reducción del ámbito operativo del trabajo portuario (en Génova por ejemplo esto comportaría la reducción de mil puestos de trabajo para los socios de la Compañía).

Estas disposiciones han sido presentadas por el ministro como adecuación necesaria de cara a la modernización y al proceso de europeización, pero de hecho van en contra de un coherente desarrollo portuario y sobre todo van dirigidas a romper la estructura autogestionada de la Compañía Portuaria y lograr doblegamiento del poder sindical de los trabajadores.

Efectivamente, el ministro no afronta los grandes núcleos de la portualidad y del transporte (aduana - transporte por ferrocarril - transporte por carretera - cabotage - intermediarios) y brinda ulteriores instrumentos de especulación en un medio va ultraprotegido por el Estado (que ha financiado a los armadores italianos con 10 mil millones en estos últimos diez años).

Los portuarios han respondido a tales disposiciones con una lucha decidida pero afirmando siempre su disposición a una larga negociación sobre la organización del trabajo portuario, previa claro está, la suspensión del decreto.

La respuesta ministerial, fue-

ra de alguna aparente apertura para dividir el frente sindical y portuario, ha sido de la más

absoluta intransigencia i arro-

En Génova particularmente, el Consorcio del Puerto, ha procedido a la aplicación normativa del decreto, seguido por otros puertos italianos en los cuales se ha llegado, como en el caso de Livorno, hasta la agresión policial contra los trabajadores portuarios.

En Génova el estado de agitación no ha cesado desde la salida del decreto: se trabaja un solo turno al día y solamente en donde el trabajo viene efectuado de modo tradicio-

La tensión en la ciudad es muy alta; en Enero los portuarios juntaron en su manifestación más de 30.000 personas, mientras el 9 de marzo los armadores y patronos, lograban una marcha ciudadana de 3.000 personas, con cuyo pretexto instrumentar un enfrentamiento entre los trabajadores y así forzar una solución autoritaria del conflicto.

Junto a los portuarios se ha constituído un Comité de mujeres, compuesto básicamente por las mujeres de los portuarios, que está realizando una campaña de información ciudadana, al mismo tiempo que Illega solidaridad del Consejo regional del sindicato metalúrgico, de algunos medios escolares y universitarios, trabajadores del municipio, de Agua y Electricidad, y de numerosas otras categorías.

Como siempre, es difícil la relación con los medios de información, sobre los que pesa el poder de la otra parte, que determina un ataque basado en la falsedad y en la omisión.

Esta mañana en una asamblea ciudadana de toda la representación sindical CGIL, se ha decidido una movilización general de los trabajadores genoveses para el sábado 18 de marzo.

A pesar de todo, la lucha de trabajadores portuarios continúa, con el objetivo de la suspensión del decreto v la apertura de una digna negociación que ponga en el centro de la organización del trabajo el papel de la Compañía autogestionada reuniendo en su alrededor otras categorías de trabajadores.

Consejo de Delegados

Informe de la reunión de Londres

Asamblea Extraordinaria de los «dock shop stewards»

El pasado día 28 de enero, tuvo lugar en Londres, una Asamblea General Extraordinaria de los DOCK SHOP STE-WARDS ingleses (Delegados sindicales de los estibadores).

El motivo de tal asamblea, era ir dando pasos en contra de la campaña desatada por el empresario portuario inglés, con el fin de intentar abolir el el parlamento la ordenanza del

A tal asamblea asistieron unas quinientas personas, entre ellas, el responsable de Coordinadora de relaciones internacionales, Francisco Ramos Vargas, delegados de la mayoría de los puertos, y miembros del partido laborista inglés, los cuales coincidieron en sus intervenciones en una crítica de la campaña desatada por los empresarios.

Para comprender el contexto en que se desarrolla la batalla inglesa, es ilustrativo un documento elaborado por los compañeros de Tilbury, del cual hacemos el siguiente resumen:

Hace dos años comenzó una seria campaña en contra de la ordenanza o estatuto del trabajo portuario, y presiones para su abolición. Las dos huelgas de los estibadores del año 1984, fueron mal interpretadas como huelgas en apoyo de los mineros y las empresas portuarias pensaron que esto era una oportunidad ideal para montarse un ataque concertado contra la ordenanza.

Nick Finney fue nombrado director de la Federación de Puertos británicos, que representa unos ciento veinte puertos y terminales, cuyo principal objetivo es desencadenar una campaña por la abolición de la ordenanza, introduciendo las reformas precisas a la vista de los dictados de los esquemas del mercado común.

Las mociones parlamenta nº 275 y 332 proclaman que "el esquema (la ordenanza, estatuto...) ahoga a la empresa, impide el desarrollo portuario y destruye las oportunidades de empleo".

El hecho es que la asociación

de puertos británicos HULL, un puerto incluído en el esquema, tiene planeado un desarrollo de treinta millones de libras esterlinas para muelles de atraque fluviales para barcos ro-ro.

Tilbury, está extendiendo sus muelles para productos forestales, contenedores y metales a granel, con un costo de ocho millones de libras esterlinas.

En New Port, se está construyendo en la actualidad la mayor terminal de maderas, con un costo de diez millones de libras.

En Bristol, se está construyendo una terminal de procesado de metales de desecho cara a la exportación con un costo de cinco millones de li-

La terminal internacional de Ferries de Dafford es una terminal ro-ro de varios millones de libras, abierta justo hace más de un año.

Aparte de ello, muchas empresas denominadas como "industrias de rivera" están invirtiendo a fondo en el puerto de Londres, por ejemplo:

Tate and Lyle en Silvertown manipula un millón de toneladas de melaza al año y justo acaba de completar un programa de expansión de 40 millones I.

Ford Motor Company en Dagenham ha gastado un millón en mejorar su escollera y 13 millones en un nuevo embarcadero ro-ro.

Esso, el año pasado, gastó doce millones de libras en una terminal avanzada de productos petrolíferos.

Es importante tomar nota que los trabajadores registrados no reclaman estos trabajos como suyos y que estas firmas no sienten desaliento por invertir en la inmediata proximidad de trabajadores portuarios registrados.

Las próximas mociones siguen con su argumento de que veinte mil trabajadores portuarios han perdido su trabajo en la última década a resultas del esquema. El esquema no es la verdadera razón por el descenso de la ocupacion en los puertos del esquema, ya que lo que ha de tenerse en cuenta ès el cambio en los métodos de manipulación de la carga y el hecho de que los antiguos muelles encerrados en el interior de la ciudad fueron haciéndose impracticables debido a la nueva generación de buques.

Aunque los empresarios se lamentan puntualizando cómo comenzó el esquema y llamándolo "un anacronismo de 40 años de edad" y suçieren que es una carga paralizante sobre las empresas portuarias, ellos no dan explicación acerca del degradante sistema de trabajo

ocasional que existía con anterioridad a 1947 ni dicen palabra alguna sobre lo barato que realmente es el esquema.

El costo de administración del esquema está basado en una tasa sobre el salario bruto de los trabajadores fijos, que pudo ser un diez por ciento de la nómina pero que actualmente es solamente un 2,55%. En 1987 esta tasa alcanzó 4,4 millones, a cambio de ello, los empresarios reciben un plan nacional de formación unos, 3.300 cursos de entrenamiento se llevaron a cabo en 1987, desde métodos avanzados para la manipulación de mercancías a cursos básicos de iniciación. Además, se provee de una red de servicios técnicos y bienestar. El NDLB (Consejo Nacional de Trabajos Portuarios) administra el sistema de indemnización por cese en el trabajo, el registro temporalmente disponible (donde proceda) y asegura la adecuada provisión de mano de obra en el número y la preparación profesional adecuada.

En 1986, se manipuló en los puertos del sistema más de 300 millones de toneladas de mercancías. El costo para el empresario fue de 7 a 15 libras por tn., de los cuales aproximadamente 1,5 peniques por tn se puede atribuir al costo de administración del sistema (es-

En la página tercera de las mociones, las empresas ponen delante unas estadísticas sin referencia, acerca de excedente laboral en los puertos del sistema. La situación de hecho en 1987 fue notablemente diferente de esa queja. En 1987 los estibadores registrados fueron empleados a lo largo del país en un 90,4% de su tiempo. En otras palabras, hubo un exceso laboral de un 9,6%, significativamente mejor que el porcentaje promedio de un 12% dado por las empresas, y con anterioridad al establecimiento del sistema en 1920 y 1930, hubo un excedente por año

alrededor de 31%. Si miramos el resultado de la productividad, en 1985, los puertos del sistema manipularon 261 millones de tons (excluído el petróleo) con sesenta y cinco mil trabajadores registrados, y en 1986, los puertos del sistema movieron 308 millones de tns (excluído petróleo) con 10.400 trabajadores portuarios registrados. Con una fuerza de trabajo de una sexta parte, en el año 1975 los puertos del esquema manipularon el 70% del tonelaje aumentado en su conjunto.

Los empresarios argumentan, sin apoyo alguno a su reclamación, que es imposible despedir a un trabajador registrado, incluso en el supuesto de delito grave. La situación en Londres es que no hay norma que permita a un trabajador despedido volver al trabajo después del período de "suspensión" siguiente a un caso probado de robo, o ataque violento, o delito similar. En Londres, un estibador despedido por faltas laborales, queda despedido.

Se da por supuesto en las mociones que el sistema de indemnización por cese en el trabajo es una carga que solamente han de afrontar las empresas del sistema. En el momento presente, el Gobierno está suscribiendo en parte el sistema de indemnización, y en cualquier caso, el sistema de indemnización está en su fase final, el momento presente.

las empresas argumentan que la abolición del sistema tendría varias ventajas para Inglaterra, que se crearán nuevos puestos de trabajo en las industrias marítimas y que las áreas sobrantes de los muelles podrían usarse para la expansión de industrias no relacionadas con el puerto. Cualquier intento para crear seriamente puestos de trabajo en las industrias marítimas, tendría que contemplar realmente la forma de paralizar a los navierons británicos "el abanderar afuera" sus barcos en banderas de conveniencia. Ya se ha notado que ninguna empresa portuaria está invirtiendo seriamente en la rivera del Támesis.

Dado los aumentos de la productividad laboral ya expuestos más arriba, es poco menos que imposible ver exactamente de qué manera la abolición del sistema dará más ventaja a los usuarios del puerto.

Las empresas intentan decir que la abolición traería ventajas para los trabajadores portuarios ya que ello aumentaría la seguridad en el trabajo. ¿Cómo se cuadra esa afirmación con la de Peter Savory que pretende abrir una nueva terminal de contenedores en la isla de Grain, declarando que la vuelta al sistema de trabajo ocasional sería más apropiado a sus necesidades?

Por supuesto, la abolición sería una beneficio para los empresarios, tanto los del sistema como los que no son del siste-

El uso de las empresas de la expresión "capacidad para organizar" es simplemente un eufemismo para el derecho para contratar o despedir a vo luntad. Un cambio en el empleo de los trabajadores no registrados en los puertos del sistema, significaría un golpe con efectos en el empleo de trabajadores no sindicados en los puertos que no son del sistema. Cualquier reducción en las condiciones de empleo en un sector de la producción, tendría serias implicaciones en otros sectores. Lo que los empresarios obviamente quisieran ver es una rebaja de los salarios y de las condiciones de trabajo en todos los puertos sea cual sea su estatuto.

Bilbao

Con el acuerdo del pleno del Comité de Empresa en el que están presentes además de Coordinadora, UGT y CCOO y aprobado por la Asamblea General, se ha decidido efectuar una huelga los días 17, 21, 29 y 30 de marzo y el 4, 5, 6 y 10 de Abril y a partir de éste último huelga indefinida. Esta acción se llevará a cabo si no son atendidas las peticiones efectuadas respecto a:

Cumplimiento del Convenio

Intrusismo

Prestamismo Control de fijos de empresa (jornadas, horario, doblaje, po-

livalencia y hojas de pedido)

Garantía de cumplimiento de los puntos mencionados por parte de la Sociedad Estatal y Empresas Estibadoras.

Los problemas del transporte de mercancías ante la perspectiva de la liberalización europea (y 2)

Las transformaciones en la oferta del transporte

La innovación en el campo logístico parte, obviamente, de las grandes empresas multinacionales, pero en la actualidad, se va extendiendo también a las medianas empresas al tiempo que induce una especialización de las pequeñas, las cuales —aunque no tengan una organización logística propia—acaban por integrarse dentro de sistemas logísticos más amplios, adquiriendo o sufriendo la filosofía imperante en el medio

En Italia, la Fiat, como la Montedison, por ejemplo, están en plena fase de reorganización de sus sistemas logísticos lo cual tendrá profundas consecuencias sobre el mundo del transporte. La Fiat en particular, está poniendo en marcha en su interior una fase experimental de un sistema logístico que será destinado, más tarde, una vez asumido por la propia organización empresarial, a la venta, en un mercado cada vez más cualificado y competitivo, como es el de los sistemas logísticos integrados. Con tal fin la Fiat ha constituído junto con la IBM una sociedad; INTESA, que está destinada a desempeñar en los próximos años un papel de primer plano en Europa.

El compromiso de la Fiat en el terreno de las innovaciones del transporte informatizado encuentra un nuevo testimonio en su intervención como promotor del consorcio TESEO, mediante el cual un grupo de cooperativas del transporte de dimensiones medianas están constituyendo el primer banco de datos italiano para poner en funcionamiento una "bolsa de mercancías" telemática; o sea, un sistema informativo de encuentro entre la oferta y la demanda de espacios vectoriales y de oferta de cargas.

La Mantedison, por su parte, ha constituido hace un par de años un grupo especial de trabajo para poner a punto su "proyecto logístico" que se extiende a todo su holding, si bien la gestión de los transportes, como segmentos del sistema integrado quedará en manos de las empresas concretas o en las áreas de gestión de las mismas. La filosofía de este "proyecto" que combina centralización y descentralización se describe de la manera siguiente en el informe de la investigación dirigida por el profesor Bruno de la Universidad de Roma con la colaboración de "Progetrasporti": "La adquisición de los input y la gestión relativa de los convoys, la programación de la producción, la gestión del almacén de productos elaborados y la distribución se recomponen en una sola función y constituyen momentos particulares de un concepto de sistema logístico que se extiende al conjunto del grupo, aunque la gestión del transporte se confie a cada una de las empresas o a cada área de actividad, con las soluciones operativas más diversas. En este sentido, nunca se solicita un servicio de transporte standard, sino un servicio de transporte concreto, se exige la disponibilidad de efectuar un transporte según modalidades y tiempos que se establecerán en cada momento. ("Decisioni e strategie pubbliche e pirate nel campo del transporto di merci con particulare riguardo agli aspetti occupazionali". Informe de sintesis, Departamento de Economia de la Universidad de Roma julio 1987)

En este sentido, cabe hacer una observación: el desarrollo de los sistemas logísticos integrados y su venta en el mercado del transporte y de la gestión empresarial cobran actualidad ya sea en las empresas tradicionalmente comprendidas en el sector de los "cargadores", como en las empresas de transporte profesional recualificadas como operadores multimodales. La clara distinción entre cargadores y transportistas va quedando superada y con ello una de las divisiones clásicas entre sujetos de la oferta y la demanda del transporte.

Grandes empresas multinacionales que utilizan medios de transporte y grandes empresas de transporte multimodal entran en competencia sobre el mismo terreno. Pocos meses después de la constitución de la sociedad Fiat/IBM, la Merzario y la Mantovani han anunciado la constitución de la sociedad DIALOGO (Distribution and Logistic Organization). Los objetivos de esta sociedad han sido bien ilustrados en "Il Sole-24 ore" del 27 de enero de 1988 por uno de sus responsables: "La primera fase de intervención en la que operará nuestra sociedad se centra en el check-up logístico: en concreto, la diagnosis de los problemas a resolver, partiendo de una confrontación entre índices logísticos existentes y modelos a alcanzar, tanto en lo que se refiere al movimiento interno de las mercancías, como en la fase de distribución de los productos acabados, comprendiendo la gestión física y contable de los convoys, de los almacenes y la transmisión de las órdenes".

Intermodalidad y arquitecturas integradas del transporte

Todos los fenómenos del lado de la demanda que hemos

tentes entre las diversas y competitivas "culturas modales". Se han formado nuevas especializaciones profesionales y empresariales dentro de "arquitecturas integradas" del transporte. Lo que importa es poseer la fuerza financiera y el know how, articulando el sistema operativo de la manera más diversificada y flexible. Puede haber grandes operadores marítimos sin una sola nave, capitales que se han formado en el interior de un modo de transporte que luego han llegado a ser hegemónicos en otros modos. Las figuras profesionales y empresariales se transforman o desaparecen. Baste pensar en las figuras del intermediario en el transporte (agentes marítimos, pequeños y medianos expedicionarios, agencias de carga, etc.) que entran en una profunda crisis a

ring owner.

Si a primera vista es posible descifrar cuáles son las funciones financieras y de flete en la que se divide la propiedad del vector naval, es necesario especificar que el manning owner es la figura que representa las obligaciones de la propiedad hacia la tripulación, o sea, el armador, propiamente dicho, el cual -sabiendo cómo van las cosas en este sectora menudo interpreta su papel como gestor de los desajustes de los propietarios respecto a la tripulación y las normas sociales y sindicales.

Como quiera que sea, estas tendencias han llevado en el mundo de las empresas del transporte a una verdadera carrera hacia la concentración en los Estados Unidos, pero que ahora parece comenzar también en Europa, como testimo-



examinado en los parágrafos precedentes exigen una alta flexibilidad en el factor del transporte y gran fluidez de los flujos, lo cual ha llevado a incentivar las técnicas y las economías del transporte multimodal.

Como ya se ha dicho, esto ha llevado a la formación de grandes empresas con capacidad para operar en todos los modos del transporte, con la consiguiente ruptura de todas las barreras tradicionales exismedida que las decisiones en el transporte se llevan a cabo sobre la base de una mejor fiabilidad y calidad y no simplemente sobre la base de un menor precio.

Un joven investigador alemán, Walter Adami, con una relativa experiencia de oficial en el tráfico de cabotaje, ha examinado recientemente la desaparición de la figura del armador en tres figuras distintas: la del financing owner, del manning owner y del chartenian las contínuas noticias sobre fusiones y absorciones de empresas que aparecen en la prensa especializada.

En algunos casos, entre los protagonistas de esta carrera hacia la concentración encontramos empresas con mayoría de capital público formando parte de los ferrocarriles europeos, como es el caso de la francesa Calberson, que ha sido uno de los "ramales de carretera" de la SNCF. Ello testimonia lo urgente que es tam-

bién para los ferrocarriles italianos apostar fuerte no sólo en el tráfico sobre raíles sino en el transporte multimodal.

Ercole Incalza, jefe de la Secretaría técnica del PGT se manifestaba de la siguiente manera con motivo del congreso de los Ferrocarriles sobre el papel de los ferrocarriles en la fundación Cini de Venezia, en enero del presente año (1988): "El papel de los ferrocarriles es de capital importancia en cada acción proyectada, en cada opción no sólo ligada al papel del transporte ferroviario sino también, y sobre todo, a los otros modos de transporte"

En particular el ferrocarril no puede erigirse en única forma de tracción en la logística de los transportes con vocación marítima como el contenedor, un tráfico que continúa creciendo de manera considerable (en 1987 la Transfracht alemana alcanzó un incremento del 11% en los TEU transportados). Pero también en este aspecto se presentan los problemas a los que hacíamos mención al comienzo: las compañías ferroviarias nacionales que forman parte der Intercontainer, ¿renunciarán en 1992 a fijar las tarifas sobre sus líneas o bien no?

La fragmentación de las empresas y la dispersión de la fuerza de trabajo

Cuando se oye hablar de que en el interior de un determinado sector tiene lugar un fuerte proceso de concentración de las empresas, se piensa en seguida en la constitución de una "fábrica fordiana". Por ello se hace necesario precisar, a continuación, que el tipo de concentración que tiene lugar en el sector del transporte de mercancías se manifiesta exclusivamente en dos niveles: financiero y del Know how.

La concentración financiera lleva a la constitución de holdings de los cuales dependen empresas de diferentes tipos y dimensiones, cada una de las cuales puede fragmentarse a su vez en empresas más pequeñas, difuminándose cuanto sea posible; o sea, continuando el proceso de fragmentación potencialmente al infinito.

La concentración de Knowhow es fundamentalmente una concentración de trabajo abstracto, una concentración de capacidad normativa v de autoridad y control sobre los pro-

Algunos expertos, como Colin, consideran que la logística es eminentemente una producción de normas, una estandarización de procedimientos; en definitiva, un software que se puede desvincular organizativa y empresarialmente del hardware del transporte. La concentración de Know-how logístico puede separarse totalmente de la organización técnica del transporte y puede funcionar también en un medio caracterizado por una fuerte fragmentación empresarial, tanto más en cuanto se presenta como provisión de servicios con un alto valor añadido.

Hay otro aspecto, más tradicional, de la concentración que deriva del control de una gran cantidad de carga, de "los que detentan las mercancías" como se decía. Desde este punto de vista algunos grandes expedicionarios europeos que forman un potente oligopolio pueden ser representativos de este tipo de empresa, tipo la Panalpina, Danzas, Kühne & Nagel, etc. Pero estos grandes operadores son. precisamente, quienes han impulsado en los últimos años la concentración de know-how y se encuentran en condiciones de ofrecer "programaciones logísticas" que compiten y a menudo superan ampliamente a los de las grandes empresas multinacionales (a fin de cuentas, el oficio del transporte es su oficio).

El sector del transporte, pues, siguiendo las tendencias actuales verá sin lugar a dudas la desaparición de muchas empresas, aunque aparecerán otras; se puede decir, de todos modos, que a pesar de la modernización, el transporte tendrá siempre algo de jungla. Lo que parece destinado a cambiar son, probablemente, los criterios de jerarquización entre las diversas empresas.

Por eso, son muchos los que se preguntan si la empresa de transporte italiana, dentro de la cual no existen estructuras oligopolísticas de grandes dimensiones, caracterizándose por ser pequeñas-medianas empresas, no se verá abocada a entrar en una fase de declive. La respuesta está implícita en todo lo que se lleva dicho; no hay que abordar este problema de forma mecanicista: la pequeña y mediana empresa tiene garantizado su futuro y, aún, podrá desarrollarse si es capaz de garantizar el nivel de flexibilidad que ha sido la clave de su desarrollo en el último decenio. Pero sólo prevalecerá la pequeña-mediana empresa capaz de especializarse y de cualificarse en el interior ateniéndose a los nuevos códigos jerárquicos que impone la revolución tecnológica presente.

Aunque los datos disponibles sobre la cada vez mayor y más agresiva presencia de empresas extranjeras en Italia son indicativos de una situación preocupante, ello significa que una buena parte de las empresas italianas no han sabido re novarse a tiempo y padecen la competencia de las otras empresas. Además, nuestro país está pagando el error de haber basado, sobre todo, el transporte de las mercancías sobre el vector de la carretera y de hallarse con un grave retraso respecto al transporte "multimodal", tanto en infraestructura, como en cuanto a la gestión empresarial. En este aspecto, el Plan General de los Transportes ha comenzado a sentar las bases para un cambio pero, al mismo tiempo, ha dado poderes adicionales, precisamente, a aquellas fuerzas que han sido históricamente

HEMOS RECIBIDO

Containerisation International. Octubre 1988

Como viene siendo habitual, las primeras páginas recogen abundante información acerca de las compañías de navegación, terminales, operaciones financieras, etc. Los artículos de fondo se consagran al análisis de la competencia existente entre las 20 mayores compañías de navegación del mundo; la expansión de la flota mercante en Corea del Sur; la absorción de la Compañía sueca Transatlantic por el grupo Bildspedition y la reestructuración de la flota naviera en Italia. Se completa con otros artículos sobre el tráfico de contenedores entre el Norte de

Europa y el Norte de Africa, que está experimentando un relativo incremento. Además, diversos análisis sobre el tráfico intermodal y la industria de construcción de contenedores en USA.

Notiziario U.I.L. -Transporti (n° 338, octubre 1988)

Organo de difusión de la Federación Regional de trabajadores del transporte de Liguria (Italia). Artículos contra los planes de privatización de los puertos en Italia y los despidos en el transporte ferroviario y la precarización de las condiciones de trabajo de los merineros, así como diversos comentarios en defensa de la renovación del convenio de los trabajadores de limpieza.

Marxa. Setiembre 1988

Revista editada por el "Col.lectiu de traballadors de Banesto".

Se abre este número con el Editorial en el que se desenmascara la política de Banesto, que escatima subvenciones al deporte practicado por su empleados o clientes, pero que financia con 5.000 millones de pesetas la gran operación especulativa de la Barcelona Olímica del 92. Siguen artículos sobre los impuestos y los fondos reservados del gobierno, empleados en financiar a grupos terroristas, como el Gal; la negociación del convenio y la denuncia de irregularidades en el censo de la entidad bancaria, así como otros temas de carácter general (movimiento obrero, artes, deporte, etc.).



las mayores responsables de nuestro equilibrio entre los diferentes modos de transporte.

Conclusiones

El sector del transporte de mercancías se ha convertido en este decenio en un sector prevalente desde el punto de vista político sobre el transporte de las personas. Esto ha supuesto un paso adelante en la 'privatización de los espacios públicos". El territorio se ha puesto a disposición del proceso de valorización del capital. En el acuerdo de Amalfi sobre la de-regulación, en 1984, un especialista alemán dijo que había que acostumbrarse a dejar a un lado la consideración del transporte, como un "servicio público"; en su opinión, ésta era la razón de la que derivaban todos los problemas económicos del sector. Pero la concepción opuesta, según la cual el transporte ha de consi-

derarse sólo dentro del proces de valorización del capital, no puede aceptarse y, sobre todo, no puede aceptarse la conclusión que aquel especialista sacaba; o sea, la de que en Europa se tenía que abolir la regulación existente para que todo se arreglase.

Como he dicho al co se trata, más bien, de pensar en nuevas reglamentaciones para impedir que los más fuertes en el mercado dicten sus leyes al sindicato y hagan de los espacios públicos y del territorio, en general, lo que les venga en gana. El problema no consiste en solicitar "una mayor intervención estatal", como se está acostumbrado a hacer desde el medio sindical. Con el "reaganismo" el estado ha intervenido sólo para salvaguardar los intereses de los más fuertes; no es por casualidad que se ha llegado durante este decenio a una extraordinaria acumulación de poder de los monopolios, con una menor democracia, con un tercio de la sociedad completamente marginada y con un medio ambiente pavorosamente devastado. Todo ello ha tenido lugar con el concurso activo del estado que, a menudo, también ha ratificado en el plano legislativo esta desviación de las relaciones de fuerza en el conjunto de la sociedad. Basta pensar en el derecho la-

En esta situación el sindicato y, en concreto, el sindicato de transportes de Italia que, en el último año ha tenido que hacer frente a una situación de conflictividad, organizada sin él y tal vez contra él, podrá hacer su contribución a la modernización sólo si sabe imponer nuevos criterios a la concepción de la empresa y a la planificación de los transportes.

COCINA MARINERA



ATUN A LA CATALANA

Ingredientes: (4 personas)

800 grs. de atún fresco

- 1 cebolla mediana 2 zanahorias
- 4 tomates maduros pequeños 4 cucharadas de guisantes
- cocidos
- 3 pimientos morrones en conserva
- 1 hoja de laurel
- 2 ramitas de tomillo
- 1 diente de ajo
- Unas hebras de azafrán
- 12 almendras tostadas
- y peladas
- cucharada de harina
- 1 vasito de aceite
- 1/2 limón perejil, sal, pimienta molida

Preparación

Se corta el atún en 4 u 8 filetes o rodajas y se ponen en la fuente de hornear untada de aceite; sazonar con sal, zumo de limón y unas gotas de aceite; poner a cocer al horno a temperatura suave.

Poner la cazuela al fuego y sofreir en el resto del aceite la cebolla, la zanahoria a rodajas delgadas, con el laurel y el tomillo. Cuando esté dorado, añadir el tomate picado rehogado, echar la harina y remover bien. Agregar 3/4 de litro de agua o de caldo de pescado caliente, un poco de pimienta y sal, remover y dejar cocer a fuego suave durante 30 minutos.

Unos 10 minutos antes de que termine la cocción, incorporaremos el jugo formado por el atún al cocerse en el horno y la siguiente picada:

Machacar en el mortero las hebras de azafrán, el ajo y las almendras; reducir a una pasta fina que se disolverá con unas gotas de aceite y un poco de caldo de la salsa.

- Colocar los trozos de atún en la cazuela de barro, echar por encima los guisantes y los pimientos morrones cortados a cuadritos y cubrirlo con la salsa pasada por el chino; dejar hervir unos 5 minutos más con la cazuela tapada. Una vez finalizado, se espolvorea con el perejil picado y serviremos en la misma cazuela de cocción.

Las Palmas

La mejor crónica que podemos pasar de este puerto es la transcripción literal del escrito enviado al Comité por Anastasio Travieso, Gerente de la Sociedad Estatal de Las Palmas. Por cuestiones de espacio no podemos transcribirlo entero. En la primera parte hace una crítica particularísima de las actuaciones de los portuarios. En la segunda como podéis apreciar, hace una nula propuesta de negociación ya que todo ha sido modificado por la Dirección General de Trabajo y a nada se puede renunciar, ya que eso significa la legalidad. Por el celo con que la defiende debe ser que le favorece.

En cualquier caso, y a pesar de todo, deseamos, como ya hemos manifestado en anteriores ocasiones por carta, reiniciar las negociaciones, no obstante lo cual consideramos conveniente eliminar ambigüedades clarificando de entrada y una vez más nuestra postura de partida, que deberá ser tenida en cuenta en cualquier proceso negociador que se establezca, a saber:

A) No renunciamos a aplicar y/o seguir aplicando lo establecido en el R.D.L. 2/1986 de 23 de mayo, R.D. 371/1987 de 13 de marzo y la resolución de 17.2.1088: No negociamos la legalidad.

B) No renunciamos a aplicar

el acuerdo de 5.2.88, interpretándolo correctamente, teniendo siempre presente las circunstancias concretas de este Puerto y sólo de este Puerto.

C) No renunciamos a aplicar los términos de la Resolución de la Dirección General de Trabajo del Gobierno de Canarias, aunque la aplicación de sus distintos aspectos variará en el tiempo en función de los necesarios cambios organizativos que cada uno de ellos requiera.

D) No renunciamos a seguir intentando obtener un acuerdo negociado en todo aquello que no contradiga lo manifestado en los apartados A, B y C.

A tal fin, conscientes de que, según lo manifestado en la última reunión celebrada el pasado día 24.2.89, los puntos que parecen obstruir básicamente la consecución de un acuerdo son los relacionados con los fijos de Empresa y el de la pretendida colectivización de la prima a la producción de todos los estibadores, deseamos concretar, de una forma definitiva, nuestra posición respecto a ambos:

1) En cuanto a los fijos de empresa, estamos dispuestos a concretar un número, siempre que no sea inferior al 25%, y siempre que no se cuestione la libertad de cada empresa a contratar a trabajadores de las categorías profesionales que estimen necesitar.

Asímismo, el tiempo de duración de los contratos no será nunca inferior a tres años, a tenor de la normativa vigente.

2) En cuanto a la colectivización de la prima a la producción, en cualquier proporción, seguimos pensando que tal cuestión no es de nuestra incumbencia por entender que cada trabajador debe cobrar individualmente la totalidad del fruto de su trabajo y hacer luego con él lo que libremente desee. Nosotros no nos consideramos legitimados para disponer de un dinero que no nos pertenece.

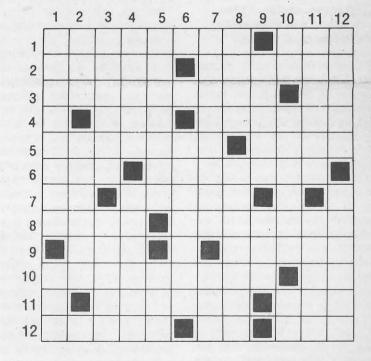
3) En cuanto al resto de los aspectos del Convenio, seguimos manteniendo nuestra oferta inicialmente expresada en nuestra plataforma, con la excepción de los que hayan sido modificados por la Resolución de la D.G. de trabajo del Gobierno Canario.

4) Mantenemos la oferta efectuada en nuestra última comunicación referida a la garantía de 233 turnos en concepto anual y a una cantidad fija a determinar.

5) Cualquier otra oferta hecha hasta ahora y no concretada en cualquiera de los apartados anteriores, queda anulada.

Les rogamos nos den, cuando lo consideren oportuno, respuesta por escrito a esta carta proponiéndoles que, a fin de no hacerles perder su precioso tiempo, ni el nuestro tampoco, manifiesten su postura a los puntos 1° y 2° anteriores a fin de saber si existe alguna posibilidad de encontrar un punto de partida coincidente a partir del cual reiniciar las negociaciones sobre una base susceptible de progresar en la consecución de un acuerdo definitivo.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. En la marina inglesa capitán de un navío que manda la división de una escuadra. Antiguo gorro militar español. / 2. Requiebra, enamora. Tejido grueso de esparto, junco, etc. Para cubrir el suelo de las habitaciones. / 3. Asesiné-moslo. Preposición. / 4. Primera vocal. Oficial del ejército otomano. Caldo de olla u otro guisado. / 5. Nivelaste una superficie. Plural. Lugar donde se trillan las mieses. / 6. Quise. Probamos algunas cosas. / 7. Preposición. Vasos con pie para beber. Matrícula de Madrid. Consonante. / 8. Parte posterior de las caballerías. Inventara, creara. / 9. Río de Suiza afluente del Rin. Consonante. Reverberación del sol. / 10. Tendría esperanza de conseguir lo que se desea. Matrícula andaluza. / 11. Punto cardinal. Diosa de la paz, de la inteligencia y la sabiduría nacida de la cabeza de Zeus. Personificación del tipo america-no. / 12. Desaboridas, faltas de sal. Partícula inseparable. Elemento de compues tos del griego.

VERTICALES: 1. Apelativo usado entre los miembros de algunos partidos políti-cos. Diosa griega personificación de la aurora. / 2. Composición poética del género lírico. Gratas, placenteras. Cuarta vocal. / 3. Quitase la vida. Prendas de abrigo largas y sueltas. / 4. Ultima letra del alfabeto griego, máscara o mascarilla para cubrir la cara. / 5. Distrito del sur de . Siria, junto al antilíbano, desierto sirio y frontera jordana, cabeza de ganado. Vo-cal. Vocal. Pondrán algo para cubrirlo. / 7. Plural consideración sobre la excelencia de alguna persona o cosa. Inculpada, penada. / 8. Capital de Noruega. Guisaría. / 9. Ser animado o inanimado, pero gene ralmente animal o vegetal de quien cree descender la tribu y al mismo tiempo sirve de adoración. Femenino CIA. / 10. Nota musical. Olores. Conozco. / 11. Apéndice auditivo. Piedras de gran tamaño. / 12. Cures, recobres la salud. Lecho conyugal.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Cataratas. CA. / 2. Agamenón. BAL. / 3. Tas. Panizas. / 4. A. Ala. Osaste. / 5. Camisa. Pijar. / 6. Llegar. Falso. / 7. II. Asa. Isi. S. / 8. Se. Mosto. Caí. / 9. Menester. Amo. / 10. Oran. F. D. San. / 11. Sa. Toscos. Re. / Oran. E. D. San. / 11. Sa. Toscos. Re. / 12. Seos. Asacas.

VERTICALES: 1. Cataclismos. / 2. Aga. Aligeras. / 3. Tasame. NA. E. / 4. AM. Ligamentos. Os. / 6. Ana. Arastes. / 7. Tonos. Te. Ca. / 8. Anis. Fiordos. / 9. S. 7002. Zapas. SA. / 10. Basílicas. C. / 11. Castas. Amara. / 12. Al. Erosiones.



Agradecemos a los compañeros ingleses, editores de la revista "Sinews", la traducción al inglés y la difusión en

su medio, del estudio publicado por nosotros: "Estrategia capitalista en el Mediterráneo".

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Imprime Gratesa (Tarrasa) D.L. TF-282/88



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Conflicto en los puertos de Holanda

Vemos en este artículo que nos mandan unos compañeros de Amsterdam, cómo es la situación laboral que actualmente están padeciendo en su puerto y en el de Roterdam.

En él, vemos el paralelismo que se da en la estrategia patronal en todos los puertos, y cómo los colectivos portuarios padecemos la misma situación de ataque y precariedad de nuestras condiciones de trabajo.

Así mismo, vemos cómo los sindicatos, asumiendo la lógica de la racionalidad capitalista, se alía con ella en contra de la opinión e intereses de sus bases.

PROBLEMAS EN RELACION CON EL CONVENIO DEL PUERTO

A finales de 1987 comenzó la

lucha en relación con la firma del convenio colectivo en el puerto de Amsterdam. El frente común con los trabajado es del puerto de Rotterdam se había roto, sobre todo debido a la firma del "Acuerdo de Delft". Este acuerdo, secreto, fue firmado por la patronal y el sindicato de transporte FNV, bajo la presidencia de redactor jefe del periódico "Het Vrije Volk'1, Krul, sin consultar a los trabajadores. A raiz del acuerdo el sindicato dio por terminadas las acciones en el puerto de Rotterdam y los miembros del sindicato sólo tuvieron la alternativa de pronunciarse por medio de un referendun sobre los puntos del acuerdo.

(a la pág. 5)

«LA ESTIBA» es noticia

El pequeño equipo de personas que hasta ahora venían ocupándose de coordinar y hacer posible la publicación de "La Estiba", ha decidido, después de cuatro años, devolver esta tarea a los que consideran sus protagonistas, los mismos portuarios. Este fue su compromiso inicial y así lo han cumplido, dejando a su marcha, aunque prometen colaborar, una Estiba digna y un trabajo bien hecho, muy bien hecho, de aquí el prestigio que la publicación ha adquirido.

Aprovechando todo el trabajo ya realizado, un grupo de compañeros de Barcelona vamos a intentar llevar adelante las tareas de la publicación, en otros tiempos hicimos algo parecido.

Hacemos hincapié en el carácter colectivo de La Estiba, como órgano de expresión no sólo de grupos sino de individuos que a través de ella informan, debaten, se relacionan. Por tanto será imposible si no la utilizamos enviando cartas, trabajos, informaciones, críticas, etc. Fundamental es que aparezcan los debates que en el seno de nuestros colectivos se dan. Con esto conseguiremos que cada vez sea más cercana, más útil a nuestras inquietudes y necesidades, tanto laborales como humanas.

Los que desde fuera de nuestro colectivo portuario la utilizan contribuyen a enriquecerla y darle un carácter más abierto y global a nuestra lucha, lo agradecemos y animamos a seguir utilizándola.

Por fin, nuestro homenaje a Quim, Carlos y Miquel por su contribución en La Estiba y el Centro de Documentación, su permanencia entre nosotros ha sido y seguirá siendo fundamental.

Barcelona, abril 1989

SUMARIO

2. Agencia de noticias alternativa. ■ 3. Los negocios son los negocios; CNT, polémica, CNT. ■ 4. San Carlos de la Rápita; Las Palmas. ■ 5. Barcelona. Se acabó el dinero en mano; ¡Por muchos años, Estibarna! ■ 6. Agujero sobre la Antártida. ■ 7. Los negocios de Sealand. El "tendero" imperialista. ■ 8. Correspondencia.

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Bilbao

El último conflicto acaecido en nuestro Puerto tiene su origen en el reiterado incumplimiento que las empresas han venido efectuando del Convenio, Pactos y Normas en vigor.

En base a estas circunstancias, que supone dilapidar al Colectivo portuario 10.000 jornadas de trabajo, con un desvío fraudulento de 200 millones de pesetas, así como la inci-

dencia directa en el nivel de empleo de nuestro colectivo, que es utilizado por la Admon. para meternos una regulación de empleo que objetivamente no tiene cabida, pues hay volumen de trabajo suficiente para el pleno empleo del Colectivo actual, e incluso se está viendo la necesidad de incrementarlo.

(a la pág. 4)

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Tenerife

En Tenerife se acuerda por parte de los trabajadores suspender la huelga en un principio hasta el 31 de marzo, fecha que sería prorrogada hasta el 17 de abril con el fin de lograr una salida negociada al conflicto existente en el Puerto de Tenerife.

Los principales puntos de negociación para firmar un preacuerdo son:

En lo referente a los Fijos de Empresa se pide por parte de los trabajadores un compromiso máximo de 112 con un periodo de 2 años de vigencia desde la firma del Plan de Empleo. Este número es revisable al término del plazo anterior.

Establecer el empleo de determinados estibadores de la Sociedad Estatal.

- Periodo de Zafra: 15 trabajadores en categorías de Encargado General y Clasificador (estos últimos sólo en tareas de confronta-sobordista).

Las empresas plantean con respecto a las categorías la de Capataces, Clasificadores y Oficiales sin puntalización alguna.

(a la página 4)



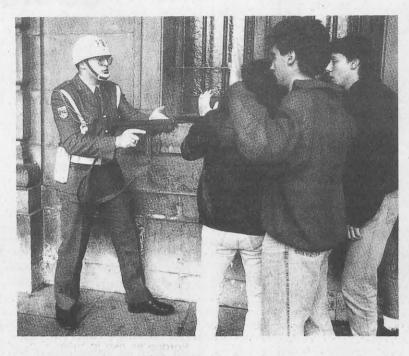
27.2.89. CONDENAS POR EL 14-D. Carlos Morant Alabert, Miguel Romero, Alejandro Pascual han sido condenados a 6 meses y un día de prisión menor por un delito de desórdenes públicos, en sentencia del juicio del 10-2. Ramón Ber, Germán Martín, Manuel Zea, Jose Luis Palma, han sido condenados a la misma pena. Javier Sebastián a una multa de 30.000 ptas. por ser menor de edad. Todos ellos acusados de desórdenes públicos tras la manifestación convocada por CNT-AIT del pasado 14 de diciembre. En la misma sentencia fueron absueltas tres mujeres por falta de pruebas. Todo por manifestarse y sufrir la represión de la policía.

27.2.89. TAS-TAS. SEGUI-RÁ HABIENDO MANIO-BRAS MILITARES EN CA-BRERA. El Ministerio de defensa español ha declarado recientemente que está dispuesto a reducir el número de efectivos militares, pero que jamás renunciará a la práctica de maniobras militares en el archipiélago de Cabrera, en las Islas Baleares, que es considerado por los ecologistas como una auténtica perla ecológica del Mediterráneo. La organización ecologista CODA, que agrupa a más de 70 grupos ecologistas de todo el estado, ha enviado un escrito de protesta al ministerio de defensa en el que manifiesta su más profunda indignación ante estas declaraciones. Hay que recordar que hace más de 2 años que el CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Cienfíficas) recomendó la anulación total de cualquier tipo de maniobras militares, en un informe ocultado por defensa descaradamente y que se filtró a los medios de comunicación recientemente por la Organización ecologista Greenpeace. Además del CSIC, han sido más de 70 las personalidades científicas que se han manifestado recientemente a favor de la figura del parque nacional para Cabrera, y que consideran que la protección de este enclave privilegiado es absolutamente incompatible con la presencia de maniobras militares, además de otras actividades frecuentes en el archipiélado, como navegación y fondeo de embarcaciones, expolio, caza furtiva, etc.

27.2.89. CERCAVILA PRO-INSUMISION EN BARNA. El pasado domingo día 26 se realizó un cercavila pro-insumisión y por la libertad de los 5 insumisos presos, convocado por la Plataforma d'objectors/ es per la Insubmissió. Al acto

que transcurrió desde Canaletas hasta el gobierno militar, asistieron alrededor de 200 personas. Se corearon entre otros slogans: "cap servei a l'estat, ni civil ni militar", "llibertat objectors empressonats", "la mili mata", etc. Estaba previsto una quema de diversos objetos militares (petate, prisión, etc.), pero esto no pudo realizarse ya que empezó un fuerte chubasco que lo impidió. A pesar de ello el personal aguantó la lluvia durante algunos minutos, juntamente con la policía que sí pudo resguardarse en el porche del G. Militar. Dios está con ellos.

durante la noche del 21, se realizó una pegada de carteles en solidaridad con los insumisos bilbaínos (que al día siguiente serían conducidos ante el juez militar de Burgos). En los carteles aparecía el lema "todo por la patria" sobre la imagen de una mano arrancada por una explosión que pendía de unos alambres de espinos — imagen que figura en la portada de un disco de los "Crass" -, junto al cartel se pegaron tiras con los lemas: "la mili no mila, aunque sea sin pistola", "no colabores con los militares", "objeta por la jeta", "no vayas a la mili:



MANIFESTACIO-27.2.89 NES CONTRA LAS DETEN-CIONES DE INSUMISOS EN BILBO. El viernes 24.2 a las 12 p.m. partió del Arenal una mani en apoyo de los insumisos detenidos. La mani, formada por más de 100 personas se dirigió a la cárcel de Basauri, encabezada por una pancarta que decía: "Patxo, Jokin, Gorka, libertad. No a la represión del PSOE". Se han coreado consignas antimilitaristas a la vez que se hacían sonar botes y silbatos. A las 12 y media se llegó a las puertas de la prisión donde se permaneció 45 min. con la pancarta ante la puerta. Con el mismo motivo Kakitzat convocó una concentración para el domingo 26.

27.2.89. ACCION ANTIMI-LITARISTA EN REUS. El sábado 25-2, la plataforma per la Insubmissió de Reus i Tarragona organizo un acto por la insumisión y en solidaridad con los objetores presos. Mientras 12 personas se encadenaban ante el Gob. Militar de Tarragona, 60 pers. cortaron el tráfico con pancartas. La acción duró una hora y ante la pasividad policial, que simplemente se limitó a desviar el tráfico, y la fuerte lluvia que caía, se decidió terminar la acción con una mani por las calles céntricas de Tarragona.

27.2.89. ACTOS DIVER-SOS EN SOLIDARIDAD CON LOS INSUMISOS EN-CARCELADOS. En Madrid, desobedece",...

El dia 22 fueron trasladados los tres insumisos bilbaínos, del cuartel de Munguía a Burgos; delante del cuartel había una concentración convocada a las 11 h. de la mañana. Unos 40 o 50 jóvenes se reunieron en Burgos junto al gobierno militar con pancartas y encartelados. A eso de la 1 el juez militar entró por la puerta falsa; los detenidos fueron recibidos con aclamación de las personas que les esperaban; hacia las 5 de la tarde fueron trasladados a la cárcel de Basauri, a la que los llevaron a las 19.30 h., donde los esperaban unas cien personas amigas que, tras ver su entrada en prisión, se han dirigido en manifestación hacia el ay-untamiento del pueblo.

En Donosti, el sábado 18 se organizó una parodia antimili a favor de la insumisión. El martes 21, ante el gobierno militar, se encadenaron 50 personas a una valla y se formó un cordón de 30 más para impedir que se acercase la policía que estaba merodeando por la zona; después de un rato de gritar consignas y mientras los fotógrafos tiraban de carrete, apareció la policía nazi-onal que con métodos "democráticos" y algún que otro empujón disolvió a la gente que estaba encadenada, tras detener a un periodista de la peña, que fue pronto puesto en libertad, tras ser interrogado acerca de si había hecho fotos a los polis, sin que le velaran el carrete.

El jueves 23 en Zaragoza se

representó una parodia antimilitar.

1.3.89. SOBRE EL JUICIO A LOS PASMAS PISTOLE-ROS DE PUEBLO NUEVO. El sábado 25 se realizó una rueda de reconocimiento a los policías acusados de abuso de autoridad, por los hechos acontecidos en septiembre del 88 en un concierto. Por la mañana muchos de ellos fueron reconocidos y por la tarde se tendría que haber hecho otro reconocimiento, para reconocer a los otros 2 implicados, pero no se llegó a realizar "porque" no se presentaron los policías por un error de la DGS, pero mandaron a otros para hacer bulto (los mismos de la mañana) alegando que no tenían suficiente gente y la que tenían estaba ocupada para enviarla allí, con lo cual el juez descombocó la rueda de reconocimientos y el fiscal amenazó con "tomar cartas en el asunto", si la DGS se lo había montado.

13.3.89. UPA. SUECIA

AFIRMA QUE LAS F.A. MI-LITARES DE COLOMBIA TIENEN VINCULACION CON LOS GRUPOS PARA-MILITARES. El gobierno de Suecia, por intermedio de su embajador ante la Comisión de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, afirmó que existen serias pruebas que demuestran el involucramiento de las Fuerzas Armadas y los servicios de seguridad de Colombia en desapariciones forzadas o involuntarias. En su intervención dijo que había recibido un informe del grupo de trabajo sobre las desapariciones forzadas que visitó Colombia. En este informe se cuenta que los testigos en los casos de desaparecidos son amenazados y hostigados. Además del informe se deduce que no se puede desligar el problema de las desapariciones con las demás formas de violación de los derechos humanos y del proceso socio-político que las ha creado. También se señala que la violencia ha empezado en los últimos años, el embajador sueco añadió que si bien es difícil atribuir responsabilidades de las desapariciones en forma clara, sí se puede afirmar tras haber examinado el material disponible, la involucración de unidades de las fuerzas armadas sobre servicios de seguridad en desapariciones forzadas o involunta-

20.3.89. UN CHAVAL DE POBLE NOU ATACADO POR SKINS-NAZIS. La madrugada del sábado 1-3 un grupo de Skins-nazis propinaron una paliza bastante contundente a un chaval de Poble Nou, perteneciente a diversos colectivos del barrio. Es la 1ª agresión de este tipo en Poble Nou. Hay que estar al loro!

20.3.89. RACISMO EN LA PERONA. Manifestaciones machaconas por parte de veci-

nos del barrio de la Verneda (Barcelona), para echar a los gitanos de sus barracas, "han conseguido" convertir la Perona, conjunto de barracas donde habitan los gitanos) en un campo de concentración con controles policiales (antidisturbios) a la entrada y salida de los habitantes de sus viviendas, a los cuales les han asignado una numeración y les practican registros y cacheos constantes, sin permitir a nadie la entrada o salida en la Perona sin mencionada "identificación". La pregunta más acuciante que en seguida se nos plantea a todos es: ¿por qué quieren echar a esta gente de sus casas y de su entorno? ¿Será una cuestión de imagen: Karcelona-92 ahí, la villa Olímpica no dista geográficamente demasiado del mencionado barrio? ¿Serán motivos especulativos? ¿Será, será, será? Hay previsto realizar una charla informativa con los mismos implicados y a partir de ahí comenzar las movilizaciones. Seguiremos informando.

30.3.89. INTENTO DE HACER UNA ESCUELA-TA-LLER EN RUESTA POR LA CNT. La CNT solicita la ampliación a 50 años de la cesión del pueblo alto-aragonés de Ruesta, en lugar de los 5 años actuales. Si se concede la ampliación, está previsto crear una Escuela-Taller en colaboración con el INEM con 3 módulos (carpintería tradicional, cantería-albañilería y guías de montaña) de 15 alumnos cada uno. También está previsto poner en marcha un campamento para hijos de trabajadores o niños marginados que carezcan de medios.

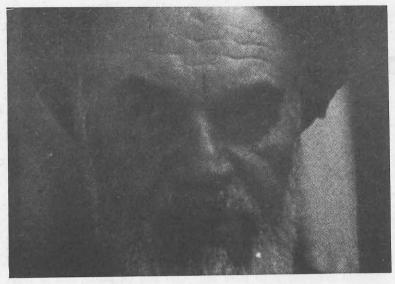
31.3.89 UPA. JUICIO AL CENTRO DE LOS NARAN-JOS. El jueves 30 de marzo, se celebró en Sevilla el juicio contra el centro de los naranjos por prácticas abortivas. Los abogados defensores insisten en la incongruencia de una acusación que hoy no se considera delito como la de los acusados. El fiscal pide 22 años de cárcel para los trabajadores del centro. Los procesados se han negado a declarar ante el fiscal y han subrayado las continuas presiones a los que han sido sometidos por dicho ministerio público. El abogado Fernando Salas, ha declarado que si el fiscal sigue con sus conclusiones vamos a ser muy duros a la hora de hacer nuestros informes, como se informó en el mes de noviembre. El juicio se aplazó el 17 de noviembre por el avanzado estado de embarazo de una procesada. El centro de los Naranjos se puso en marcha en 1980 y duró 9 meses; cuando entró la policía allí en el centro, se encontraban 16 mujeres que fueron llevadas a los calabozos. Han sido llamadas de 500 mujeres ya que las fichas fueron robadas por la policía. El sumario ha sido paralizado ya que se encontraban familiares de la administración andaluza.

Los negocios son los negocios

Reproducimos a continuación un artículo "Los negocios son los negocios" sobre el asunto Rushdie, que M. Rubel envió al periódico francés "Le Monde" con la siguiente reflexión: "siendo que unanimidad no es forzosamente sinónimo de verdad —o al menos no siempre la agota— les ruego acepten el punto de vista aquí expuesto como recuerdo necesario de esta evidencia" y que le fue rechazado alegando cuestiones de espacio, para ocultar la censura cómplice con el poder establecido.

En el Juicio final, el Imam Khomeiny no tendrá dificultad en defender su inocencia por incitar al asesinato del escritor británico Salman Rushdie. E incluso que la llamada del jefe religioso fuera seguida por el acto criminal, el abogado defensor obtendría fácilmente la absolución de su cliente. Ni siquiera es cierto que este asunto figure entre los innumerables y peores crímenes a juzgar si consideramos el raudal de sangre y de miseria que este mismo Khomeiny ha hecho circular durante los diez años de guerra contra su rival, el jefe político-militar Saddam Hussein de Irak, al que también ha considerado como un emisario de Satanás.

Dos razones contrarias justificarán la absolución de Khomeiny: 1°) generaciones de creyentes musulmanes habrán encontrado en los versículos del Corán la fuente del éxtasis y la promesa de una vida eterna; 2°) gracias a esta incitación al asesinato ampliamente proclamada y cultivada, millo-



nes de lectores se habrán dado cuenta de la superstición bárbara que constituye uno de los ingredientes del Corán, al lado de enseñanzar profundamente morales — como en otras grandes obras literarias: la Biblia, los Evangelios, el Vedanta, el Bhagavad-Gita, etc.

En cuanto a la cuadrilla de intelectuales que hoy se indignan al ver escarnecidos los sagrados valores de la carta de los derechos humanos, quedaron bien mudos ante el crimen supremo que representó el conflicto Irak-Irán, cuando el

patriarca venerado u odiado arrastraba a las masas de fieles a cometer unos actos que se resumen en una sola palabra: la guerra. Ni un gesto de denuncia, ni una recogida de firmas en favor de las víctimas llevadas al matadero. Por qué este grito de indignación cuando durante aquella matanza estas élites nada intentaron aunque sólo hubiera sido perturbar el juego diplomático mundial y las fructuosas operaciones comerciales que han permitido al poderoso régimen iraní dotarse de armas mortales altamente eficaces.

Salman Rushdie no debe ser protegido por respeto a la libertad de expresión, sino porque ha provocado potencialmente la única reacción que se impone aquí y ahora ante los permanentes crímenes contra la humanidad cometidos por las oligarquías dominantes con la complicidad moral de las élites culturales, crímenes cuya finalidad en última instancia es el rey Mamón.

Ya se oye la advertencia voceada por todos los megáfonos de los medios de información: Business is business (los negocios son los negocios). En el "Le Monde" del 21 de febrero del 89, el ministro de Cultura habla de "la vuelta de la inquisición" y "cree soñar" y "vivir de nuevo en un tiempo ya pasado", pero la Inquisición y el pasado son pequeños infortunios comparados a las empresas de aniquilamiento queridas o toleradas por los meneurs de jeu, de los cuales los jefes de todos los Estados, de una manera o de otra, de cerca o de lejos, son responsables o cómplices.

M.R. Paris, febrero 1989

CNT, polémica,

El dia 29 de marzo en la sala primera del Tribunal Supremo se celebró el juicio sobre la titularidad de las siglas del Sindicato Anarcosindicalista, que se disputan los dos sectores (CNT y CNT-AIT).

Al cerrar este número de La Estiba, hemos recibido un comunicado de prensa de la CNT (Renovada), que reproducimos a continuación.

Como creemos que es un tema polémico y de interés para los trabajadores de nuestro país, invitamos a que la CNT-AIT y a quien quiera opinar, utilicen nuestras páginas para transmitirnos su visión sobre este asunto.

COMUNICADO DE CNT

Todos sabéis ya que un extraordinariamente hecho grave ha venido a paralizar el normal desarrollo de nuestra organización y todo el trabajo realizado para su consolidación en este país. La sentencia del Tribunal Supremo que invalida todo nuestro quehacer y esfuerzo cotidiano y nos priva de nuestras señas de identidad y del patrimonio creado con esfuerzo por generaciones de militantes en toda la geografía, provoca indignación y vergüenza, no sólo entre todos los que consideramos que el viernes día 6 de abril se acabó con una parte de la historia social de este país, de NUESTRA HISTORIA, sino para el conjunto del movimiento obrero organizado y la opinión pública democrática. No podemos considerar esto más que como un ataque frontal contra miles de trabajadores, contra el sindicalismo en general, con intención liquidacionista.

La sentencia, anómala donde las haya, conculca el más elemental derecho democrático por el que deben regirse las asociaciones obreras y sociales, atenta contra la lógica y la realidad y sólo puede caber ya una lectura política de la misma: no interesaba una CNT recuperada, con suficientes medios económicos (ganados a pulso por los trabajadores, sin que nadie nos haya regalado nada) para convertirse en tercera fuerza hegemónica de este país, y trastocar así gravemente un mapa sindical que está siendo rechazado ampliamente por los trabajadores en la mayoría de sectores.

No se nos escapa tampoco el lamentable papel de enterradores de la CNT que han jugado los miembros del sector AIT, ahora increiblemente legitimados para usar nuestras siglas. Olvidando su sagrada pureza

ideológica no han dudado en recurrir a la alianza con el Gobierno (como en la reclamación del Patrimonio Histórico, posicionándose a favor de la Administración en el reparto de los_4144 millones a UGT) o con otros sindicatos a los que siempre han despreciado (CCOO en las anteriores elecciones sindicales) para obstaculizar nuestro trabajo en las empresas. Han respondido a cualquier intento de diálogo que, nosotros, desde posiciones más ventajosas que la actual, les hemos hecho, con la agresión física y verbal, destruyendo todo lo que nosotros construíamos. Y sólo el orgullo, la venganza o el fanatismo pueden explicar el comportamiento y sus declaraciones actuales de permitirnos entrar en sus filas, de uno en uno, con el carnet en la boca, exigiendo nuestro arrepentimiento y con listas negras.

Olvidando también su tan cacareada lucha a muerte con el Estado no han tenido ningún problema en recurrir a los tribunales de justicia de ese mismo estado para desposeernos de los frutos de nuestro trabajo cotidiano, utilizando todas las vías y frentes abiertos por nosotros. Han evitado que fueran los trabajadores quienes juzgaran qué CNT era real, porque saben que los trabajadores ni los conocen ni los conocerán, y una CNT sin trabajadores ya no es la CNT.

Pero es hora de afrontar los problemas concretos que vamos a tener de inmediato. De dar soluciones inmediatas a la falta de base jurídica en que deja la sentencia a centenares de delegados y a miles de trabajadores que los eligieron democráticamente. De continuar

negociando la mejora de las condiciones de trabajo en las empresas, de buscar una nueva forma de continuar nuestro proyecto.

Porque es eso lo quenos debe importar ahora y lo que no pueden ni podrá quitarnos ningún tribunal. Nuestro proyecto. Nos han despojado de nuestras siglas y de nuestro patrimonio pero nosotros tenemos lo que perdura y existe realmente, la ilusión de seguir avanzando, el contacto con los trabajadores, nuestra imagen ante la opinión pública, la infraestructura y el talante innovador de nuestra experiencia que puede llevarnos a ser los primeros en romper con el esquema sindical tradicional en este país.

Hay que asumir que aquí ha terminado una etapa y empieza otra. De la tristeza por haber perdido un nombre que nunca desaparecerá en la memoria histórica pasamos a la ilusión por levantarnos, una vez más, con la ventaja de que esta vez no empezamos de ce-

ro, de que podemos avanzar sin los lastres y tabúes de la vieja organización. Hay que continuar. PARA REFUNDAR LA CENT. Para construir un sindicato de futuro, autónomo, de clase, democrático y representativo. Es ANARCOSINDICALISTA. Pese a quien pese, todos saben ya que nosotros seremos para siempre los herederos de aquella CNT fuerte, la de Peiró, la de Seguí, la de Pestaèa, García Oliver, Layret y Buenacasa. Ya somos la CNT que ha quebrado el poder sindical de los sindicatos clásicos en Banca, en SEAT y en tantos otros sitios. Porque como dice el poeta, "todo está por hacer y todo es posible".

> COMITÉ CONFEDERAL DE CATALUNYA



Bilbao

Ante esta situación planteamos en el Comité de empresa, la necesidad de hacer cumplir los acuerdos existentes entre las partes, como paso previo a la negociación de un nuevo convenio; pues coincidimos por unanimidad que, si no son respetados los compromisos actuales, no hay garantía alguna para que lo sea un acuerdo futuro. El planteamiento se hace a la Sociedad Estatal y a las empresas que se mantienen herméticos y díscolos, postura fácilmente entendible pues se están aprovechando de una situación inmejorable. Igualmente se denuncia la situación de incumplimientos concretos en la Inspección de Trabajo, que nos va dando largas con buenas palabras.

Una vez dados todos los pasos descritos y mantenido infinidad de reuniones con empresas, Admon., Inspección, etc., vemos la imposibilidad de lograr la asunción de los compromisos que correspondían a las empresas, por lo que acordamos un calendario de acciones en reivindicación de su cumplimiento. Paros los días 17, 21, 29 y 30 de marzo; 4, 5, 6 y 7 de abril. A partir del 10 de abril paro indefinido. El día 17 no se pudo efectuar el paro por no tener cobertura legal, al haber ido postergando la fecha de registro del preaviso como consecuencia de nuestro interés en apurar al máximo la más mínima posibilidad de arreglo. Sin otra posibilidad, por fin, se mete el preaviso y se para el 21. Como consecuencia de este paro se mueven las empresas y empiezan a tomar en serio nuestra postura, circunstancia que posibilita el firmar unos acuerdos que pueden regular la normativa vigente, retirando el preaviso de huelga y poniendo fin al conflicto.

La empresa y Sociedad Estatal encomiendan el seguimiento del Acuerdo a la Inspección de Trabajo, que nombre una inspectora con dedicación exclusiva para el Puerto. Los trabajadores aceptamos el compromiso de ese Organismo de velar por el Acuerdo entendiendo su idoneidad para el cometido que no debería plantear ningún problema, pues el Acuerdo es claro y concreto, no dejando posibilidades para

distintas interpretaciones. Con posterioridad nos damos cuenta de nuestro equívoco, pues inmediatamente surgen las primeras dificultades al pretender la inspectora designada interpretar según su criterio cuando se aplica el Acuerdo y cuándo no. Esta actitud que no es procedente con lo acordado provoca nuestra disconformidad con la labor de la inspectora requiriéndola reiterativamente a que cumpla lo estipulado en el Acuerdo.

En esta situación, la inspectora que es respaldada por las empresas y Admon., que dicho sea de paso, nos la querían imponer como presidente de mesa en la negociación del Convenio - cosa que no aceptamos - nos envía un telegrama en el que faltando al más mínimo rigor a la verdad nos acusa a los trabajadores de querer suplantar su labor, anunciándonos su renuncia al compromiso, que entendía-mos, había contraído libremente, sin sujeción a intereses nada claros.

Así las cosas, estamos esperando que la Inspección de Trabajo nos conteste al FAX enviado a este Organismo solicitando se nos comunique si la renuncia de la Inspectora va a ser cubierta o si por el contrario debemos entender la inhibición de La Inspección en el compromiso.

(de la página 1)

Tenerife

- Para la formación: máximo de 15 trabajadores con categoría de Oficiales formando las empresas en el periodo de 2 años a un mínimo de 60 trabajadores.

Las empresas quieren el máximo de trabajadores.

En cuanto a los turnos, establecer un máximo de 22 mensuales por un periodo de 3 me-

Sobre las condiciones de los fijos:

Limitación de 22 turnos

- No reengancharse el mismo día si no agotara la lista de rotación su empleo en ese día.

- Igualdad en las condiciones retributivas (salarios, pluses, primas...).

- Extensión del modelo de nóminas de la Sociedad Esta-

Sin embargo las empresas reconocen la limitación de los 22 turnos, pero siempre que los trbajadores de la lista no alcancen tal número.

También plantean que se pague según Convenio, salvo que entre Fijos y empresas se lleguen a acuerdos de retribución por categoría.

En lo que respecta a las manos: Aplicación durante 2 años de las manos que se contemplan en la Resolución para las Palmas, salvo en entrega y recepción que se aplicará las de Tenerife.

Las labores de Encargado General y Confronta-Sobordista deben ser realizadas por estibadores portuarios.

Las partes coinciden en reducir la plantilla portuaria en unos 250 trabajadores median-

a) Expediente de Regulación de Empleo con extinción del contrato del personal a jubilar en el plazo de 2 años al inicio del Plan de Empleo.

b) Expediente de jubilaciones anticipadas desde el término del plazo anterior al término del Plan de Empleo.

Estos son los principales puntos sobre los que se está discutiendo un posible preacuerdo, como punto de partida para seguir negociando, aunque a las empresas aún no se les ve un actitud positiva para la solución del conflicto en el Puerto de Tenerife.

San Carlos de la Rápita

En una sociedad dinámica como la que nos ha tocado vivir, en que las cosas cambian tan deprisa, que apenas recordamos el pasado, y el futuro se nos presenta con tanta incertidumbre, sólo nos queda hablar del presente. Y en la actualidad, España, con aspiraciones a integrarse en la élite mundial de países industrializados, con el alto grado de perfección que han alcanzado los medios de comunicación, se da la paradoja que es cuando más falla ésta, a nivel gobierno-sociedad y en particular con la clase trabajadora.

Toda esta síntesis se nos muestra, en cierta manera relejada en los acontecimientos del pasado mes de marzo.

El puerto de San Carlos de la Rápita, dadas las características y limitaciones, especialmente el poco calado, gira su principal actividad en el suministro de material por medio de remolcadores a las plataformas petrolíferas. Y en el muelle de Alcanar, (concesión administrativa), a la descarga de materia prima (carbón, escoria, puzolana) para la producción de cemento, así como la carga de la mercancía cuando tiene su salida en eslingas y big-bags (bolsas grandes de cemento), todo ello nos proporcionó durante una década (75-85) un elevado promedio de turnos, con escasez de desempleo, el cual fue en aumento a partir del 85, debido principalmente a la paralización de las extracciones de petróleo, motivadas por la bajada del crudo, y en el cemento a la exportación en granel, en detrimento del preslingado; así como un aumento progresivo en los rendimientos en las tareas portuarias por la aplicación de nuevas tecnologías en el sector.

El aumento del desempleo, ha ocasionado que las recaudaciones que efectuaba la O.T.P. en concepto de cotizaones a la seguridad social a la empresa, fuese inferior a las prestaciones por desempleo, ocasionando un saldo deudor a favor del I.S.M., negándose dicho Organismo a cubrir la diferencia por tener un contencioso con la O.T.P., sobre unas presuntas liquidaciones mal hechas en los años 80 y 81; ocasionando que la O.T.P. no nos abonase el desempleo, excusándose en la cerrazón del I.S.M. Ante la pasividad de las Autoridades Provinciales respecto al problema surgido, tuvimos que emplear el único sistema de comunicación que desgraciadamente funciona en

Las Palmas

Se vislumbran soluciones para el futuro del R.E.T.P. (tercera lista o censo del INEM)

Como habíamos informado en el número anterior la consecución de la polivalencia para este registro estaba pendiente de decisiones administrativas, estas decisiones lo único que estaban haciendo era retrasar la solución, con la consiguiente pérdida de oportunidades de trabajo, a favor del personal de libre contratación. A fin de acelerar los trámites, este colectivo optó por mostrar su deseo de trabajar con una medida de fuerza (en todo momen-

este país, la movilización del colectivo, ocupando la O.T.P. de Tarragona, y en varias horas se encontró solución al problema, el cual no se pudo lograr un mes antes con reuniones del comité con los responsables de la llamada "gestión pública".

En estas líneas quisiéramos mostrar nuestro agradecimiento al puerto de Tarragona, y en especial a su comité, el cual en todo momento estuvo a nuestro lado, y en general a LA COORDINADORA que es nuestra única arma de defensa contra las arbitrariedades que somos objeto.

to pacífica), de este modo un grupo de integrantes del R.E. T.P., apoyados por una representación del Comité de empresa de portuarios, se encerró en la Casa del Marino de Las Palmas, después de 5 ó 6 horas de encierro se decidió que sería conveniente suspenderla momentáneamente y convocar una rueda de prensa informativa, al término de la cual se nos informó, a través de una llamada de teléfono, que se había dado luz verde al tema, y que el Director Provincial de I.N.E.M. nos recibiría para determinar el modo de funcionamiento de dicha polivalencia, nuestra sorpresa fue que uno de los comentarios de dicho Director fue que si ese encierro se hubiera realizado con anterioridad, el problema ya estaría solucionado, con lo cual debemos replantear la estrategia para un futuro y no descartar desde un principio las medidas de fuerza para la consecución de nuestros objetivos. De todas formas entendemos que primeramente se debe utilizar el cauce legal, no hasta los límites como lo veníamos haciendo hasta ahora, pero sí como una primera forma de exposición de las reivindicaciones.

Así pues, la polivalencia está concedida y puesta en funcionamiento desde el día 12 de abril del presente año, no en su totalidad, ya que las categorías de motorista y maquinillero están vedadas al resto de profesionales cualificados, con lo cual aún queda abierta esa puerta para la libre contratación, aunque esto es un problema, creemos que se podrá subsanar en un futuro, a través de la realización de cursos de reciclaje para los del R.E.T. P., o por cualquier otro método que se administre, con lo cual ahora mismo ya se ha dado un primer paso positivo en la consecución de nuestros fines.

Por otra parte queremos mostrar la satisfacción que nos produce el hecho de que por parte de la Empresa Estatal (aunque no de forma oficial) se haya reconocido que en estos momentos su plantilla no alcanza el total de la plantilla óptima, y que eso dará lugar a que en el momento que se firme el Convenio se proceda a la contratación de personal del R.E.T.P. para completarla. En una primera estimación sería necesario contratar alrededor de 150 trabajadores quedando el resto en disposición de entrar a medida que se fueran produciendo las jubilaciones del personal del censo.

Consideramos que por fin comienza a verse un futuro más tranquilizador y halagüeño para los integrantes del colectivo, por ese motivo continuaremos trabajando para que ese futuro sea presente lo antes posible.

Conflicto en los puertos de Holanda

Una de las cláusulas del acuerdo contempla la posibilidad de retiro prematuro para los trabajadores mayores de 56 años, la jubilación de estos trabajadores se financia en parte por medio de una "tarifa de solidaridad" que se impone al resto de los trabajadores. De este modo se crearon divisiones entre los trabajadores y éstas tuvieron su repercusión en el resultado del referendun.

El Referendun está de moda

A raiz del "Acuerdo de Delft" los trabajadores del puerto de Amsterdam se encontraron aislados en su lucha por el convenio colectivo. La unidad entre los militantes sindicales era, a pesar de todo, bastante fuerte, debido sobre todo a las posiciones de la patronal: empeoramiento de las condiciones de trabajo sobre todo en relación con los acuerdos sobre disminución de la duración de la jornada de trabajo. Ante la sorpresa general los trabajadores del puerto de Amsterdam fueron a la huelga durante dos semanas.

La patronal y el sindicato consiguieron un compromiso que puso fin a la huelga sin que los trabajadores o el comité de huelga fueran consultados. La mayoría del comité de huelga mantenía la posición de que la asamblea de trabajadores debía pronunciarse sobre la aceptación del compromiso o la continuación de la huelga. Paul Rosemüler2, portavoz de la delegación que había negociado el compromiso con la patronal, propuso el fin de la huelga y la convocatoria de un referendum, a convocar en el plazo de dos semanas, por medio del cual los trabajadores se pronunciarían sobre la táctica a seguir.

Seguidamente afirmó que un rechazo del compromiso conseguido significaría la necesidad de llevar a cabo una lucha dura y larga. Esto no representaba una perspectiva muy halagüeña para los trabajadores que ya llevaban dos semanas en huelga.

La posición del sincato FNV

El sindicato FNV presta toda su atención a la situación en el puerto de Rotterdam que en estos momentos se encuentra en una fase de reestructuración que amenaza con disminuir puestos de trabajo, la política del sindicato se basa en la colaboración constructiva en el proceso de reestructuración del puerto como la mejor manera de evitar despidos. Ejemplos de esta política son el "Acuerdo Van der Louw'3", firmado en 1985, y en que se fijaron los acuerdos y medidas a tomar para el saneamiento del puerto de Rotterdam. bla de estas medidas es la jubilación anticipada, que constituye una reducción de los puestos de trabajo pues las plazas libres no son ocupadas por nuevos trabajadores y el paso de trabajadores fijos a la "bolsa de reserva". Este transvase de trabajadores tiene como consecuencia que la relación, a nivel del puerto de Rotterdam, entre fijos y trabajadores en la reserva es de un 50%-

Como resultado de esta política la "bolsa de trabajadores de reserva" en el puerto de Rotterdam tiene un gran excedente de trabajadores, las medidas que se tomaron para mejorar esta situación son la flexibilización de los trabajadores, por medio de la colaboración con otros puertos y una vez más la jubilación anticipada.

La situación en el puerto de Amsterdam

La actual situación en el sector portuario se puede resumir de la siguiente forma:

- En el puerto de Rotterdam se está llevando a cabo un plan de racionalización financiado por las autoridades municipales y nacionales y apoyado por el sindicato FNV.

- La patronal del puerto de Rotterdam transvasa sus excesos de plantilla a la "bolsa de reserva de trabajadores" (SHB), que por lo tanto se encuentra con un exceso de trabajadores.

- La bolsa de reserva del puerto de Amsterdam está siendo liquidada por la patronal, para de esta forma poder emplear en Amsterdam a los trabajadores sobrantes en Rot-

Actualmente grupos de obreros procedentes de Rotterdam trabajan en el puerto de Amsterdam, pero según la patronal y los sindicatos se trata todavía de un número insuficiente. La táctica de la patronal y de las autoridades es flexibilizar el trabajo de los portuarios y cubrir las necesidades de mano de obra del puerto de Amsterdam con trabajadores procedentes de Rotterdam. Tales métodos permiten elevar la intensidad del trabajo a gusto de la patronal.

La plantilla de Amsterdam se mantiene a un nivel mínimo y solamente cuando la patronal considera que el nivel de trabajo lo exige se emplean grupos de trabajadores procedentes de Rotterdam. De este modo se presiona a los trabajadores de Amsterdam y se emplea cada vez más el trabajo a destajo y toda clase de métodos para aumentar la producti-

vidad. Las últimas proposiciones de la patronal significan la extensión de la jornada laboral con cuatro horas diarias y trabajar los siete días de la semana. Naturalmente acompañado de un aumento de las tarifas. Esto ha dividido a los trabajadores. El comité de empresa de Combined Terminals Amsterdam se declaró favorable a tales medidas, por supuesto seducido por los aumentos salariales. Mientras tanto otros comités se opusieron a tales medidas considerándolas vulgares aumentos de la productividad. El sindicato FNV se declaró favorable al mantenimiento de la jornada actual pero acompañado de un tangible aumento de la productividad.

El comité de la empresa más importante se opuso terminantemente a tales medidas alegando que sólo sirven para enviar a los trabajadores a la invalidez de un modo mucho más rápido. El sindicato respondió con una nueva propuesta que consistía en ofrecer a trabajadores procedentes de Rotterdam una prima extra si estaban dispuestos a trabajar en el puerto de Amsterdam.

Toda esta situación ha conducido a una amplia división entre los trabajadores en el puerto de Amsterdam: ciertos sectores de trabajadores aceptan los nuevos ritmos de trabajo, pensando únicamente en el aumento salarial a corto plazo. Otros grupos de trabajadores rechazan las medidas de la patronal y se niegan a cumplir con los nuevos aumentos de productividad.

La división de los trabajadores únicamente beneficia a la patronal, sobre todo teniendo en cuenta que las conversaciones sobre el nuevo convenio colectivo están muy cercanas.

- 1. Diario social-demócrata
- 2. Dirigente del sindicato de transporte FNV
- 3. Alcalde de Rotterdam

iPor muchos años, Estibarna!

El 17 de marzo a las 12 de la mañana hubo champaña y canapés en la Contratación del puerto de Barcelona. Se celebraba el primer aniversario de Estibarna. Un duro cumpleaños el de una empresa que se impuso por Decreto. Para algunos, sin duda, esta fecha marca un hito en su ascensión al servicio del partido y bueno es que lo celebren. Para otros se dio un paso de gigante en el proceso de privatización portuaria que vendrá a aumentar sus beneficios y que hace años perseguían, debían ser agradecidos.

Pero los estibadores portuarios... qué teníamos que celebrar allí? Hubiera sido inevitable, al levantar la copa, no recordar a los 126 compañeros que tuvieron que marchar en incómodas circunstancias de jubilación. Entre tanto descorche sentiríamos cómo éste señalado día provocó el que se nos cometiera a los trabajadores a un plan de empleo de graves consecuencias, todavía no bien conocidas. Fue necesario, para este brindis, que se desvincularan del colectivo portuario a los fijos de empresa. Y así... sorbo a sorbo se nos enturbia la sonrisa, y a medida que se nos nublaba la vista recuperaríamos la memoria, ¡váya trago!

Incluso se nos antoja insolidario por nuestra parte celebrarlo sin invitar a los compañeros de Canarias, Palma, Alicante, Málaga, Bilbao, Algeciras, etc.; aunque tenemos oido que ellos no están para muchas alegrías con sus "Estibarnas" respectivas, que también están en trance de cumpleaños. Si las empresas son de la misma familia bien podíamos haber bebido juntos. Quizá esta unidad entre puertos también se alejó la fecha celebrada. Me temo que hay puertos a los que el primer aniversario les ha sorprendido, in-



congruentemente, en los dolores de parto y no hay que ser muy especialista para pronosticar un aborto. Se quedarán sin champaña.

Por éstas y otras razones no pudimos ese día estar todos celebrando el Decretado nacimiento de Estibarna. Nadie piense que añoramos el pasado y no queremos avanzar. Lo queremos hacer salvaguardando lo que entendemos como derechos de los trabajadores. @eremos progresar sin dar pasos atrás por más que haya quien los celebre. Hubiera estado bien una reflexión por parte de nuestros delegados al año de tan acelerada firma, y ya hubiésemos brindado después.

Sí que nos hubiera gustado asistir para desearnos muchos años en nuestra nueva empresa, que se nos asemeja tan frágil como las burbujas de nuestras copas. No por capricho sino porque sabemos que a algunas de sus hermanas de otros puertos no las quieren dejar ni nacer.

Aquel día no fuimos al cumpleaños, pero también bebimos en el bar de la esquina por otros motivos sin duda menos jocosos. Los que pasaron de análisis y testimonios, asistiendo a la fuesta, bebieron gratis, los del bar tuvimos que pagar dos veces. Paradojas de la vida: a unos la bebida les ayuda a olvidar, a otros los sume más aún en sus reflexio-

> Francisco Aroca Moreno Barcelona 17-3-89

Barcelona. Se acabó el dinero en mano

puerto de Barcelona se cobra todo a través de Bancos. Hasta ahora los destajos diarios se cobraban en metálico al finalizar la jornada. Esta medida tienen una fundamental importancia por la ruptura que supone con una tradición que junto a la diversidad de horarios marcaba la idiosincrasia del estibador portuario: dinero contante y sonante en mano, a diario y en cantidades variables.

Ahora, centralizado por Estibarna, con un esfuerzo contable por nuestra parte vemos llenarse de cifras nuestras cartillas de ahorro. El que lo desea

Desde el 1º de abril en el puede cobrar por semanas con

Las esposas, como Solchagas domésticos, podrán por fin ajustar las cotizaciones a la Hacienda familiar. Al margen del chiste, la medida está siendo polémica. Amplios sectores de trabajadores la protestan en silencio porque fue aprobada después de dos Asambleas, que desgraciadamente fueron muy minoritarias.

Por el momento Estibarna ejecuta bien los pagos; es lógico, en la gestión bancaria de estos fondos le va una importante fuente de ingresos para su financiación.

Los cambios climáticos y la contaminación del aire

La contaminación y el deterioro del eco-sistema es actualmente uno de los mayores problemas con los que nos enfrentamos, debido al caótico desarrollo de la sociedad industrial.

Ríos malolientes, mares putrefactos, humos irritantes en las zonas fabriles y las grandes ciudades entre otros, son quizás las manifestaciones más aparentes. Sin embargo, hay otras que no vemos y son tanto o más peligrosas debido a que al ser invisibles, cuando se manifiestan sus efectos, son casi imposible de combatirlas. Entre estas contaminaciones invisibles destacaremos las producidas por las radiaciones atómicas, las aguas subterráneas y las que se producen en la alta atmósfera.

En los últimos meses los medios de comunicación han insistido sobre esta última, la contaminación en la alta atmósfera no la vemos pero sí sentimos sus efectos, entre ellos los cambios climáticos, desde hace un tiempo esta preocupación ha trascendido a temperatura media de quince grados, sin la existencia de algunos gases presentes en la atmósfera - que retienen la radiación infrarroja emitida por la superficie terrestre hacia el espacio - la temperatura sería de 18 grados bajo cero.

Uno de los gases protagonistas de esta acción equilibradora natural es el anhídrido carbónico (CO2).

Como resultado de la masiva utilización de combustibles fósiles, se está incrementando su presencia en la atmósfera. Desde hace 150 años se deja sentir los efectos de la sociedad industrial. A partir de 1800, cuando se inicia la industrialización del planeta, se han vertido miles de millones de toneladas de dióxido de carbono, que provienen de la combustión de carburantes en la industria, centrales térmicas, automóviles, etc.

Ya a finales del siglo pasado en 1896 un científico suizo, S. Arrhenius, dio la alarma al sugerir, que si la concentración de este gas se doblaba con la que existía antes de la Revolucales desaparecen 16.000 Km2 de selva, casi la extensión de la Península Ibérica. Por la quema de todos estos bosques se ha ido a la atmósfera una enorme cantidad de dióxido de carbón que se ha acumulado en la estratosfera.

Otro gas, el óxido de nitrógeno, que se produce a través de la combustión de queroseno por los aviones, y por los fertilizantes artificiales utilizados en la agricultura intensiva e industrializada.

Y finalmente los cloruroflurocarbonados CFC, un compuesto del que en los últimos años se ha multiplicado su uso. Este producto se sintetizó en los años veinte y por sus características no es tóxico, ni inflamable y fácilmente comprimible, fue considerado la panacea industrial para fabricar productos refrigerantes y aerosoles. Los frigoríficos, los acondicionadores de aire y la mayoría de los aerosoles para el cabello, productos cosméticos, insecticidas y limpiadores del hogar, son impulsados por este gas. Dadas sus característipara el mantenimiento de la vida en la tierra. Se cuida de absorver gran parte de la radiación ultravioleta de la luz solar, que si pasara directamente a la tierra causaría daños irreparables a los seres vivos. Las moléculas de CFC son capaces de reaccionar con el ozono y romperlo, por lo que su presencia en la atmósfera está disminuyendo. La revista norteamericana "Nature" publicó en 1964 este descubrimiento e indicaron con precisión que la eliminación del ozono de la estratosfera nos llevaría con seguridad al aumento de cáncer de piel, problema en la formación de proteinas en los vegetales y

alteraciones en el clima mun-

dial a largo plazo, pues cuanto

con más intensidad. En 1983 los meteorólogos registraron con sus sondas en todo el hemisferio norte una considerable reducción de la capa protectora, del 5 al 8%. Finalmente, en 1985 el científico Farmer pronunció la palabra "agujero". En el continente de la Antártida, especialmente en primavera y en septiembre aparece un enorme agujero en la capa de ozono, centrado en el polo sur, que se agranda con el paso de los años, parece claro que en los próximos 100 años el espesor se reducirá a la

Hay un problema a añadir a la larga lista de las causas que varían el clima: la progresiva deforestación, el crecimiento del desierto y la desaparición del bosque tropical, rompen el ciclo biológico de las plantas que absorven el anhídrido carbónico de forma natural por medio de la fotosíntesis y se destruye una posibilidad de producción de oxígeno que necesitamos para vivir.

Con todas estas circunstancias, el calentamiento del planeta está admitido por todos los especialistas, pero las evidencias que tienen no son tan claras como para hacer una predicción aproximada de lo que sucederá. Parece que se alterará la distribución actual de las Iluvias. También la Nasa ha advertido que si el vertido de anhídrido carbónico y otros gases continua al ritmo actual, habrá una seguía pronunciada cada tres años, a partir del año 2.020 en las latitudes bajas y medias. Otros científicos coinciden al anunciar que se producirán huracanes de gran potencia, con vientos de más de 350 kilómetros hora.

Por otro lado el calentamiento de la atmósfera provocará inevitablemente un aumento del nivel del mar debido a la fusión de los hielos lo que se puede observar ya en estos momentos, desde que comenzó el siglo, el nivel del mar ha aumentado 30 centímetros debido en parte al efecto invernadero y también a otros factores, como el hundimiento de los continentes.

Parece que la ciencia a pesar de su reconocido poder, sólo puede comentar aspectos parciales de la naturaleza y es incapaz de predecir el curso glo-



Menos de 200 unidades Dobson Menos de 170 unidades Dobson

DESAPARECE EL OZONO DE LA ANTÁRTIDA Entre los 15 y 50 km. sobre el nivel del mar existe una capa particularmente rica en ozono

(de 300 a 400 unidades Dobson), que impide que la radiación ultravioleta del sol afecte a los cromosomas y provoque mutaciones y cánceres. A través de mediciones hechas desde satélites militares de los EE.UU. en los últimos años, se ha descubierto que desde 1979 la capa de ozono de la Antártida se reduce

progresivamente. En 1985, una superficie similar a la de los EE.UU. daba cifras inferiores a las 200 unidades Dobson (trama clara) e inferiores a las 170 u.D. (trama oscura) alrededor del polo Sur. Los mapas ilustran el debilitamiento de dicha capa de ozono, debido sobre todo a algo tan fácil de evitar como el uso de aerosoles.

la opinión pública, debido a que se ha convertido en algo cotidiano, ¿qué está pasando con el clima?

Las alteraciones metereológicas

Para analizar el problema y sus consecuencias hay que buscar primero las razones reales que pueden provocar una alteración del sistema climático. A juicio de los científicos hay que considerar fundamentalmente, el incremento del conocido "efecto invernadero" que actúa sobre la tierra.

Nuestro planeta y la atmósfera forman en conjunto un sistema termodinámico cerrado que intercambia energía con el exterior, siendo la fuente energética la luz solar. El resultado de este intercambio produce en la superficie de la tierra una

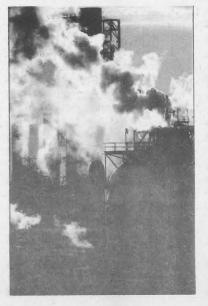
ción Industrial, la temperatura del planeta aumentaría entre 4 y 6 grados. Desgraciadamente no fue considerado así, la mayoría de los científicos creyó que los excesos de este gas serían absorvidos por los océanos que contienen cincuenta veces más carbono que la atmósfera, pero ya no llega para equilibrar dicho gas. Setenta años más tarde otros investigadores reconocen que las aguas no tendrán esta capacidad regeneradora.

También hay otros gases que son responsables del efecto invernadero. El metano, principal componente del gas natural, ha aumentado su concentración en más de 1% anual, y esencialmente se libera de los incendios de las selvas tropicales y de los grandes arrozales asiáticos. Se calcula que anualmente en las zonas tropi-

cas sus moléculas no se disuelven en el agua de lluvia y no entra en ninguna combinación química con otras partículas y ascienden libres de obstáculos hacia las últimas capas de la atmósfera. Cada molécula de CFC acumula 20.000 más calor que una de anhídrido carbónico, con el agravante añadido de su larga vida. Este gas además es, a juicio de los científicos el causante de otro desastre ecológico que también interviene en la modificación del clima, el llamado "agujero de ozono".

El agujero de la Antártida

El ozono es una molécula formada por tres átomos de oxígeno que se encuentra en una capa de la atmósfera situada a 25 km. de altitud (ozonosfera) y cumple una función especial tectora de ozono que rodea el planeta, los rayos solares pasan con menos impedimentos y la tierra tenderá a calentarse



Los negocios de Sea-Land El "tendero" imperialista

En el año 1975 se trasladó a Algeciras desde Cádiz la terminal de contenedores de la multinacional Sea-Land. Desde entonces, Algeciras se ha convertido en el puerto de más movimiento de contenedores. También e uno de los puntos clave para la estrategia militar estadounidense en el Mediterráneo y Oriente Próximo.

SEA-LAND Services INC es una enorme multinacional yanqui. A su vez, está dentro de otro monstruo del transporte estadounidense denominado CSX. En su día, estuvo en el holding R. J. Reynolds, dueño, entre otras cosas, de tabacos Winston y Camel; del papel aluminio Reynolds; de la cadena de comida basura Kentucky Chikent Friend, y hasta hace muy poco de la empresa de alimentación R.J. Nabisco (vendida a otro grupo por dos billones de pesetas).

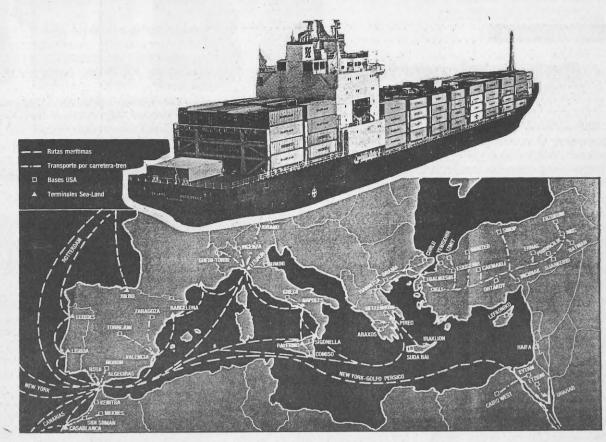
En el año 1975 consiguió trasladarse de Cádiz a Algeciras, con unas condiciones que no disfrutaba ninguna otra empresa en el Estado, en cuanto a régimen portuario se refiere.

Desde un principio, consiguió imponer «su ley» en el puerto de Algeciras.

En 1976, a través de una auditoría de la Administración yanqui, se supo que esta empresa era la que más había «invertido» en sobornos a políticos de la dictadura franquista. Más incluso que la famosa Lookeed en su venta de aviones *Hércules* al Ejército del Aire

«Tendero» imperialista

Como toda empresa yanqui, se dedica a la importante actividad de ganar dólares. Aunque ello implique cosas como almacenar contenedores con material radiactivo en el puerto de Algeciras. Además, tiene una peculiaridad con respecto a otras empresas del gremio: un contrato en exclusiva con el Pentágono por el que se compromete al abastecimiento de la mayoría de las bases yanquis a lo largo y ancho del mundo. Por esto, mantiene terminales en casi todos los estados en donde está presente el Ejército yanqui.



Con una periodicidad de más o menos diez días, llega desde New York un barco con unos 1.700 contenedores. Desde el puerto de Algeciras, por transporte terrestre, se distribuyen los contenedores hacia Rota (Cádiz) y Morón (Sevilla). En barcos más pequeños (150 a 300 contenedores), se trasladan hacia otros puertos del Mediterráneo: València, desde donde se distribuye para Torrejón (Madrid) y Zaragoza; Leghon (Italia), para Rimini, Vicenza, Ghedi-Torre y Avia-

no; Nápoles (Italia), para las bases de Greta y Nápoles; Palermo (Italia), para Sigonella y Comiso; Pireo (Grecia), para Araxos, Hellenikon, Nea Makri y todas las bases de Turquía (Izmit, Corlu, Ortakoy, etc.); también desde el Pireo se distribuye hacia las islas de Creta donde están las bases de Suda Bai e Iráklion.

Del mismo modo que a Algeciras llega un barco de estas características, con mayor periodicidad llegan otros a Rotterdam (Holanda), procedentes de Miami, Richmond y New York, desde donde se distribuyen para todas las bases de Europa Central y Gran Bretaña. En el Pacífico, tienen terminales en Korea del Sur (Pusan), Japón (Yokohama y Köbe), Taiwan, Hong Kong, Thailandia (Bangkok), Filipinas (Manila y Bugo), isla de Guam, etc.

Si se coge un mapamundi y se señalan en él las bases estadounidenses superponiendo otro con las terminales de Sea-Land, con toda probabilidad, al lado de una base aparecerá una terminal de esta empresa.

Destino militar

Desde 1975 a 1977, Sea-Land inició la construcción de unos grandes barcos oceánicos, para unos 1.300 contenedores, con el fin de cubrir tanto las rutas atlánticas como las del Pacífico. Curiosamente, estos barcos, de la clase SL-7, han desaparecido de un catálogo actual.

Los barcos tenían motores subvencionados por el Pentágono. Podían desarrollar una velocidad de 31 nudos, nada usual en un barco mercante, pero sí en cualquier buque de guerra homologado por la OTAN. Diez años son pocos para poner un barco fuera de servicio. ¿Qué ha ocurrido con ellos? Algunos de estos barcos han ido a parar a la US Navy. Convenientemente reconvertidos, están destinados a la Fuerza de Intervención Rápida

de los EE.UU. para el transporte de carros de combate a cualquier parte del mundo. Un barco de estas características está atracado en la costa atlántica y otro en la costa pacífica de los USA. Pero la Sea-Land llegó a disponer de seis barcos de este tipo. Lo que hayan hecho con los otros cuatro es difícil de saber.

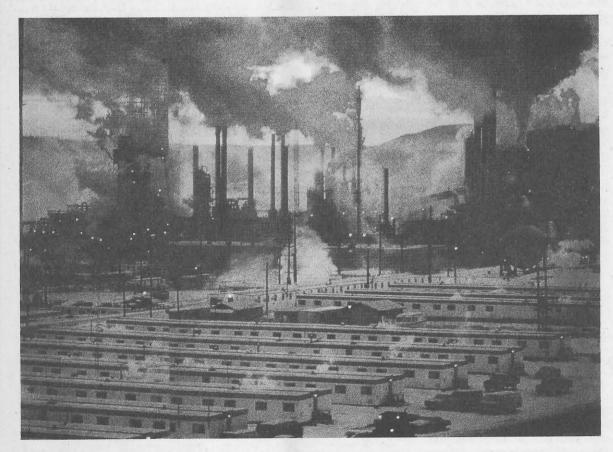
Apoyo logístico

En la mayoría de los conflictos en los que los EE.UU. tienen intereses o están combatiendo, esta empresa tiene bastante participación. El conflicto de Oriente Medio, donde Israel está por medio, está haciendo aumentar de forma considerable el movimiento en el puerto de Algeciras, al igual que es mucho mayor el número de contenedores apilados.

Respecto al Golfo Pérsico, después de que Irán atacase un barco, que no era de esta compañía, pero llevaba contenedores de Sea-Land, la US Navy destruyó dos plataformas petrolíferas de Irán. Podría haber sido casualidad porque no era el primer barco atacado por Irán. Pero el barco en cuestión no llevaba bandera yanqui y se dirigía a Kuwait, próximo a Irak y aliado de éste. Al comienzo del conflicto hubo otro incidente de este tipo, precisamente con un barco de esta compañía, que se saldó con la intervención directa de Estados Unidos.

Pero volvamos a los barcos que entran y salen del puerto de Algeciras. Estos, en principio, no transportan material bélico, sino todo tipo de cosas relacionadas con ropa, comida, mobiliario, mudanzas de los militares, etc. Lo que sí es cierto es que no existe mucho control de las aduanas sobre lo que traen o dejan de traer, lo que abre la posibilidad de que, de vez en cuando, se cuele algún tipo de material bélico.

De la revista "Hacer" 319/3



bal de los acontecimientos, en lo que sí coinciden los científicos y las instituciones que tienen el poder es en que deben reducirse drásticamente las emisiones industriales y en cuanto al ozono, prohibir terminantemente los cloroflurocarbonados, ya que salvo en algunos países, su uso sigue

aumentando.

La sociedad superindustrializada puede hacer poco sin un cambio brusco en su política, nuestra forma de despilfarrar los recursos, hipotecan el futuro de nuestro planeta. La solución auténtica del problema necesita el esfuerzo de cada uno de nosotros para controlar

y corregir definitivamente las fuentes de contaminación. Es necesario establecer una relación más respetuosa con la naturaleza, sólo entonces garantizaremos también a nuestro cielo en un porvenir sereno.

DESDE PARIS

Sobre el nacionalismo

Compañeros de L.A.B.: comparar el contenido de mi artículo, publicado en el nº 44 de La Estiba, con los intereses de las oligarquías no es una buena manera de establecer un diálogo fraternal. Son las ideas expuestas las que deben esclarecer las dos tesis en disputa sin recurrir al insulto. Y es el lector que juzgará la validez de una y otra.

De la manera que planteais la necesidad de establecer una nueva nación en Euskadi tengo la impesión que utilizáis un lenguaje metafísico que tapa toda realidad objetiva. Toda identidad nacional está compuesta por una serie de estructuras (instituciones) que tienen la misión de establecer un orden social Dicho orden es la representación jurídica de una clase que domina toda la actividad social, el Estado. El problema que se nos plantea es saber cuál será la naturaleza de los organismos y qué papel jugará la clase obrera en este Estado (nación) que queréis crear en Euskadi. El proceso de entendimiento popular que quereis crear a través del mito nacionalista os conducirá fatalmente a un acuerdo "provisional" con los sectores conservadores más reaccionarios, que quieren conservar las palancas de toda la economía. Esta colaboración la considerais como una étapa transitoria, necesaria para la toma de conciencia popular, que os conducirá a la conquista del

poder político. Sí, compañero, hoy como ayer el Estado ha sido y es la representación de una clase. Y el carácter metafísico, o si quereis religioso, del concepto nacional es ocultar la verdadera naturaleza de la nación; por ejemplo es la institución encargada de la distribución de la renta (riqueza nacional), cómo será retribuído un albañil o un panadero frente a un ingeniero o un médico. Hay que tener en cuenta que "a cada uno según sus capacidades" y "a cada uno según sus necesidades" han sido los factores principales para la aparición de categorías y clases privilegiadas. El contenido de éstas citas ha sido aplicado desde hace más de tres mil años antes de J.C., según el criterio nacionalista, y así aparecieron las jerarquías. Es innegable que si se establecen diferencias en el reparto de la riqueza, por mínimas que sean, se crearán las condiciones que generarán las castas y categorías sociales privilegiadas. Una economía no es una cosa abstracta; es el factor principal en el que se ligan todas las relaciones humanas. Es imposible establecer unas relaciones humanas armoniosas sin suprimir la ley del valor, condición esencial de toda sociedad igualitaria.

Un partido por muy revolu-

cionario que sea no podrá representar la voluntad del pueblo; es sólo el pueblo, en términos de absoluto, que será capaz de cambiar su condición de esclavo. Debe desaparecer del subconsciente del individuo el concepto de dirigente y dirigido, única manera de evitar la aparición de toda clase de divinidades terrestres o cosmológicas; esto ayudará al individuo a adquirir un pensamiento racional. Si los trabajadores no son capaces de asimilar estos principios elementales, seguirán siendo esclavos de esa inmensa tela de araña que constituyen las estructuras capitalistas y que su principal pilr es el nacionalismo.

No se puede ofrecer al pueblo una entidad que no corresponde a sus intereses de clase aunque los trabajadores sigan apovando la sirena nacionalista por no haber comprendido su papel histórico en tanto que clase explotada. La ignorancia no se puede superar con la mentira nacionalista. El deber de todo revolucionario es ir contra esa corriente que corroe toda posibilidad de comprensión de los verdaderos problemas: la liberación de la explotación del hombre por el hombre.

Si la historia tiene aún algún valor de referencia, ¿cómo es posible no haber sacado conclusiones objetivas del fracaso de la revolución bolchevique de 1917? Os invito a demostrarme si hay algún país en nuestro planeta donde la clase obrera sea maestra de su destino. Como escribí en mi anterior artículó, más de 50 nuevas naciones han aparecido en el mundo después de la segunda guerra mundial. Todas sin excepción han adoptado las formas de explotación capitalista, copiadas de sus antiguos tutores. Unos, invocando la necesidad de "enseñar" al pueblo ignorante su "destino histórico"; otros, las costumbres "seculares" de un pueblo, por el sólo hecho de hablar una lengua diferente. Decidme, si en el actual contexto mundial, existen diferencias fundamentales entre los pueblos explotados del planeta. ¿Hay algo de específico en Euskadi que difiere de los otros pueblos ibéricos?

Como podéis observar, mi ortodoxia va más lejos y es más revolucionaria que el concepto nacionalista que vosotros sosteneis. Comprender la historia es comprender que los fenómenos sociales, todos sin excepción, tienen un origen y utilizándo, como marxistas que sois, el materialismo dialéctico, se ha de afirmar, en contra de Lenin y compañía que, "no puede haber revolución posible si no es el pueblo mismo que la hace". La revolución es una mutación radical del orden social. Esto comporta la eliminación de las jerarquías, que son la secreción de todo sistema capitalista. Ni un partido, ni una vanguardia revolucionaria podrán nunca reemplazar las iniciativas populares; son éstas que determinarán su propio porvenir frente a toda ideología, que por su naturaleza conservadora, impide la evolución y genera castas parasitárias (burocracia). Es necesaria la supresión de la inquisición intelectual que todo partido o vanguardia proyectan, presentándose como los guías infalibles de la revolución. En nombre de todas estas utopías, que deben ser permanentes como dice un compañero de París, los organismos que crearán los trabajadores nos son completamente desconocidos. Una cosa es segura, no tendrán la misma significación ni las mismas formas que los actuales, porque los trabajadores habrán obrado con una ética superior a la de los capitalistas.

Compañeros, deseo que estas líneas sirvan de reflexión y no de disputa. Este es el medio de evolucionar las ideas y las mentes de aquellos que nos interesamos en el porvenir de la humanidad. Me es necesario señalar que, mitad vasco y mitad asturiano, conozco profundamente lo que pasa en el suelo ibérico. Estoy en contacto no sólo con mi familia, sino con compañeros con los que luché en españa durante largos años contra todo sistema capi-

Saludos fraternales:

Agustín

DESDE VALENCIA

Maquetas navales

Hola compañeros:

Desde Valencia os mando un abrazo, el motivo de estas letras, es para comunicaros que soy un amante de las maquetas navales.

Resulta que aquí en Valencia, no tengo posibilidad de conseguir planos de Buques Mercantes, de los otros clásicos sí, es por este motivo el pediros el favor de que si vosotros conoceis alguna casa que

tenga de estos planos, tuviérais a bien indicarme la dirección para poder solicitarles catálogo de estos planos.

Agradezco vuestra atención y os doy las gracias por anticipado, mis señas son: Gregori Monrabal Calle de l'Alguer, 2 10° 46022 VALENCIA Estibador nº 595 del Puerto de Valencia

Gracias, compañeros.

COCINA MARINERA



CONGRIO EN CAZUELA

Ingredientes: (4 personas)

- 8 rodajas de congrio de 100 gr cada una (parte centro)
- 1 calamar
- 8 mejillones
- 1 cebolla grande
- 1 lata de 200 gr de tomate frito
- 3 dientes de ajo ramillete de laurel y tomillo

1 vasito de vino blanco hebras de azafrán pimienta blanca aceite sal

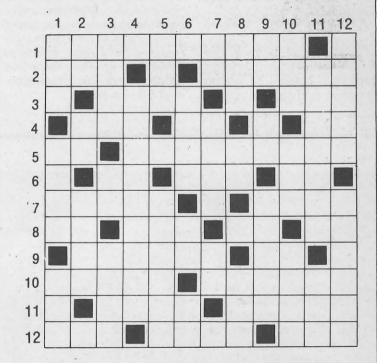
Preparación

Limpiar el congrio. Limpiar el calamar y cortarlo en rodajas. Limpiar los mejillones y ponerlos al fuego con un poco de agua hasta que se abran. Sazonar el congrio y el calamar con sal y pimienta.

En una cazuela, con un vasito de aceite, sofreir la cebolla a fuego lento hasta que tome color. Agregar el congrio y el calamar. Sofreir unos 5 min. hasta que tomen color. Añadir el tomate frito y el ramillete de hierbas y salpimentar. Tapar la cacerola y cocer a fuego lento

Majar en el mortero el azafrán con un poco de sal, el ajo pelado y una ramita de perejil. Desleir el majado con el vino y agregarlo a la cazuela 5 min. antes de que finalice la coc-

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Que navegan. Punto cardinal. / 2. De esta manera. Vocal. Planta herbácea de la familia de las urticá-ceas. / 3. Vocal. Al revés, ánima. Romano. Al revés, alimento básico diario. / 4. Demostrativo femenino. Voz de arrullo. Consonante. Negación. / 5. Símbolo del cromo. Dique avanzado en el mar, para procurar abrigo a un puerto. / 6. Vocal. Símbolo del actinio. Ayudante técnico sanitario. Marchad. / 7. Cada uno de los cabos de que se componen las cuerdas, sogas, pleitas y trenzas. Preposición. Composiciones poéticas. / 8. Lengua provenzal. Licor que se obtiene de la caña de azúcar. Al revés, y repetido, padre. Voz del arriero. / 9. Cortada por el pie. Voz militar. Romano. / 10. Que produce movimiento. Privación del juicio o del uso de la razón. / 11. Vocal. Plural, empleo continuado de una cosa. Tejido parecido al raso. / 12. Sonido. Falto de valor. Terminación de participio, fem.

Campeón. Terminación verbal. Hecho o acción. Vocal. / 3. Caminos por los que se transita. Pareja de la tercera del ocho horizontal. Pez toleósteo común en los mares de España, negro azulado por encima y gris plateado por debajo. / 4. Punto cardinal. Señalarlos con signos distintivos. / 5. Tanto deportivo. Vocal. Alabaron, / 6. Vocal, Instrumento, medio o máquina para atacar o defenderse. Nada sin vocales. Suyo. / 7. Negación. Elige. Contracción. Cincuenta. / 8. Prefijo que triplica. Existe. Preposición. Plantígrado. / 9. Conjunción latina. Prep., bajo. Fem., que impide el paso de la luz. / 10. Prep. que denota carencia. Combate, pelea. Itinerario para un viaje. / 11. Vencidas. Aparejo hecho con hilos o cuerdas, trabados en forma de mallas. / 12. Batracios. Paraje donde el sol da de lleno.

VERTICALES: 1. Nave. Conjunto de per-

sonas reunidas para cantar. Míos. / 2.

Solución al número anterior:

HORIZONTALES: 1. Comodoro, Ros. / 2. Adama. Estera. / 3. Matémoslo. En. / 4. A. Aga. Potaje. / 5. Rasaste. Eras. / 6. Ame. Catamos. / 7. De. Copas. M. T. / 8. Anca. Asacara. / 9. Aar. R. Resol. / 10. Esperaría. Ca. / 11. O. Atenea. Sam. / 12. Sosas. An. Eso.

VERTICALES: 1. Camarada. Eos. / 2. Oda. Amenas. O. / 3. Matase. Capas. / 4. Omega. Careta. / 5. Damasco. Res. / G. O. O. Taparan. / 7. Respetas. Rea. / 8. Oslo. Asarían. / 9. Totem. Cea. / 10. Re. Aromas. Se. / 11. Orejas. Rocas. / 12. Sanes. Tálamo.

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

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



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

La señora Tatcher declara la guerra a los estibadores ingleses

Hemos recibido una carta desde Inglaterra, en la que unos compañeros, nos informan del conflicto en los puertos de aquel país. Si en el año 1984/85 fueron los mineros, ahora el gobierno reaccionario de la Sra. Tatcher, quiere acabar con los estibadores.

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Rotas las negociaciones en Las Palmas

El último día de negociación ha sido el viernes 5 de mayo: las negociaciones se rompieron en el momento que se negociaban.

(a la pág. 4)

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Cartagena en huelga

En el puerto de Cartagena se ha preavisado de huelga para los días 13, 16, 18 y 30; las 24 horas de cada uno de estos días, se complementan estas medidas con trabajo a rendimiento de convenio desde ahora y en los días en que no se realiza huelga.

La sociedad ha enviado 18 cartas de sanción con ocho días de suspensión de empleo, acusándolos de bajos rendi-

mientos

Se han empezado a producir desvíos de barcos, con dirección a Málaga. Estén atentos.

Los motivos del conflicto son la pretensión de incluir en el convenio que se negocia la disminución de manos, el incremento de rendimientos, no incrementar salarios y establecer 260 turnos mínimos al año.

Hace algunos meses anun-ciamos en "señal de alarma dirigida a los estibadores españoles" que la Organización Nacional de Trabajos Portuarios Británica estaba a punto de ser abolida a través de un ataque conjunto hecho por el gobierno conservador y las autoridades portuarias. Sentía-mos que era lo mejor informar a los estibadores españoles debido a su receptividad y capacidad de ayudar a los demás, a la gran influencia que tienen sobre los estibadores internacionales y también a la gran estima que los trabajadores libertarios de todo el mundo les

Bajo el liderazgo dictatorial de la "Señora Thatcher" el gobierno conservador ha declarado oficialmente con fecha del 6 de abril de 1989 una guerra abierta a los estibadores, acelerando así inmediatas huelgas salvajes en los puertos principales; huelgas que fueron inmediatamente cortadas por las autoridades sindicales.

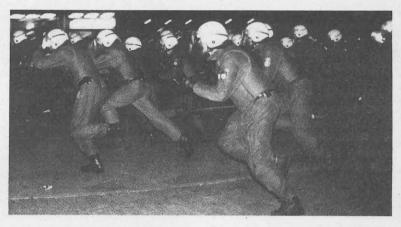
(a la página 8)

ALTERNATIVAS SOCIALES

Huelga de hambre contra la aniquilación en las cárceles alemanas

Desde el uno de febrero de 1989 los presos políticos de Alemania, procedentes de la Fracción del Ejército Rojo (RAF) y militantes procedentes de diversos contextos políticos (se denominan presos de la resistencia), se hallan en una huelga de hambre indefinida para conseguir la reagrupa-

ción de los presos en dos o tres grupos. A esta huelga se iban adhiriendo, a lo largo de estos dos últimos meses, varios presos/presas comunes. De modo que el número de presos en huelga de hambre ascendió, a mediados de abril, a unas 80 personas.



El denominador común de casi todos estos prisioneros en huelga de hambre, se resume bajo las siguientes reivindicaciones:

- Reagrupación de todos los presos de la guerrilla y de la resistencia en uno o dos grupos, en los que se integrarán otros presos, teniendo acceso a los patios comunes. Reagrupación de todos los presos que luchen por esta reivindicación.

- Puesta en libertad de todos los presos cuya recuperación de las enfermedades, heridas o de la tortura en forma de aislamiento resulta imposible dentro del régimen carcelario.

- Puesta en libertad de Günter Sonnenberg, Claudia Wannersdorf, Bernd Rössner, Angelika Goder.

- Asistencia médica para todos los presos sin la intervención de las fuerzas de la seguridad del Estado.

- Libertad de información y de comunicación de los presos con todos los grupos sociales.

Esta lucha de los presos y las numerosas movilizaciones desde el otro lado de los muros consiguieron que amplios sectores de la opinión pública alemana empezaron a concebir el encarcelamiento en régimen de aislamiento como una forma de tortura. Las acciones de apoyo de los presos han sido múltiples y abarcan todo tipo de protesta, desde ocupaciones de las oficinas de los verdes y los socialdemócratas, hasta manifestaciones callejeras y cartas de solidaridad. Con las reivindicaciones de los presos se ha solidarizado toda la gama de la opinión pública alemana de la izquierda, desde las asociaciones de los perseguidos durante el fascismo hasta asociaciones progresistas de médicos.

(a la página 2)

SUMARIO

2. Agencia de Noticias Alternativa. ■ 3. CNT, sigue la polémica. ■ 4. Rotas las negociaciones en Las Palmas. Las Palmas: malas noticias para el Registro Especial. La precaria paz del puerto de Tenerife. Castellón. ■ 5. Tarragona. Un buque soviético descarga en Cangas. Denuncian a la naviera Contenemar. Acuerdo en el conflicto de los portuarios de Avilés. ■ 6. Los puertos cantábricos (1)



13.4.89. TAS-TAS. REU-NION DE LAS ORGANIZA-CIONES GAYS Y LESBIA-NAS DEL ESTADO EN BIL-BO. Se acordó aprobar la redacción definitiva de la ley antidiscriminatoria que en su punto final recoge los distintos capítulos del ordenamiento civil y militar. Entre otros, que menoscaban y discriminan la homosexualidad en todas sus manifestaciones, privadas, cotidianas, etc. La COFLHE presentará a todas las organizaciones políticas y colectivos sociales la mencionada ley y recogerá adhesiones a la misma que será presentada el 28 de junio, Dia Internacional de Liberación Gai y Lesbiana. Los actos para ese día serán: 10 de junio, se conmemorará el asesinato por parte de la policía nacional del travestí Francisco Vadillo, vecino de Rentería, por un disparo en el ojo. El lema de la campaña será: Por una política anti-discriminatoria. En todos los puntos del Estado el día 28 de junio se realizarán actos de protesta contra el ordenaiento legal vigente por su carácter homofóbico. La COFLHE ha expresado que no dará apoyo a ningún partido político cara a las elecciones al Parlamento. Por último quieren manifestar públicamente su apoyo a la insumisión que llevan los colectivos antimilitaristas y pedir la inmediata liberación del preso sexual griego Kristo Rousos (15 años encarcelado, y le han impuesto cadena perpetua). Firman: No te Prives de Murcia, FLA de Andalucía, JOGAL de Albacete, LAMBDA de Valencia, Colectivo Gai de Avila, FAGC-JACC de Catalunya, COGHAM de Madrid, EGHAN de Euskadi.

11.4.89. TAS-TAS. LAS **CAÑADAS SON DE TODOS** Y DE TODAS. El pasado 8 de abril, en el término municipal de Medina Sidonia (Cádiz), se llevó a cabo una acción ecologista convocada por la Federación eco-pacifista Gaditana y apoyada por el Sindicato de Obreros del Campo (SOC). La acción se enmarca dentro de la campaña "Las Cañadas son de todos", que pretende llamar la atención sobre las agresiones que están sufriendo estos espacios de interés natural y público sin que la administración haga nada para evitarlo. Las cañadas son caminos agropecuarios por los que circulaban, los rebaños en tiempos de la mesta. Progresivamente, tras la desaparición de la transhumancia y de los grandes rebaños, los propietarios de las fincas que bordean las cañadas han ido, poco a poco, comiéndose este espacio de dominio público. A la vez, la propia administración incumple una ley que la obliga a que, cada vez que ocupa estos terrenos deba crear una cantidad de terrenos de dominio público igual a la que ha escamoteado.

La trascendencia de estas cañadas en Andalucía supone más de 100.000 ha. Muchas están diezmadas en su tamaño, otras infrautilizadas aunque poseen una importante riqueza forestal. La acción del día 8 se desarrolló en la cañada llamada "la Real" que une el término de Medina Sidonia con Algeciras, donde hace poco hubo un incidente con un pastor que sufrió las agresiones de los guardas de una finca, por oponerse a que éstos quemaran un bosquete que era de dominio público. A consecuencia de las heridas el pastor tuvo que ser internado en un hospital. En la manifestación un centenar de personas recorrió diversos tramos, tomando medidas, comprobando si se estaban manteniendo los 60 m. de anchura que en un principio tenían estas cañadas. En algunos tramos se les habían comido más de 40 metros y otros incluso habían desaparecido.

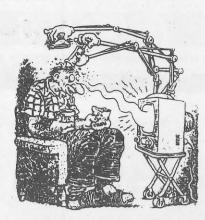
Algunos propietarios roturan el suelo para que los rebaños no puedan pastar en la zona. También se procedió a la rotura de vallas. Esto tenía un valor simbólico ya que algunas de estas fincas son inmensas, pudiendo superar hasta 1 km. de largura. En definitiva, lo que se pide es que la Administración haga cumplir la ley y deje de ser permisiva ante este tipo de agresiones al medio.

30.3.89. UPA. INDULTADOS 8 PRESOS ANARQUISTAS SIN DELITOS DE
SANGRE. Ocho anarquistas
que se encontraban presos en
el Estado Español fueron indultados por el Consejo de Ministros el día 22/3, y comenzaron
a ser liberados desde ese mismo momento. De esta manera
el lunes 27/3 salía de presión
el último de ellos, concluyendo
un largo periodo de negociaciones entre la CNT y el Gobierno.

La liberación afecta a los presos anarquistas condenados por delitos sin sangre que han aceptado firmar un escrito en el que asumen el sistema constitucional y reconocen poder llevar a cabo actividad política sin usar la violencia. Las negociaciones continuan para lograr la amnistía de otros 8 presos (actualmente en libertad provisional), así como para 7 anarquistas más que se encuentran huídos de la "Justicia". La amnistía no ha afectado a los presos anarquistas que no han querido participar en las negociaciones entre la CNT de Juan March (actualmente CGT, Confederación General del Trabajo) y el Gobierno Español, y que constituyen un tanto por ciento muy elevado de los presos liberta-

21.4.89. UPA. HERMETIS-MO EN LAS NEGOCIACIO-

NO NOS GUSTA EL TELEDIARIO



NES ENTRE MEXICO Y EL BANCO MUNDIAL. En Nueva York ha comenzado a reunirse delegaciones de México y el comité de Bancos acreedores. Conversaciones a reducir la deuda externa de este país, segundo con el mayor endeudamiento tras Brasil. Hermetismo absoluto sobre la agenda de conversaciones. La intención de México sería canjear deuda nueva por vieja, que se cotiza a menos de 50% de su valor en el mercado secundario. Así mismo cambiar deuda vieja por nuevos créditos sujetos a intereses más bajos, que garantizaría el pago de la principal deuda y los intereses durante un año. México es uno de los paises con mayor peligro de levantamiento popular, igual que Venezuela, debido a la situación de pobreza que el país vive, en donde la mayoría se concentra en la ciudad de México y a la presión del F.M.I. que ejerce sobre este pais.

19.4.89. TAS-TAS. SEGUN-DA MARCHA CONTRA EL CABRIL. El sábado 15 unas 400 personas realizaron una mani en Córdoba como anticipación y anuncio de lo que iba a ser el domingo la 2ª marcha contra el cementerio de residuos nucleares de el Cabril. Así, el domingo a las 12 h. se concentraron en el pueblo de Fuenteovejuna 300 personas provenientes de Andalucía y Extremadura aunque había representantes de otros lugares, la mani permaneció a unos 7 Kms, de la valla que limita la zona controlada por Enreja, acabando en la misma puerta del cementerio de residuos nucleares. Este año, la coordinadora del movimiento anti-Cabril, tenía el planteamiento de no entrar en el espacio delimitado por la valla pues no se querían contaminar. La mani terminó sin incidentes y las consignas más coreadas "Barriles sí, pero de cerveza con tapitas en la mesa", "El barril a la Moncloa" o "No queremos ningún barril más en Andalucía". Posteriormente se leyó un comunicado de crítica de la situación de "El Cabril" y los residuos nucleares y ante el riesgo que pueda convertirse en un gran depósito a nivel estatal e internacional.

(de la página 1)

Huelga de hambre contra la aniquilación en las cárceles alemanas

La situación carcelaria

La situación de los presos políticos en Alemania se destaca desde hace 18 años por las siguientes características: los presos de la RAF, y en cre-ciente medida también los presos procedentes de las luchas sociales, se encuentran aislados y repartidos por las cárceles alemanas. Cuando hay varios presos en la misma cárcel se impide cualquier contacto de estos presos entre sí y entre los presos comunes. Todos los presos de la RAF están encerrados en las llamadas cárceles de alta seguridad y sus movimientos están controlados constantemente por cámaras de video. Sólo en tres cárceles se da el caso de que los presos están reagrupados en grupos de dos o tres personas, y en esta forma de aislamiento se encuentran desde hace 10 años. Casi todos los demás están completamente aislados.

Esto quiere decir, encarcelamiento en la celda durante 24 horas al día. Si les permiten salir al patio (una hora al día), todos los presos que osan hablar con ellos son amonestados, tienen que sufrir las arbitrariedades de los guardias y de proseguir en esta actitud "peligrosa" se les quitan todos los "privilegios" de los presos

comunes (vacaciones, libertad provisional). De modo que muchos presos políticos, durante años, no tienen ningún contacto humano inmediato: las escasas visitas se desarrollan detrás de vidrios de separación que son tan gruesos que solamente pueden comunicarse a través de interfonos. Muy a menudo los presos, ni siquiera pueden mirar por las ventanas hacia el exterior, siendo impedida la vista por blindajes. Y además: la humillación sistemática de tener que desnudarse, en ocasiones, varias veces al día, constantes registros de las celdas, control de los movimientos por cámaras, censura total de cartas, prohibición de visitas, etc." Y en esta situación se encuentran desde hace 4, 6 o 9 años. Llamativo es que estas condiciones no se den solamente para los presos políticos (que están sometidos a ellas desde el primer día) sino, de manera creciente, a los presos comunes que se rebelan.

La reagrupación en grupos significa para ellos lo mínimo para poder existir, lo mínimo para no ser aniquilados en las cárceles, para poder sentirse mínimamente vivos. La huelga de hambre es para ellos la última medida, la última arma que tienen: jugarse la vida para po-



Prisión de Alta Seguridad de MENSCHEN.

ALTERNATIVAS SOCIALES



der sobrevivir como seres humanos y no como zombies, como les gustaría a los gobernantes.

La estrategia de la huelga

La experiencia de las cinco huelgas de hambre anteriores en las que perecieron dos de ellos, les ha llevado a cambiar la estrategia. Antiguamente habían empezado todos al mismo tiempo y la situación se iba. agudizando con el paso de los días hasta que todos se hallaran, más o menos, en el mismo estado de semiconciencia y los gobernantes podían jugar con su vida como se les antojaba (nutrición forzada, esperar a que entren en coma). Esta vez los presos empezaron su huelga en grupos de dos y con intervalos de dos semanas entre cada grupo. De este modo tienen más "libertad de movimiento" para negociar una solución colectiva. Además de ello, cabe destacar otra diferencia con las huelgas anteriores: Antes los presos intentaron subordinar y justificar su lucha por la sobrevivencia con frases altisonantes sobre la inminencia de la revolución internacional y planteamientos por el estilo. Esta vez han renunciado a todo protagonismo presuntamente político y luchan "solamente" para poder sobrevivir. Este hecho le ha conferido una dinámica, una autenticidad a su lucha y un respaldo popular que no se dio en sus otras huelgas de hambre.

Perspectivas

La prensa oficial del Estado democrático español no menciona todo este contexto con una sola palabra. Nos presentan cada dos por tres la R.F.A. como modelo de progreso y punto de referencia para se-

guir, sin mencionar que este Estado no solamente es ejemplar en cuanto a su producción automovilística sino también en cuanto a lo sofisticado de sus medios de control y represión, que también son exportados a todo el mundo. De este modo no es de extrañar que, p.e. en El País, no hayan salido sino dos notas de una frase cada una. La primera aliniciarse la huelga y la segunda (el 16 de abril) diciendo que la huelga había terminado. Nada más falso: los dos primeros



huelguistas interrumpieron después de más de 60 días su huelga para permitir que puedan seguir las negociaciones, sin que haya muertos. Los dos que empezaron dos semanas más tarde ya están llegando al punto crítico y su estado se está agravando, sin embargo seguirán, tal como los presos lo habían anunciado al declararse en huelga: "No vamos a ceder hasta que tengamos la reagrupación".

Declaraciones de solidaridad pueden ser enviadas a la organización de los familiares de los presos políticos: Angehörige der politischen Gefangenen in der BRD, Postlagerkarte 05 02 05, 7500 Karlsruhe.

CNT, sigue la polémica

AL MARGEN DE LA DEMAGOGIA

La demagogia sólo ofrece resultados a quien la utiliza cuando a su servicio se movilizan los grandes medios de difusión, para impedir oir "el otro tañido de la campana".

Este impedimento es el trato que, desde siempre, recibe la CNT de los órganos informativos de gran circulación que, cuando no pueden silenciar o censurar sus actos u opiniones, las adulteran o las tergiversan tendenciosamente.

Este tratamiento tan prolongado, tan sistemáticamente generalizado no responde a cualquier animaversión al discurso anarcosindicalista, entre los profesionales del periodismo, donde hay opiniones para todos los gustos, no, una tal constancia en la desfiguración de nuestras posiciones es, simplemente, el resultado de una presión oficial sobre los medios, que por otra parte se realiza en relación a una serie de temas "clasificados" a los que a toda costa, se les debe dar un tratamiento opuesto a la "verdad informativa"

Así es, que cuando ante un hecho cronicable aparece, constantemente, en los medios periodísticos, la defensa unilateral de una de las partes, como está sucediendo en torno al contencioso de las siglas CNT, no puede existir ningún género de dudas: se está ejerciendo una presión oficial sobre dichos medios.

Dicho de otra forma, la parte tan unilateralmente defendida quedaría automáticamente descalificada, pues no puede entenderse esa defensa, si no es en interés de los Poderes, a los que están sometidos los grandes medios informativos.

Desde la promulgación de la sentencia del Tribunal Supremo, respecto a las siglas CNT, se ha desencadenado un despliegue tipográfico que desborda la simple crónica informativa. No pueden silenciar el tema, se impone, pues, la desfiguración de los hechos. Es la prueba de la influencia y del temor que continua despertando el anarcosindicalismo.

Un despliegue en el que sólo en escasas publicaciones, como en "La Estiba", nos es posible expresar libremente las opiniones de CNT-AIT. Si bien no queremos abusar de la invitación de "La Estiba" y no creemos positivo abundar en la dinámica de descalificaciones en que se centra el artículo aparecido en el número anterior, permítasenos, para situar objetivamente los hechos, una breve referencia a algunos de los aspectos vitales que han desencadenado la Escisión de CNT.



Romper las estructuras de CNT, en 1980, con el padrinazgo de Rodolfo Martín Villa, volverla a fraccionar, en 1983-84, esta vez bajo la batuta de Alfonso Guerra, son dos connotaciones políticas que han impedido que la diversidad subsistiera en el seno de la estructura de CNT. Son causas políticas las que impusieron la división, ante la imposibilidad de someter a la CNT a un discurso integracionista.

La primera Escisión no acudió, en 1980, a los Tribunales porque creyó que con los sólidos apoyos gubernamentales de la UCD ya era suficiente: La CNT-AIT se extinguiría por sí sola, no podría resistir. la acción de un sindicato protegido que le usurpaba las siglas.

Acudieron, eso sí, (lo que demuestra su demagógica disposición de dialogo) a las altas esferas del Estado, 1981, para sabotear una petición de CNT-AIT sobre el Patrimonio Histórico, y a instituciones del Estado holandés, 1982, para oponerse a la devolución de los Archivos Históricos depositados en Amsterdam.

Diversos Secretarios Generales, promotores de la Escisión, protagonizaron sendos Sumarios judiciales respecto al Patrimonio Acumulado. Es decir, una utilización generalizada del oficialismo y del espacio judicial, promovida por los más significativos responsables de la Escisión, desde mucho antes de junio de 1984, hacía imparable el "arrastre" de CNT-AIT en la dinámica judicialista.

No se puede pues, desde las posiciones escisionistas, continuar esgrimiendo esa supuesta violación de la "pureza ideológica" sin caer en la más burda demagogia.

Por otra parte, abundar en esta dinámica conlleva una inconfesada intención de encubrir los aspectos vitales en los que, con toda objetividad, debe centrarse el análisis del presente y futuro del anarcosindicalismo.

En efecto, su origen y desarrollo no responden a una formulación doctrinal, sino a un proceso de actuación y a una práctica que toma cuerpo en un continente, la estructura de CNT, en la que, como en ningún precedente en el mundo, se desarrollan y se profundizan unos contenidos y unas figuras de acción sindical y social, recogidas del bagaje anarquista; unos procedimientos de relación y funcionamiento en una sola estructura, la de la CNT, donde los diversos conceptos, tácticos o estratégicos, son respetados, siempre que dichos discursos responsan a dos condiciones imprescindibles: el respeto a la estructura y a la orientación finalista de la

Al margen de estas dos condiciones el anarcosindicalismo no tiene futuro, cualquier otra opción es caer en el aventurismo y en una integración imparable.

Tal como está la situación en estos momentos, la opción más sensata de los que se fueron es responder positivamente al llamamiento de reingreso a los sindicatos de CNT, donde la única condición que se exige, a todos, no sólo a los que vengan, es la aceptación de los Acuerdos Generales de la CNT adoptados mayoritariamente y democráticamente.

Luis Andrés Edo Secretario General del Comité Regional de Catalunya. CNT (de la página 1)

Rotas las negociaciones en Las Palmas

Por parte de la empresa (SESTIBA) se pedía el 4º turno voluntario, y el comité de empresa le ofrecía a cambio las horas extras de remate distribuídas de esta forma: 1ª, Jornada de 2 horas máximo, 2ª J. 2 horas máximo y 3ª J. las horas necesarias para el remate total, la empresa consideraba que para dar viabilidad a esta proposición se debería ampliar al remate en la 2ª con lo cual nos veríamos muy perjudicados, eso significaría la práctica eliminación del turno de la 3° J. debido a que se podría hacer este remate siempre que el trabajo se hubiera retrasado por causa de fuerza mayor, lógicamente todos los barcos tendrían causa mayor de retraso à juicio de la empre-

El tema de los fijos de empresa, se acordó definitivamente que serían el 25% de la plantilla ideal del censo, por tanto serían 215 hombres en el momento que se complete la plantilla, se limitan en 21 los turnos máximos a realizar por estos fijos y por el personal del censo, cuando los fijos los hayan realizado deberán esperar a que los del censo los cumplan en caso de que no lo hayan hecho ya. El problema principal reside en que el Comité de Empresa pedía que los contratos fueran rotativos a los 3 años y la empresa aduce que no es lógico, ya que si no surge ningún problema en la relación entre el trabajador y la empresa, esta relación no tiene por qué suspenderse.

Al mismo tiempo la empresa quiere hacer desaparecer la figura del Capataz General, y lo quiere sustituir por un representante de la Empresa que prácticamente asumiría esas funciones propias de un portuario.

Al finalizar la reunión, con la ruptura de negociaciones, la empresa nos informa de que se va a empezar a aplicar la resolución de la Dirección Territorial de Trabajo en lo referente a manos, primas y rendimientos. Las nuevas primas nos perjudican enormemente en lo económico ya que aunque en teoría no se reducen, con el nuevo sistema de prima por hombre en la práctica se reducen.

Las manos se han reducido,

por ejemplo en contenedores se reduce el número de especialistas en un 80% o en un 20% dependiendo del tipo de grua que se utilice en la operativa, en la carga general se reducen en un 20%, en barcos de fruta con carga lateral se reducen en un 100% estas disminuciones así a título de comentario se oponen al aumento de rendimientos. De todas formas esta composición de manos nos tememos que no serán las definitivas debido al descontento que se está observando por todos los sec-

Los rendimientos han subido de una manera verdaderamente salvaje ya que hay operaciones que sufren un incremento de más del 500% con el consiguiente perjuicio para los trabajadores.

En otro orden de cosas informamos de que se han perdido tres nuevos juicios de jubilaciones y las expectativas son de que sigan saliendo en los mismos términos.

De la misma manera, SESTI-BA sigue llevando a cabo las jubilaciones mes por mes a medida que éstas se van produciendo, y sus intenciones son de seguir con ellas.

Y por último, el derecho a la huelga sigue sin ser respetado, ya que aunque no lo parezca seguimos en huelga (con servicios mínimos).

Por este mes nos despedimos saludando a los compañeros portuarios.

Saludos del colectivo de Las Palmas de Gran Canaria.

Las Palmas. **Malas noticias** para el Registro **Especial**

Cada vez el personal que integra este registro se conciencia más de que los problemas que afectan a los trabajadores del censo son al mismo tiempo sus problemas, en teoría, el R.E.T.P. deberá entrar a formar parte de SESTIBA y las condiciones de trabajo que se marquen en el convenio serán por tanto las de todo el colectivo, todo esto nos obliga a manifestar públicamente nuestro apoyo al colectivo inte-

grante del censo.

Analizando los últimos pasos dados por las autoridades en lo referente a la reforma de este puerto, se descubren fallos que no sólo nos perjudican al colectivo portuario, sino que hasta las propias empresas se ven dañadas en sus intereses Para no extenderme demasiado de momento sólo tocaremos el tema de la reducción de manos. Un barco de Frio llevaba una mano de 11 especialistas mínimo, ahora lleva 12 de mínimo, un barco de carga containero llevaba 8 especialistas, ahora lleva 6 o 2 dependiendo del tipo de grua que utilice en la maniobra, esto va a dar lugar a un problema, los barcos que menos dinero y más trabajo dan aumentan la mano con lo cual aún se ganará menos en ellos, sin embargo los containeros que ya dejaban unas buenas primas, ahora las dejarán mayores al ser menos personal a repartir dicha prima, por otro lado una empresa de frío que reciba un

barco con pequeña cantidad de Tons, se ve obligada a solicitar los 12 hombres aunque lógicamente no la resulten en absoluto necesarios. Este problema surge también en los barcos de fruta con los oficiales etc. Todo esto ahora mismo ya nos va a afectar dado que los días en que el frío escasee será muy difícil que salgamos a trabajar porque los demás barcos necesitan menos gente. Estas consideraciones sólo nos están beneficiando en el sentido de que están consiguiendo unir al personal para continuar luchando para conseguir el puesto de trabajo y al mismo tiempo que este tenga unas condiciones dignas en este punto es en el que nos unimos a la lucha con los compañeros del censo ya que la consecución de un convenio óptimo es también su objetivo. Lógicamente debemos aprovechar esta circunstancia e intentar convencer a los que aún no lo tienen totalmente claro, que "el convenio que se está negociando es nuestro convenio".

En otro orden de cosas señalar que seguimos intentando que se amplíe la polivalencia a todas las categorías para lo cual hemos remitido escritos al director provincial del INEM como un primer paso.

Por este mes nos despedimos saludando a todos los compañeros.

La precaria paz del puerto de Tenerife

En el puerto de Tenerife se acordó la suspensión de la huelga hasta el 17 de abril, prorrogándose posteriormente esta suspensión hasta el 15 de mayo. Esto se debió a la firma de un preacuerdo que tendría tres fases de aplicación, según vemos en el Diario de Avisos, de Tenerife:

- 1°. Situación desde el 7 de mayo de 1988 hasta el 31 de diciembre de 1988.

- 2°. Situación desde el 1 de enero de 1989 hasta la firma del convenio y Plan de Em-

- 3°. Situación en los cuatro años del Plan de Empleo.

A) Personal

B) Empresas estibadoras

C) Fijos de empresa D) Composición de las manos Mercancía general Contenedores/sprader Contenedores Ro-ro no interinsular

E) Turnos actividad/año Turnos inactividad/año TOTALES

F) Costo (en millones) Actividad Inactividad TOTAL

Tras esto se ha seguido negociando para llegar a la firma del convenio. Los puntos que se están negociando en la actualidad son principalmente: en cuanto a las jubilaciones voluntarias las empresas llegan a lo que plantean los trabajadores, es decir, el 100% de las pensiones más 80.000 pesetas.

1°	2 °	3°	
810 24	705	455	
44	112	9 112	
16	8	9	
15	6	8	
15	9	11	
12	5	8	
124.000	91.000	66.000	
45.000	78.000	21.000	
169.000	169.000	87.000	
1.365	1.002	726	
176	352	95	
1.541	1.354	821	

Respecto a esto las empresas quieren que el Comité de Empresa consiga que los trabajadores del Censo de Rotación firmen para irse; mientras que se les pide a las empresas que éstas hagan lo mismo con los trabajadores fijos.

También se están negociando las pagas extras y los quinquenios. Se ha llegado a un acuerdo para que la prima a la producción sea por barco en vez de por manos, como ya era anteriormente.

Se siguen manteniendo los contactos entre las partes, teniendo de plazo hasta el 15 de mayo. La negociación se ha empeorado debido a la alteración de las condiciones de trabajo de forma unilateral por parte de los empresarios (obligación de que los motoristas o conductores pasen de una máquina a otra durante la misma jornada, instauración de la 4ª jornada de 02 a 08...) por lo que cabe la posibilidad de que se vuelva a la huelga a partir del 15 de mayo.

Castellón

El pasado mes de abril, comenzamos a trabajar ya con el nuevo convenio, puesto que estaba firmado a falta de la aprobación de Madrid, y estimábamos conveniente el empezar a aplicarlo con fecha del primero de Mayo.

Con el Real Decreto Ley, se perdía la descarga por tubería y con el nuevo convenio, conseguimos que fuese un peón a la jornada de montaje de tuberías y otro a la de desmontaje, y se están manteniendo reuniones para conseguir que se vuelva a ir igual que antes.

Cumpliendo con los acuerdos anteriores, en abril paso un nuevo compañero de la lista del pescado a la lista del

muelle comercial, cubriendo una vacante existente por jubilación, anteriormente se cubrieron ya seis plazas.

El trabajo sufrió un ligero aumento, pasando a realizar una media de quince turnos, debido a unos embarques de mercancía manual para China.

También se siguen manteniendo reuniones con la Sociedad Estatal para recopilar todos los acuerdos de paritaria, según consta en convenio, y así poder atar todos los posibles cabos sueltos que pudiesen haber quedado en el convenio.

Un buque soviético descarga en Cangas porque le cobran la mitad que en Vigo

Faro de Vigo, 12/4/89

No es la primera vez que ocurre. Pero en esta ocasión las protestas han subido de tono, dado el tonelaje y calado del buque que dejó el puerto de Vigo para ir a descargar a Cangas, porque la tarea le cuesta allí la mitad que en nuestro puerto, donde estibadores y grúas están inactivos, con lo que se pierde millar y medio de jornales, y han de percibir subsidio de paro hombres que podían y debían tener ocupación.

El buque soviético 'Zhemchynyy Berg', que procedía de Malvinas, con 7.300 toneladas de calamar, entró en la ría de Vigo y dejó nuestro puerto para dirigirse a Cangas, donde está descargando en el muelle de la empresa Frigoríficos Morrazo. De la carga citada, 800 toneladas serán trasladadas a Marín por carretera, en camiones abiertos, y no en transportes frigoríficos acondicionados al efecto, con lo que la mercancía sufrirá sin que las autoridades tomen medidas al respecto.

Pérdidas locales

Ante esta situación, la sección de Portuarios de la central CXTG ha elevado enérgida protesta, porque esta situación repetida se da cuando la patronal se niega a negociar el convenio colectivo, ya que dice estar a la espera de lo que disponga la dirección general de Puertos.

Según las cuentas de los portuarios, se pierden unos 200 jornales por día, lo que en ocho que tardarían en efectuar la descarga superan los 1.500. En el puerto había ayer diecinueve grúas inactivas, de las cuales diez podrían estar ocupadas en esta tarea. Además. según las normas vigentes, en Cangas trabajan en bodega muchos menos hombres de los que están prefijados.

Otros datos

Las referencias obtenidas por los portuarios es que en Cangas cobran de 3 a 4 pesetas por tonelada descargada, mientras que en Vigo la tarifa es de 8 a 9. Tan tremenda diferencia hace sospechar a los portuarios que los trabajadores de Cangas no están asegurados, o por lo menos, no lo estarán todos, y buena prueba de ello es que deberían tener derecho a subsidio de paro al

finalizar el año, con el número de jornadas trabajadas, y aseguran aquí que no llegan a cobrarlo nunca. Esta actuación la consideran competencia ilegal, ya que los portuarios se reparten el trabajo y acuden a él mediante las listas confeccionadas por la dirección provincial de Trabajo, que pasan por el INEM. Así, cotizarían en la Seguridad Social y percibirían un salario de 7 a 8.000 pesetas por seis horas de trabajo, mientras que en Cangas, por ocho, se pagan alrededor de

La CXTG critica duramente al director general de Puertos,

Fernando Palao, quien ha prometido solucionar el problema, como ya lo está en otros puertos, tales como A Coruña o Canarias, sobre la base de que se iba a aplicar la ley, pero lo cierto del caso es que el tiempo transcurre y todo sigue igual, o peor, y buena prueba son estos hechos, que ponen la situación al borde de lo into-

El puerto de Vigo tiene inactivas unas instalaciones costosísimas y, añaden los portuarios vigueses, no cabe la disculpa de que los muelles de Cangas no entran en la jurisdicción de la Junta viguesa, porque no es así, sino todo lo contrario.

Hasta ahora, otra disculpa era que a la otra margen de la bahía sólo iban barcos de pequeño tonelaje, pero el soviético que está descargando tiene un registro bruto de 11.746 toneladas, y un calado en consecuencia. Y ha podido atracar en el muelle de Frigoríficos Morrazo en Cangas, donde está operando sin dificultad.

Más de sesenta hombres, debidamente registrados, se quedaron ayer sin trabajo en Vigo, aunque legalmente tienen derecho a él.

Comunicado de los Delegados "Corriente Sindical Izquierdas"

Acuerdo en Avilés

Tras cuatro meses de negociación con la empresa "Sociedad estatal de estiba y desestiba del puerto de Avilés", las partes llegaron a un acuerdo con el que se da por finalizado el conflicto.

El conflicto había estallado con una huelga el día 19 de diciembre del año pasado. Los motivos de esta huelga eran:

1°. La protesta por las modificaciones unilaterales de la Sociedad estatal en cuanto al sistema de petición de personal por parte de las empresas consignatarias, modificación que los trabajadores entendíamos que perjudicaba al puerto, al obligar a las empresas a pedir el personal el día anterior.

2°. Reivindicar la aplicación de la legalidad vigente en los nombramientos y no la práctica habitual que se venía haciendo, que perjudicaba a los trabajadores al tener dos horarios distintos a un tiempo.

El acuerdo consistió en una nueva legalidad intermedia, por una parte legalizando la práctica anterior sólo para quince estibadores (a dos horarios, de 8 a 5 y 5 a 11, y el 2TD); y por otra parte, para los 14 restantes se los aplicará una nueva normativa que supera a la legalidad vigente anteriormente y que no se aplicaba. Dicha nueva legalidad consiste en que 14 trabajadores tendrán un solo horario de trabajo, por lo que permanecen siempre en el muelle de San Xuan de Nieva, no quedando este muelle desabastecido de personal, o sea nunca queda con menos de 14 estibadores.

En este acuerdo se incluyó

también un pacto salarial para este año del 5% de subida salarial con cláusula de revisión.

Este conflicto tuvo un desagradable incidente en su primer, y único, día de huelga, el 19-12-88, al contratar las empresas a esquiroles, tanto fijos como ocasionales. Y lo más desagradable fue que vinieron a trabajar "protegidos" por un piquete antihuelga organizado por la U.G.T. con su Ejecutiva de transportes al frente.

Este piquete antihuelga estuvo dos días en el muelle sin el más mínimo problema por parte de la Junta del Puerto, cuyo presidente, Flaquer, también es de la U.G.T., y sin el más mínimo problema también con la policía durante los dos días de huelga. Por lo que ante la ineficacia de la huelga, esta hubo de suspenderse. Y ante la convocatoria de una nueve huelga intermitente se empezó a negociar.

Todo este desagradable incidente no hace más que poner a los trabajadores los pelos de punta, al ver hasta dónde llegan los tentáculos mafiosos de poder del "sindicato U.G.T." y su defensa a ultranza de la postura empresarial frente al obrero, y sobremanera en este caso en que se reivindicaba no una mejora para el obrero, sino que no se lesionaran los intereses del puerto de Avilés "al inventar" la sociedad estatal el que las empresas pidieran personal el día anterior, invento que nació con la colaboración de la U.G.T. a espaldas de los delegados de personal que en su totalidad somos de la C.S.I.

Tarragona. La administración y las empresas no cumplen el convenio

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

El puerto de Tarragona se paró el día 28 de abril sin preaviso de huelga ya que la actuación de las empresas estibadoras y "ESTARRACO" no están cumpliendo el convenio.

Después de muchas reuniones y paritarias abordando este tema y comprobando que la situación no tenía salida y tampoco había voluntad de solucionar el problema no nos quedó otro remedio que parar el puerto.

Como sabeis en el puerto de Tarragona la plantilla es corta y para el próximo año se prevee la ampliación de unos 40 a

50 estibadores. Nuestra preocupación como colectivo es que todos los puestos de trabajo que sean labores portuarias sean realizados por los estibadores pues de esta manera eliminaremos el intrusismo del puerto ya que últimamente tiende a aumentar de nuevo pues todos estos jornales no computan a final de

Esta situación que se viene

dando, después de un profundo análisis, nos lleva a una situación de ver que la administración y empresas quieren vaciar de contenido el desarrollo del pacto del 5 de febrero y convenio, donde se comprometieron a cumplir y respetar todas las labores portuarias. Las empresas de ámbito nacional que más incumplen lo pactado e introducen los elementos de intrusismo, son las multinacionales que todos conocemos.

Como veis compañeros, en Tarragona la lucha la entendemos así y creemos que luchando por estos ideales y poniendo todo nuestro coraje y fuerza podemos llevar el barco a buen puerto.

Queremos hacer constar a todos los estibadores del estado que a pesar de estar en la nueva empresa (ESTARRACO) tenemos que seguir luchando conjuntamente por nuestros puestos de trabajo.

Sin más un cordial saludo.

Estibadores de Tarragona

Denuncian a la naviera Contenemar por presunto contrabando de ganado

Palma de Mallorca.- Andrés Seguí Mercadal, presidente de Contenemar, una de las navieras más importantes de España, ha sido denunciado en un juzgado de Palma por inspectores de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales como presunto autor de contrabando de ganado y falsificación de documentos públicos y privados.

La denuncia, según publicó ayer "Diario de Mallorca", se extiende a la familia de Seguí, su mujer y tres hijos, en calidad de gestores de la Sociedad Agrícola de Transformación (SAT) de Menorca, empresa donde presuntamente se llevó a cabo el contrabando de ganado. También se inculpa a Agustín Sáez de Parga y José Maynau, en su calidad de apoderados de la empresa ICOD,

S.A. -de la que es presidente Andres Seguí -- , y veterinarios de Las Palmas y Palma de Ma-

Según la denuncia, entre el 30 de octubre y 12 de noviembre de 1987 se embarcaron en el puerto de Las Palmas dos cargamentos de ganado vacuno con destino a Palma y Menorca, que habían entrado en territorio español de contrabando, procedentes de Estados Unidos.

Los cargamentos, de 475 y 810 novillas, respectivamente, habían sido adquiridos por ICOD, pero el presunto delito se inició cuando se embarcaron, a través de ISCOMAR -empresa perteneciente a Contenemar-, con destino a Palma de Mallorca y a Menorca.

Los puertos cantábricos (1) Pasajes y Bilbao

Introducción

El norte de la península ibérica -sus puertos- tienen una larga tradición en lo que a la actividad marítima y portuaria se refiere. Más concretamente, la actividad pesquera ha constituído un importante factor para el desarrollo de la economía costera. Así, en los puertos comprendidos entre el País Vasco hasta Finisterre se contabilizó en 1986 un tráfico pesquero superior a las 130.000 Tm. De ellas, 65.000 Tm corresponden a los puertos vascos de Hondirribia, Pasajes, Guetaria, Bermeo y Ondárroa. Sin embargo, nos centraremos en el análisis de la actividad portuaria en cuanto al tráfico de mercancías y graneles en los puertos de mayor importancia de la fachada marítima del cantábrico. Según esto, en el País Vasco, destacan como los dos principales centros de dinamización de los intercambios comerciales los puertos de Bilbao y Pasajes.

El cabotaje en la cornisa cantábrica

Aunque nos centraremos en el análisis del tráfico en los principales puertos, y, por tanto, en donde las cifras más importantes se refieren al tráfico exterior, no hay duda de que el cabotaje es un tráfico importante dentro del cuadro general del tráfico costero cantábrico.

Sobre un total de 76,7 millones de tm. movidas en 1984 (embarcadas + desembarcadas) de tráfico de cabotaje en todos los puertos dependientes del MOPU; a tres puertos cantábricos (Bilbao, Gijón y Avilés) corresponden 10,7 millones de Tm; o sea, en torno al 14% del total. El resto de puertos tienen muy escasa importancia como lo prueba que, en su conjunto, apenas superen las 100.000 tm. en ese mismo año. Del total movido (10.811.058 tm) un 34% co-

rresponde a tráfico intrarregional; es decir, a los intercambios comerciales que tuvieron lugar entre los propios puertos de la fachada cantábrica y el resto (66%), al tráfico extrarregional; o sea, con el resto de puertos. Como se puede observar en el Cuadro 1, de las mercancías con origen en los puertos del norte, aproximadamente el 50% tiene por destino otros puertos del norte, siguiendo en importancia los puertos de Galicia. En cuanto a las recepciones, son las mercancías con origen en los puertos de Andalucía oriental los que tienen mayor importancia. Por ejemplo, el tráfico de minerales embarcados en Almería con destino a Gijón, supone 952.000 Tm y con destino a Avilés, 945.000 Tm en 1984.

Es importante, también, reseñar el tráfico existente entre los puertos de Sagunto y Bilbao (en ambos sentidos) consistente en hierro fundido y acero que, en 1984, arrojó unas cifras que rondaron el medio millón de toneladas. Igualmente, el tráfico de minerales de hierro con origen en el puerto de Sagunto y con destino a Avilés y Gijón representó en ese mismo año en torno a las 600.000 tm.

La cornisa cantábrica se en-

cuentra abierta hacia el Atlántico Norte lo que representa, en principio, la apertura hacia los intercambios comerciales por vía marítima con los puertos de la Comunidad Europea; intercambios que, para el conjunto de los puertos españoles, supuso en 1986, 35 millones de Tm. Ahora bien, los puertos del norte de la península han de hacer frente, sobre todo en lo que se refiere al tráfico con Gran Bretaña a la competencia del transporte por carretera e, incluso, del ferrocarril en la medida que Intercontainer extienda su radio de acción hacia España y Portugal. Además, aún no ha sido suficientemente evaluada la repercusión que tendrá para la actividad portuaria la apertura del túnel bajo el Canal de la Mancha

Por lo demás, la propia orografía del norte peninsular dificulta la penetración hacia el interior, por lo que la actividad portuaria está en estrecha relación con los núcleos industria-

DISTRIBUCION REGIONAL DEL TRAFICO PORTUARIO (porcentajes)

GRANELES SOLIDOS BULKS

les de las regiones norteñas. El área comprendida entre el País Vasco y Asturias absorbe una importante tasa de actividad industrial de larga tradición. De hecho, en torno a los puertos de Bilbao, Pasajes, Avilés y Gijón se encuentra todo un complejo industrial vinculado al desarrollo de la industria siderometalúrgica que ha dado origen a lo que podríamos denominar "áreas marítimas de desarrollo industrial" de la primera generación. Es decir, el puerto sirve como centro de recepción de materias primas y de reexpedición de la producción de economías de escala.

Ello puede constatarse si tenemos en cuenta la importancia del tráfico de minerales; por ejemplo, en los puertos de Gijón y Avilés y, en menor medida, en Bilbao. Los graneles sólidos representan respectivamente para cada uno de los puertos citados, 95%, 45% y 60% del total del tráfico. Por otro lado, Gijón, con 9,6 millones de tm ocupa el primer puesto en la lista de puertos españoles, dentro de la categoría de los grandes sólidos en 1986.

En líneas generales, la participación de los puertos del norte en el conjunto del tráfico portuario español puede apreciarse en el *cuadro 2*.

Región	Zone	Año Year 1980	Año Year 1982	Año Year 1983	Año Year 1984	Año Year 1985	Añg Year 1986
Puertos del Norte	North	35,3	32.0	29.0	30.4	33.0	29.6
Puertos de Galicia	Galicia	7.4	7.6	8.1	8.4	8.6	8.7
Puertos del Sur	South	20,5	19.0	20.8	22.0	24.0	26,2
Puertos de Levante		14.1	15.7	15.3	14.7	12.5	12.2
Puertos de Cataluña		20.1	23.3	24.1	21.2	18.5	18,3
Puertos del N. Africa		0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Puertos de Baleares	Balearic Island	0.6	0.7	0.8	1.3	1.5	
Puertos de Canarias	Canary Island	1,8	1,6	1,8	1,3	1,8	1,4

MERCANCIA GENERAL GENERAL CARGO

Región	Zone	Año Xear 1980	Año Year 1982	Año Year 1983	Año Year 1984	Año Year 1985	Año Year 1986
Puertos del Norte	North	23,5	23,7	22,9	23,5	24,3	22.3
Puertos de Galicia	Galicia	6,3	4.4	4.7	5.0	5.3	5.8
Puertos del Sur	South	16,3	19.7	19,4	20,3	18,1	18.6
Puertos de Levante	East	17,7	16.8	16.6	16,3	15,2	15.0
Puertos de Cataluña	Catalonia	14,5	14.4	15,1	15,0	15.2	15.3
Puertos del N. Africa	Ceuta & Melilla	1,9	1.9	1,9	1.8	2.0	2.1
Puertos de Baleares	Balearic Island	6,5	6.9	7.2	6.7	6.7	7.4
Puertos de Canarias	Canary Island	13,3	12.2	. 12,2	11,4	13.2	13,5

MERCANCIAS EN CONTENEDORES DE 20 PIES O MAYORES GOODS LOADED IN CONTAINERS OF 20' OR MORE

Puertos del Norte	North	10,3	10,7	10,2	10,2	9,0	8,8
Puertos de Galicia	Galicia	2,2	2,2	2,3	2,1	1.7 —	2,2
Puertos del Sur	South	28,7	27,7	27,7	26,2	25,3	26,6
Puertos de Levante	East	15,4	17,6	16,5	19,6	19,7	17,5
Puertos de Cataluña	Catalonia	14,5	15,2	15,0	17.4	21,3	20,5
Puertos del N. Africa	Ceuta & Melilla	_	0,1	0,1	0,1	_	0,2
Puertos de Baleares	Balearic Island	10,3	10,0	9,4	10,2	9.0	7,7
Puertos de Canarias	Canary Island	18,6	16,5	18,8	14.2	14.0	16.5

Cuadro 2

TRAFICO ENTRE LAS ZONAS MARITIMAS

PUERTOS DE ORIGEN 1		Р	U E R T O S	DE	D E S T 1	N 0				1
1 1 1 NO	NORTE		I ANDALUC. I I OCCOTAL. I			I I CATALURA I		I NORTE DE I AFRICA I	I CANARIAS I	TOTAL
NORTE 1	1730679	1 615690	1 266352	43514	1 128958	I I 329551	1 1 19254	1 1 9421	1 245765	3391184
GALICIA 1	1265736	1 260829	1 256330	145250	42265	9330	1 0	1 229	1 82958	2064927
ANDALUCIA OCCDIAL.	666685	1 133055	1 280809	265267	1 452452	1 345688	1 35061	7080	1 400162 1	2590319
ANDALUCIA ORIENT. 1	2391502	1 243684	1 1262278 1	525810	1 1 51 655 6	1 812504	1 170100	1 1133977	1 292029 1	735 :440
LEVANTE 1	334274	1 120210	1 416247	865905	1 1026937	1 1074715	1 1407467	1 50799	1 4 0011	5730570
CATALURA 1	. 677581	274265	238905 1	811572	1 1133328	1 1010518	1 1649466	1 61948	573610	6401993
BALEARES I	4731	1 2506	1 1032 1	32	259495	1 397745	1 148478	376	1 4879	819274
NORTE DE AFRICA I	1900	1 0	I 45 I	313201	1 1136	I I 249	1 (7131	1 17 1	323679
CANARIAS I	346381	1 164504	1 3740C3 1	217016	244903 1	1 1 494966 1	1 1 14939 1	1 459448 1	1 2339612 1	1 4605666 1
10144 1	7419874	1 1815143	1 3102061 1	3107561	1 3780070	1 4425166	1	1]	
10111	1414814	1 1012143	3102001 1	310/561	3/800/0	1 4452166	1 3446765	1 1730409	1 4309067 1	33278052

Trafico portuario en los puertos cantáb icos: (1986)

Graneles sólidos (millones Tm)

Gijón9,06 Bilbao 4,72 Avilés 2,64

Santander.. 1,95

Pasajes.... - Mercancfa general (millones Tm)

Bilbao :.... 3,84

Pasajes 2,62

Avilés 1,31
Santander .. 0,89
Gijón

Pasajes

Situado a menos de diez kilómetros de San Sebastián, el puerto de Pasajes ha venido a concentrar la actividad portuaria generada por la industria existente en el interior de la provincia de Guipúzcoa y a jugar un papel que podríamos denominar complementario al del puerto de Bilbao, aunque su importancia real, en cuanto a la mercancía movida, esté lejos de las cotas alcanzadas en Bilbao. Por su volumen global en carga movida (4,3 millones de tm), el puerto de Pasajes en 1986 se colocó en el puesto númer cinco de la clasificación de puertos españoles (detrás de Barcelona, Algeciras, Valencia y Bilbao), en cuanto a la carga general (2,82 millones de tm), a pesar de haber sufrido una disminución del 16% respecto a 1985. Sin embargo, en el tráfico de contenedores es donde se pone de manifiesto la fuerte expansión de este puerto. 1986 se saldó con un total de 24.400 TEU, una cifra modesta en términos absolutos que le coloca en los últimos lugares de la clasificación, pero que supone un incremento del 62,5% respecto a 1985. La pesca manipulada fue 15.300 tm, mientras que los graneles es un tráfico aun menos relevante.

Por su localización, Pasajes, cuenta con una zona de influencia potencial que se extiende a todo el País Vasco e, incluso, puede penetrar en el área de influencia del puerto de Bilbao. En este sentido, sabría hablar de Pasajes, como de un puerto "complementario" al de Bilbao. Es decir, un puerto que por sus características de localización geográfica (su proximidad a Bilbao), su dotación técnica y sus condiciones internas (un puerto donde la fuerza de trabajo es "dócil"), puede asumir funciones de recepción de tráfico desviado de otros puertos y, más concretamente, Bilbao.

Como ya es conocido, la estrategia empresarial se orienta cada vez más hacia la potenciación o creación de puertos en donde la organización del trabajo y condiciones laborales, en general, no encuentre fuerte resistencia de parte de los estibadores, como ocurre en los puertos de mayor tradición de lucha. De hecho, el "modelo Felixtowe" (puerto inglés plenamente privatizado, con mano de obra no integrada en el "censo") es el que se pretende imponer en toda Europa. Dentro de esta lógica, Pasajes, ha jugado un papel de puerto esquirol durante el largo proceso de huelgas seguido mayoritariamente en los puertos españoles contra el "Decreto". Practicando además una política clientelista, el PSOE y la UGT, (como se ha denunciado desde estas mismas páginas repetidas veces), han logrado introducir en Pasajes una mano de obra sindicalmente controlada y que no presenta problemas a la aplica-

ción de las directrices emanadas por las empresas y Administración en la aplicación del "Decreto". Aunque es impensable que en un futuro próximo Pasajes pueda sustituir en sus funciones al puerto de Bilbao, no cabe duda que representa una carta reservada para ser jugada ante cualquier acción "incontrolada" de los estibadores de Bilbao. Quizás el extraordinario incremento en el movimiento de contenedores durante 1986 pueda explicarse por la desviación del tráfico desde Bilbao, llevada a cabo durante la huelga contra CONTENEMAR.

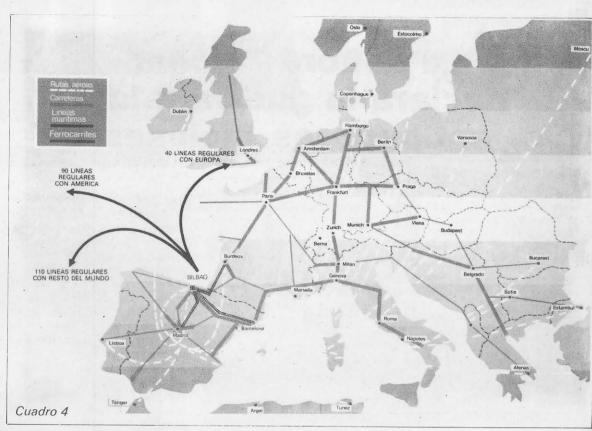
En cuanto a los aspectos técnicos, Pasajes, por su ubicación se encuentra perfectamente resguardado, por lo que las condiciones meteorológicas apenas inciden negativamente en sus operaciones de carga y descarga siendo, además, el único puerto que tiene jornada contínua de siete de la mañana a nueve de la noche. Dotado de una treintena de grúas de más de 6 Tm y con una disponibilidad de más de cinco Km lineales de muelle, las autoridades portuarias están desarrollando una clara política expansiva con inversiones en obras de infraestructura que superan los 2.000 millones de pesetas. Es importante, por otro lado, el tráfico de automóviles con Gran Bretaña, aumentando empresas como administración coinciden en apostar por la puesta en funcionamiento de un servicio ferry hacia el norte de Europa en un futuro próximo.

Desde el punto de vista de la intermodalidad, este puerto cuenta con unas buenas conexiones ferroviarias y por carretera, tanto hacia el oeste (autopista Bilbao-Behovia), como hacia el este, con la vía de penetración por carretera (autopista a Zaragoza) y ferrocarril hacia Alava, La Rioja, Navarra y valle medio del Ebro.

BILBAO

Con 26.3 millones de Tm. Bilbao ocupa el primer puesto en la clasificación de puertos dependientes del MOPU en 1986, aunque respecto a 1985 haya visto descender el tonelaje movido en torno al 9%. Ahora bien, del tonelaje total, 15,2 millones de Tm corresponden a graneles líquidos (productos petrolíferos) y 4,7 a graneles sólidos. En cuanto al tráfico de contenedores es en Bilbao donde se concentra prácticamente; ya que la cifra del resto de puertos de la cornisa cantábrica son poco relevantes. A pesar de que en 1986 se movieron 129.856 TEU y que en 1987 esa cifra se haya visto incrementada en un 30%, este tipo de tráfico representa unas cifras más bien modestas, respecto a los tres puertos que le preceden en la clasificación de 1986 (Algeciras, Barcelona y Valencia).

Tradicionalmente, el puerto de Bilbao ha sido el soporte marítimo del desarrollo indus-



trial no ya de Vizcaya, sino del conjunto del País Vasco. En este sentido, cabría calificar la actividad portuaria generada, como característica de una MIDA de la primera generación, ya que el impulso al desarrollo de la economía marítima industrial se fundamenta en la industria siderometalúrgica y de transformación, así como en la producción de bienes de equipo. De ahí también (como ocurriera con el resto de MIDAs de la primera generación en Europa) que la crisis económica de comienzos de los años setenta, que diera origen a la reestructuración y desmantelamiento del aparato productivo, con especial incidencia en la industria pesada, haya tenido un impacto negativo, moderando la tasa de crecimiento de la actividad portuaria. Por otro lado, Bilbao se halla fuera de los servicios que describen las compañías de navegación alrededor del mundo, si bien ello no quiere decir que su futuro se vea hipotecado. Al contrario, cabría esperar que cuando la autopista del Cantábrico, que une el País Vasco con Galicia, sea una realidad, el puerto de Bilbao pueda erigirse en un puerto base para la redistribución interna del tráfico contenedorizado en la zona.

Se observa, no obstante, un cambio en la naturaleza de la mercancía manipulada de acuerdo con las modificaciones que se están produciendo en la estructura productiva del P. Vasco. Así, por ejemplo, aunque haya descendido en 600.000 tm en 1987 respecto al año anterior los productos de hierro y acero que transitaron por el puerto, en ese mismo año, se apreció un incremento de los productos metalúrgicos de mayor calidad, destinados a la industria del automóvil. Es decir, aunque el volumen total de tonelaje manifiesta una tendencia decreciente, el valor de la mercancía manipulada tiende a aumentar.

Nuevos servicios e inversiones

Recientemente, se han inaugurado nuevos servicios con Escandinavia y la costa atlántica de los Estados Unidos. La compañía Maersk ha establecido un servicio semanal y plenamente contenedorizado entre Bilbao y los puertos de la fachada atlántica norteamericana. Sin duda, este servicio semanal viene a unirse a los ya existentes para cubrir unos intercambios comerciales que en 1984 supusieron 2,1 millones de Tm; sólo superados por el tonelaje de tráfico de mercancías con el Reino Unido y Mé-

En fin, puede decirse que Bilbao es un puerto concentrado en los intercambios atlánticos ya que su tasa de tráfico con el Extremo Oriente es muy escasa. Es importante, por otro lado, tener en cuenta las inversiones que se llevan a cabo en la ZUR (Zona de Urgente Urbanización) del Nervión, como medio de relanzamiento económico de un área de desarrollo marítima que, como hemos dicho, se ha visto fuertemente afectada por la reestructuración y que tienen directas implicaciones en el conjunto de la actividad portuaria bilbaina.

El futuro inmediato del puerto de Bilbao, pasa por toda una serie de inversiones encaminadas a mejorar e incrementar las disponibilidades técnicas y de infraestructura. Existe un plan a largo plazo para cuadruplicar la capacidad actual del puerto con una inversión de 100.000 millones de pesetas. Además, las obras a realizar en el nuevo muelle de Ciérvana supondrá unas inversiones por valor de 30.000 millones de pesetas y 10.000 millones más para su equipamiento técnico. Con ello se dispondrá de un muelle con 800 metros lineales de atraque, 18 metros de calado y 18 Ha de área de estacionamiento. Además, está a punto de finalizarse en la zona portuaria de El Abra un área de estacionamiento de 200.000 m2 yuxtapuesta a la terminal de Mac Andrews que está invirtiendo, por su parte, en la mejora de su equipamiento mecánico para reducir el tiempo de transferencia de carga. Por último, ante la perspectiva de un incremento en el tráfico de contenedores sobre plataforma rodante (trailers) también se tiene previsto acondicionar la infraestructura para el tráfico ro-ro.

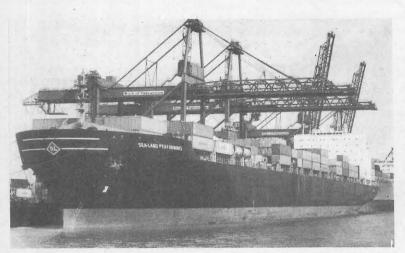
Las conexiones intermodales

Como puede verse en el cuadro 4, la autopista hacia el Mediterráneo constituye la vía de penetración del área de influencia del puerto de Bilbao hacia el valle del Ebro y de conexión con los puertos de Valencia y Barcelona.

Dejando de lado el tráfico de graneles líquidos, embarcado y desembarcado por tubería, en 1986 el puerto de Bilbao manipuló un total de 377.888 Tm de mercancías transportados por ferrocarril, mientras que el tráfico por carretera representó 7 millones de Tm. Es decir, la intermodalidad establecida entre ferrocarril/barco es poco representativa. Sin embargo, el tráfico por carretera es de primordial importancia con cifras de las más altas (detrás del puerto de Barcelona y próxima a la de Valencia).

Uno de los problemas fundamentales es el de hacer llegar la autopista hasta las instalaciones portuarias, para agilizar el importante tráfico de carretera. En cuanto al ferrocarril, existe un proyecto para instalar una terminal ferroviaria, con el fin de impulsar este tipo de tráfico. Así, en 1988 se ha iniciado un nuevo servicio ferroviario denominado Pool Container que pretende aprovechar la infraestructura viaria de Intercontainer y penetrar hacia el centro de Europa, con posibilidades de establecer ramificaciones hacia la Europa

La señora Tatcher declara la guerra a los estibadores ingleses



Con verdadera astucia diabólica, este gobierno que ahora se ve acosado por graves problemas económicos producidos principalmente por su propios errores, está dispuesto a "dar vuelta a la tortilla" acusando a través de los medios de información a los huelguistas de agravar la balanza de pagos, causando un bajón de libra esterlina y acrecentando mayores subidas en los intereses bancarios lo que conducirá a una grave recesión económica. Además de estas acusaciones vendrán consabidos disparates que caracterizarán a los estibadores como una especie de "Mafia privilegiada". Por desgracia ha habido mucho "lavado de cerebro" principalmente dirigido a las zonas de Londres y el sur-este de Inglaterra y suficientes idiotas preparados a creer esta mierda. Un punto más, con verdadero cinismo Thatcher ha provocado la huelga portuaria con el propósito de obligar a la gente a través de una paralización comercial a comprar "Británico".

A pesar de que el gobierno ha escogido el terreno de lucha con los estibadores, esto lleva consigo un alto riesgo de ganar o perderlo todo, estrategia que thatcher parece saborear con gusto y que fue usada por primera vez en el sangriento conflicto de las Malvinas. Si los estibadores ganan después de un periodo de 10 años de humillante cuando abierta lucha clasista ha estado caracterizada por una increíble resistencia y con frecuencia por un violento e intrépido coraje, una compuerta se abría a través de la cual el orpimido saldría, posiblemente en número suficiente como para destruir este reaccionario gobierno de pesadilla, con las posibilidades que esto conlleva de un profundo cambio social.

Teniendo en cuenta el resurgimiento de las luchas trabajadoras tanto el mundo oriental como en el occidental, la posibilidad de una nueva crisis financiera principalmente en Nueva York y en Tokio y con la economía Americana finalmente yéndose por la borda, los estibadores están en mejor posición para ganar que lo estuvieron los mineros en

Pero si los estibadores pierden, sin duda alguna será un cruel fracaso para la clase trabajadora británica. ¿Por qué? Porque el gobierno considera la Organización Nacional de Portuarios como el más poderoso símbolo interfiriendo con su propósito de re-introducir el trabajo eventual, no haciendo contratos de trabajo permanente, practicando el despido sin posibilidad de defensor legal cubriendo sectores enteros de la economía, negando de una manera efectiva un mínimo de ayuda económica en caso de enfermedad o des-

El final de la medicina gratuíta se convertirá en un hecho para finales de este siglo así como también lo serán las propuestas para abolir las pensiones estatales. La ayuda económica estatal a las personas sin trabajo o con sueldos muy bajos dejará de existir totalmente. El objetivo final es una clase trabajadora tan rendida y sumisa que no puede levantar la cabeza a no ser para besar el culo de los ricos.

Es por lo tanto en interés de toda la clase trabajadora el que la lucha debe de ser considerada como una cuestión que atañe a todos los trabajadores y no como una disputa aislada que sólo concierne a los estibadores.

En esta situación el boicot mundial a todo barco de carga que se dirija al Reino Unido beneficiaría a todos los estibadores de todo el mundo.

Ningún país desarrollado en la época de pos-guerra se ha atrevido a implantar una medida tan brutal pero sí podrían seguir el ejemplo, deseosos de reducir el costo en el manejo de la mercancía, y no olvideis que los que Thatcher hace hoy aquí, Felipe González tiende a imitar muy gustoso mañana,

(por ejemplo, el programa de privatización). El color del gobierno no tiene importancia. El gobierno laborista Australiano espera también poder abolir la seguridad en el trabajo en lo que respecta a los estibadores, de hecho el ataque a la Organización National Portuaria está haciéndose tan general que una huelga de estibadores internacional sería posible.

Se ha sugerido en los periódicos que esquiroles serían reclutados en otros países para reocupar inmediatamente los puestos de trabajo en el caso de huelga, los cuales serían ayudados por los oficinistas y la dirección quienes de una manera temporal trabajarían como estibadores. El sistema que se usa en Contenemar sería usado aquí para romper la huelga. Dependerá de los estibadores Europeos el resistir estas incursiones porque su destino depende de lo que pase aquí, por ejemplo el intento reciente de privatizar el manejo de mercancía en Italia.

Nos dirigimos a vosotros porque sabemos que los burócratas del Sindicato General de Transporte (al que todos los estibadores pertenencen) van a sabotear todo intento sincero que haya de ganar esta huelga y acercarse lo menos posible a la comunidad internacional de estibadores.

¡SI AL HUELGA VA A SER GANADA ESTE APOYO ES FUNDAMENTAL!

David, Stuart y Anna

Ultima hora

ALICANTE: El día 12 y 15 de mayo el censo no ha contestado al nombramiento al quererle aplicar las manos de la resolución cuando ha llegado a negociar unas superiores en el convenio que está negociando.

CARTAGENA: La sociedad ha suspendido las sanciones y los trabajadores han suspendido los bajos rendimientos y el preaviso. Se volverán a reunir el próximo día 25 de mayo.

LAS PALMAS: Se le entrega al comité carta solicitando 108 fijos de empresa sin especificar a la empresa a que se les va a destinar.

COCINA MARINERA



BACALAO A LA RIOJANA

Ingredientes: (4 personas)

800 gr. de bacalao grueso 2 cebollas medianas 2 tomates maduros 1 o 2 pimientos morrones, según tamaño 1 vasito de aceite de oliva

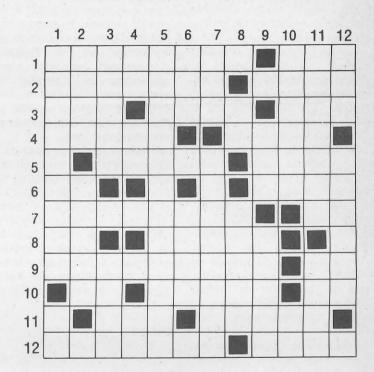
Preparación

Previamente se pone en remojo el bacalao, lo pondremos a escurrir y acto seguido lo colocaremos dentro de una olla bien cubierto de agua fría. Lo pondremos al fuego (muy bajito) y dejaremos que se vaya calentando despacio. Antes de romper a hervir lo retiramos del fuego y dejaremos se vaya entibiendo en el líquido, luego quitaremos la piel y lo deshojaremos en capas. Picaremos finamente la cebolla y la freiremos en aceite. Una vez doradita la sacaremos y reservaremos.

Escaldaremos los tomates, se pelarán, picarán y freirán haciendo una salsa, que a su vez pasaremos por el chino. En una cazuela de barro pondremos un poco de salsa, bacalao, cebolla y los pimientos hechos tiras. Repetiremos con otra capa de cada cosa. Lo dejaremos cocer a fuego lento en el fogón o en el horno de 10 a 15 minutos. Procuraremos mover la cazuela a menudo para que se asiente.

Si la salsa de tomate quedase demasiado espesa, procuraremos aclararla utilizando un poco de líquido, donde se ha templado el bacalao.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Agitación de las olas del mar. Sirve para volar. / 2. Fetiche. Al revés, hongo. / 3. Dios mitológico escandinavo. Nombre de mujer. Animal vertebrado oviparo. / 4. Séptimo planeta. Sale del volcán. / 5. Punto cardinal. Organización masónica. Lo inventaron los humanos Lumiére. / 6. Carta de la baraja. Cincuenta en números romanos. Mil. Quebrado, desgarrado. / 7. Causan daño. Artículo. / 8. El mismo artículo. Lo son las nasales. Vocal. / 9. Período de la era cuaternaria. Lengua occitana. / 10. En los coches holandeses. Ceden en su empeño. Dios egipcio. / 11. La primera. Muchos pasan por él a menudo. Mandato. / 12. Partidas. Trabajar la tierra.

VERTICALES: 1. El hombre más viejo según la biblia. Voz de mando. / 2. Sentimiento plancentero. Unos entran y otros Punto cardinal. / 3. Relativo al campo. Consonante. Al revés, que no es bueno. / 4. Artículo. Negación. Matrícula de Tarragona. Matrícula de Lérida. Nota musical. / 5deograma. / 6. Enlazó con una cuerda. Vocal. Apodo. Primera vocal. / 7. Par. Harinas amasadas para hacer pan. / 8. Primera vocal. Símbolo del aluminio. Se usa para hacer botones. / 9. La misma vocal. Acre incompleto. Instrumento para medir el fondo marino. / 10. Vestido, adorno. Al revés, nota musical. / 11. Viento que sopla del oriente. Adorna. / 12. Cociné. Relativa al viento. Consonante.

Solución al anterior:

HORIZONTALES: 1. Navegantes. S. / 2. Así. O. Ortiga. / 3. O. amlA. I. naP. / 4. Esa. Ro. S. No. / 5. Cr. Rompeolas. / 6. O. Ac. ATS. Id. / 7. Ramal. A. Odas. / 8. Oc. Ron. aP. So. / 9. Talada. Ar. L. / 10. Motor. Locura. / 11. I. Usos. Satén. Son. Nulo. Ada.

VERTICALES: 1. Nao. Coro. Mis. / 2. As. Er. Acto. O. / 3. Vias. aM. Atún. / 4. E. Marcarlos. / 5. Gol. O. Loaron. / 6. A. Arma. Nd. Su. / 7. No. Opta. Al. L. / 8. Tri. Es. A. Oso. / 9. Et. So. Opaca. / 10. Sin. Lid. Ruta. / 11. Ganadas. Red. / 12. Sapos. Solana.

NÚMERO 48 JUNIO-JULIO 1989

LA ESTIS VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Bilbao: lo que se dice y lo que se hace

Es muy corriente que periódicamente aparezcan en los medios de comunicación manifestaciones de los responsables del P.A.B. y de las empresas privadas que operan en el mismo, quejándose de lo intransigentes y salvajes que somos los trabajadores portuarios, empeñados según ellos en mantener situaciones de privilegio y una economía mafiosa que nos reportan devengos millonarios.

También dicen que el conflic-

to en el puerto de Bilbao se da por la actividad revoltosa de unos "pocos pagados por el oro de Moscú y asesorados por los servicios secretos de Libia y Albania" y que tienen como objetivo la destrucción del Puerto y por consecuencia la economía de Euskadi.

Paralelamente la actividad portuaria continua: los empresarios siguen aumentando considerablemente sus beneficios y los trabajadores trabajando cada día en peores con-



diciones de seguridad e higiene y peor retribuidos económicamente. La Normativa Laboral y Convenio del Sector son incumplidos por empresas y Administración, derivándose en prácticas tercermundistas

con agresiones de todo tipo hacia los trabajadores. Situación que como es obvio les interesa mantener.

(a la pág. 4)

ALTERNATIVAS SOCIALES

Crisis y perspectivas populares en Perú



Hombre sin trabajo se cruza con ciudadanos de uniforme en Cuzco.

(Traducimos parte de un artículo de Denis Sulmont escrito en enero de 1989 que nos ha llegado a través del Instituto de Estudios Sociales de LA HAYA -Holanda-.)

La situación en Perú es catastrófica. Debacle económica, espiral de violencia, narco-tráfico, incertidumbre política, rumores de golpe de estado... El panorama es sombrío y se presta a la información apocalíptica que en Europa dan, de tarde en tarde, los medias. ¿No estamos ante una descomposición total del país? ¿Tiene alguna salida esta economía con una deuda impagable y prácticamente excluída

del plano internacional? ¿Está obligado el pueblo peruano a pudrirse, como tantos otros, en el olvido del mañana? ¿Es posible todavía construir un proyecto nacional fundado en los intereses y en el protagonismo popular?

(a la página 3)

Dos accidentes mortales

El dia 29 de mayo, sobre las cuatro de la tarde y cuando realizaba la operación de embarque de Contenedores en Vapor SEGRE, el compañero JOSÉ MORENO MORENO, que se encontraba enganchando los contenedores en tierra, junto a tres compañeros, cuando se desencadenó una fortísima tormenta, acompañada de un torrente de agua, al intentar bajar por la máquina porta-contenedores, resbaló cayendo al suelo y perdiendo el sentido, ingresó en la unidad de Cuidados Intensivos, donde permaneció hasta las 17 horas del día 30 en que fue comunicado su fallecimiento a los familiares.

El compañero José contaba 60 años de edad y treinta de antigüedad en el puerto, tenía previsto jubilarse en los primeros días de Junio.

El 22 de junio, en Palma de Mallorca, el compañero FRANCISCO SERRA QUET-GLAS de cincuenta y dos años, moría al ser aplastado por una de las ruedas de un elevador de gran tonelaje, durante la carga de contenedores al buque "Maria Dolores del

Mar'' para la empresa ISCO-MAR.

El conductor de la elevadora, sufrió un shock nervioso y tuvo que ser ingresado en la residencia de la Seguridad Social.

Otras dos víctimas que vienen a incrementar la ya larga lista de trágicos sucesos que por desgracia y mala fortuna en unos casos y por falta de seguridad en el trabajo y debido al aumento de la productividad en otros, se producen en los puertos.

SUMARIO

2. Agencia de Noticias Alternativa. **4.** Las Palmas. Tenerife. Bilbao. Algeciras. Lanzarote. Ali-Palamós. cante. 5. Cartagena. Motril. Valencia. Gandía. Huelga en Naviera Hespérides. Hemos recibido. **6.** Los puertos cantábricos (2). Santander, Gijón y Avilés. 8. Comité de apoyo al Sindicato de Obreros del Campo de Andalucía.



20.5.89. UPA. EN LIBER-TAD OTELO SARAIVA. El miércoles 17/5 fue puesto en libertad provisional el estratega de la Revolución Portuguesa de 1974, Otelo Saraiva de Carvalho tras pasar 5 años en la cárcel. Estaba condenado desde el 87 a 18 años de prisión por supuesta pertenencia a organización terrorista. Él y otros 31 presos del mismo partido, las Fuerzas de Unidad Popular, estaban acusados de pertenecer al grupo armado, Fuerzas Populares 25 de abril, en la actualidad se está revisando el caso gracias a la presión de grupos, partidos y juristas, no parece que vayan a volver a ser encarcelados.



16.5.89. LIBERTARIOS EN LA U.R.S.S. El pasado 22 de enero se constituyó en la Unión Soviética una confederación anarcosindicalista, en una reunión donde participaron unos 50 delegados de Leningrado, Kiev, Kharkov, Moscú y otras ciudades. En Moscú, el grupo se organiza alrededor de la revista socialista libertaria "Obsjina". Aunque todavía son una organización pequeña están presentes en bastantes sitios y entre sus proyectos inmediatos está la publicación de la revista "Goloss Trouda" (La voz del trabajo), y una campaña de extensión a partir de la celebración del aniversario del nacimiento de Makhno y del 175 aniversario del nacimiento de Bakunin. Por otra parte, han establecido contacto con el sindicato anarcosindicalista sueco S.A.C., siendo la primera vez en 70 años que se crean contactos entre anarcosindicalistas de ambos lados del mar Báltico: los días 18, 19 y 20 del pasado mes de noviembre tuvo lugar en Moscú un encuentro entre libertarios rusos, suecos y daneses, que sirvió entre otras cosas para preparar otro encuentro para el próximo mes de septiembre en Moscú, que bajo la denominación de "Próxima parada: soviet" reunirá a unos 500 jóvenes escandinavos y rusos.

16.5.89. ANA. GREEN-PEACE Y EL SINDICATO

IWW ENFRENTADOS. Ser ecologista no implica por desgracia en muchas ocasiones tener planteamientos alternativos a nivel social. El ecologismo, si sólo se dedica a defender la naturaleza pero sin criticar en profundidad el sistema social existente que posibilita entre otras cosas las agresiones a la naturaleza y al equilibrio ecológico del planeta, no será un factor de cambio social. Es necesario reconocer la labor realizada por Greenpeace en muchos campos, pero esto no implica que no haya elementos criticables en sus actividades, y sobre todo en su funcionamiento interro como organización. El conflicto entre Greenpeace y el sindicato IWW (próximo al anarcosindicalismo) en EE.UU. es una prueba de ello.

Greenpeace cerró su antena en Seattle en agosto de 1988 para intentar detener la campaña de sindicalización lanzada por el IWW entre los empleados de Greenpeace. La organización ecologista transfirió los dossiers y los ficheros a sus oficinas de Boston donde no existía implantación sindical. Fue debido a las decisiones inaceptables tomadas por la responsable de la oficina de Seattle (nuevas técnicas agresivas de marketing, control de las llamadas telefónicas) que se inició el movimiento reivindicativo, ante lo cual esta responsable de Greenpeace decidió despedir y amenazar a los sindicalistas y sus simpatizantes. Ante la extensión de la campaña a otras oficinas se decidió cerrar la antena de Seattle. El comité de coordinación de los sindicalistas convocó concentraciones ante los locales de Greenpeace exigiendo la readmisión de los despedidos, el reconocimiento del derecho a los derechos sindicales, condiciones de trabajo más democráticas y que no se controlaran las llamadas telefónicas.

El comité de coordinación sindical de los trabajadores de Greenpeace (412 63 rd, road, Seattle WA 98115, USA) hace un llamamiento a la solidaridad internacional y anima a los trabajadores de Greenpeace en América del Norte (Greenpeace tiene oficinas en la mayoría de grandes ciudades) a organizarse. Para protestar por su tácticas antisindicales solicitan enviar escritos o llamadas telefónicas a sus oficinas. Algunas direcciones: 139 Main Street, Cambridge, MA 02142, USA; 1638 R. Street NW, Washington DC 20009, USA; 2623 W, 4th, Ave, Vancouver BC, V6K 1P8 Canadá.

30.5.89. MANIFIESTO DE APOYO A LA LUCHA DEL PUEBLO SALVADOREÑO. (Extractado): "Después de ocho años de guerra, el proyecto contrainsurgente de Estados Unidos está terriblemente desgastado, más de sesenta mil personas han muerto, los "escuedrones de la muerte"

actuan impunemente, asesinando y capturando gente, hay más de un millón de desplazados, 3/4 partes de la población no tienen trabajo, ni tierras para trabajar, el 65% de la población es analfabeta. Este es el saldo de la famosa "democracia" en El Salvador.

"Las elecciones que se celebraron el pasado 19 de Marzo se han considerado legítimas, porque así le interesaba a Estados Unidos, con más del 60% de abstención.

"El 1 de Junio tomará posesión de su cargo como presidente Alfredo Cristiani, con tan solo el voto del 16% de los ciudadanos. Su partido ARE-NA (Alianza Republicana Nacionalista), es el partido de la oligarquía, fundado por Roberto d'Aubison, el mismo que fundó los "escuadrones de la muerte". El 80% de la riqueza nacional está en manos del 7%

de la población. "El Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional, en su intento de obtener la solución que menos sufrimiento cause al país, antes y después de las elecciones ha hecho públicas dos propuestas, para celebrar unas elecciones que sean realmente democráticas y sirvan para solucionar las causas que dieron origen a la guerra existente. La primera fue rechazada, a pesar del amplio respaldo que obtuvo del pueblo salvadoreño, y se celebraron unas elecciones que una vez más, han demostrado ser el pretexto para no llegar a una negociación, que pusiera fin a guerra civil. La segunda aún no ha sido contestada.

"Queremos manifestar nuestro reconocimiento al Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional como fuerza legítima que puede hacer posible, junto con el pueblo, esta liberación. Y denunciamos la no legitimidad de Cristiani como representante del pueblo salvadoreño y lo responsabilizamos de las acciones represivas que ya están empezando a producirse.

"Coordinadora de Comités de Solidaridad con Centroamérica de Castilla-La Mancha y 307 firmas más."

30.5.89. EUROPA CONTRA CORRIENTE. Durante los días 15, 16 y 17 de septiembre se celebrará en Amsterdam un festival de soportes de información alternativa independientes y radicales procedentes de Europa oriental y occidental. El festival mostrará una contracorriente de las dominantes culturas de los distintos países europeos. Un movimiento que puede caracterizarse, según el contexto alternativo, independiente o radical. A lo largo de tres días el festival dará la oportunidad de intercambiar materiales, ideas e información.

Si hay grupos interesados en participar llamadnos a la ANA o escribir a: Foundation Europe against the current, Erik Nieuwendijk / Eef Vermeij, Jodenbreestraat 24, 1011 NK Amsterdam, Netherlands.

CONTRA. REPRESION POLICIAL EN LAS CANA-RIAS CONTRA GAIS. En la madrugada del martes 16 de mayo tuvo lugar en Gran Canaria lo que algún periódico calificó como "martes negro del colectivo gai". La policía de Mapalomas se ensañó en una redada que oficialmente tenía como objetivo controlar a los "extranjeros ilegales", con un resultado de 73 gais detenidos, la mayoría británicos, alemanes y holandeses, quienes negaron la excusa policial para la brutal actuación. "La policía —afirman— vino a por nosotros, a por los gais, y el trato recibido ha sido vejatorio y denigrante y atenta contra la dignidad de las personas, seamos homosexuales o heterosexuales. Las agresiones sin mediar palabra lo confirma". Los afectados, aun contando con posibles represalias, han hecho una denuncia pública en la que relatan los golpes recibidos y todo lo acontecido desde la madrugada del martes hasta la tarde del miércoles, tiempo durante el que permanecieron detenidos, sin poder beber ni siquiera un vaso de agua. Además algunos agregan certificados médicos de agresiones. "Y es que -dicen- debemos denunciar a los que presumen de demócratas y están anclados en el franquismo". La prensa de las Islas se ha hecho eco de lo acontecido, pero no atendiendo a que no se respetaran los derechos de los gais, sino por cómo el hecho puede repercutir en la economía canaria, basada en el turismo. Periódicos "extranjeros" han recogido la noticia. Según parece la Direc-

comandancias de la Guardia Civil, viviendo como en casa. Los otros dos acusados, el teniente ayudante Manuel Gómez Torres y el exguardia Fernández Llama, se encuentran en libertad desde hace ya algún tiempo. Recordemos que en el CASO ALMERIA 3 jóvenes trabajadores (...) fueron detenidos por la Guardia Civil, siendo salvajemente torturados y apareciendo los cadáveres tiroteados y calcinados en la carretera de Gergal". El C. A.R.A. recuerda a continuación que la "excusa" para tales hechos fue que los policías confundieron a los tres jóvenes por miembros de ETA (¿es eso excusa?, por lo visto sí). Así mismo denuncia el colectivo la mascarada del juicio, algo que se hace patente al concederse la libertad en régimen abierto al exteniente coronel y al no ser juzgados, en su tiempo, otros picolos implicados. También se hace mención a la complicidad de UCD y el PSOE, a través de sus cargos políticos (en el Gobierno Civil el primero y en ayuntamientos el otro), "que reprimieron y persiguieron a los que levantaron su voz en aquel momento para gritar que aquello fue un asesinato". Finaliza el C.A.R. A. diciendo: "Hacemos un Ilamamiento a la sensibilización de la opinión pública en este tema, a solidarizarnos con las familias de los asesinados y a participar en cuantos actos de denuncia se organicen.

"¡CASO ALMERIA ASESI-NATO! ¡HERMANOS, NOSO-TROS NO OLVIDAMOS! ¡EL CASO ALMERIA ES TERRO-RISMO DE ESTADO!

"C.A.R.A. (Colectivo Alternativo Revolucionario Almeriense)."



ción Gral. de la Policía (Madrid) ha pedido explicaciones a la policía de Gran Canaria y el gobernador ha anunciado la creación de una comisión para investigar las denuncias.

6.6.89. CARA. CASO AL-MERIA: ASESINOS EN LA CALLE. "Al mayor inculpado en el CASO ALMERIA, el exteniente coronel Carlos Castillo Quero, le ha sido concedida la libertad en régimen abierto. De los 24 años a los que fue condenado no ha llegado a cumplir ni 7 i dos de ellos en

16.6.89. CONDENADAS A MUERTE 83 MUJERES EN IRAN. La organización democrática de la mujer Iraní, informa que 83 mujeres presas políticas han sido condenadas a muerte el pasado 16 de mayo y que 24 de ellas han sido trasladadas a celdas individuales de la prisión de Erin en Teherán. Trámite que antecede siempre a las ejecuciones. Amnistía Internacional asegura que 30 presos políticos, entre 8 mujeres fueron fusilados en las últimas semanas de mayo. NOTICIA DE UPA.

Crisis y perspectivas populares en Perú

La crisis económica y la espiral de violencia

Después de dos años de una cierta reactivación económica, la crisis se agrava de una forma dramática en el año 1988. En un año el Producto Bruto Interior cae un 12%, la inflación alcanza el 2000%, el poder de compra de los trabajadores, ya extremadamente bajo, se ha reducido a la mitad después de las nuevas medidas impuestas por el gobierno de Alan García en el mes de septiembre. Los precios de los productos de primera necesidad, del combustible y de los transportes han aumentado de un 200 a un 500% este mes y han doblado de nuevo en noviembre... El Estado ha agotado sus reservas internacionales y se encuentra con un déficit fiscal enorme; las importaciones, vitales para la industria y para la alimentación, están semiparalizadas. Se han de hacer colas para el pan, cuando hay. Todo el esfuerzo productivo del país se orienta, no hacia las necesidades de la población, sino de cara a las exportaciones, para recuperar reservas internacionales. Además, los principales grupos de poder económico, lejos de invertir, fugan sus beneficios. La recesión de la economía agrava el problema del empleo.

A esta situación de debacle económica viene a añadirse la exacerbación de la violencia. La "guerra sucia" provocada por la acción de la guerrilla terrorista de Sendero Luminoso y la represión del ejército se ha cobrado ya más de 17.000 muertos desde 1980. En estos últimos tiempos, Sendero Luminoso se ha extendido en las ciudades y ha intentado penetrar dentro de las organizaciones sindicales y populares (sin mucho éxito y acentuando la represión); se ha reforzado en la región oriental de los Andes donde coexiste con el tráfico de cocaina; y recientemente ha iniciado una ofensiva en las regiones altas de la cordillera central, donde multiplica los ataques sangrientos. El número de atentados y de víctimas se ha elevado considerablemente estos últimos años.

¿ALTERNATIVAS POLITICAS?

El APRA, viejo partido populista cuyo candidato, Alan García, ganó ampliamente las elecciones de 1985, se ve profundamente afectado por el fracaso de su política de reactivación a corto plazo y por el terrible impacto social de las últimas medidas de reajuste. Fracaso debido en gran parte a la falta de un plan de gobierno

y a una política sinuosa basada sobre un protagonismo personal inconsistente en sus aplicaciones. Una de las medidas importantes de Alan García ha sido el anuncio de la limitación de la deuda externa a un 10% del valor de las exportaciones; aplicada sólo de una manera parcial, esta medida ha llevado a una ruptura con los organismos financieros internacionales (FMI, Banco Mundial). Recientemente el gobierno ha reanudado el contacto con estos organismos, pero la deuda externa continua siendo impagable y las posibilidades de ayuda financiera internacional muy limitadas. El APRA se debate entre graves luchas intesnes de los derechos del hombre ponen en cuestión la democracia, y en particular el espacio conquistado por las organizaciones populares. La pérdida de credibilidad del presidente García (que varias veces ha presentado oficialmente la dimisión), la degradación de la situación económica y política, y el peso de la Izquierda Unida como una de las alternativas posibles de gobierno, han creado un clima propicio a un golpe de Estado antes de las elecciones generales previstas para el 1990; sin embargo las instituciones militares no están para asumir la gestión de la actual crisis. Continúa pues la incertidumbre política.

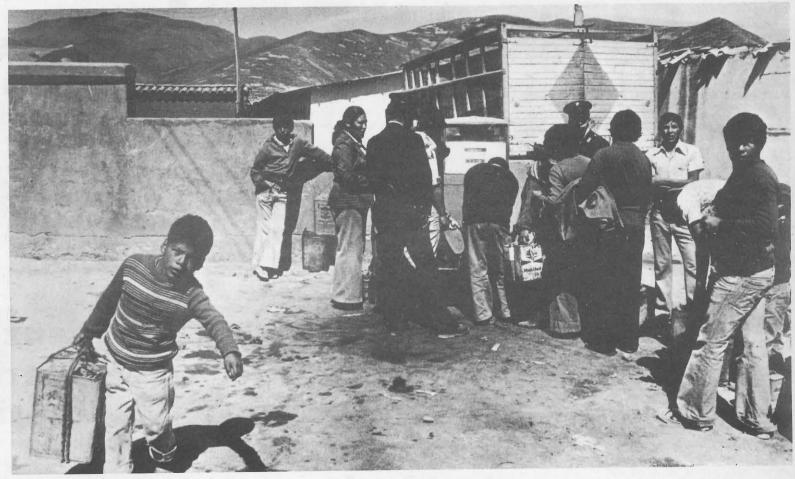
referencia política de las organizaciones de masas, en particular, de la Confederación General de Trabajadores, las centrales campesinas y la Asamblea Nacional Popular constituída en 1987. La Izquierda Unida intenta consolidarse con la preparación de su primer Congreso convocado para enero de 1989, que ha permitido la mobilización de sus bases para debatir un proyecto nacional. Este proceso, claro está, no está exento de contradicciones.

COSTO SOCIAL Y RESISTENCIA POPULAR

Más del 60% de la fuerza de trabajo está subempleada, es decir, excluída de un trabajo asalariado más o menos estable y reducida a unos ingresos inferiores al salario mínimo vital (equivalente a 30 dólares). De esta masa de trabajadores relativamente pocos se declaran parados (10%), ya que para sobrevivir, y dado que no

ción de las condiciones de alimentación, de sanidad y de vivienda

Los asalariados, a pesar de estar organizados sindicalmente, no están en una situación privilegiada. El salario medio no cubre más que una tercera parte de las necesidades mínimas de una familia, y para muchos, el empleo es inestable y las condiciones de trabajo muy malas. El alza constante de la carestía de la vida y los límites impuestos a los aumentos salariales fuerzan a los trabajadores a múltiples luchas sindicales; las huelgas sectoriales y nacionales se acompañan de manifestaciones muy duras (huelgas de hambre, ocupaciones de empresas, enfrentamientos callejeros con la policía, etc.). En 1988, los mineros han protagonizado dos huelgas (en total tres meses) para obtener el derecho a la negociación colectiva a nivel nacional. Ante la crisis, las organizaciones sindicales tratan de dar un contenido "programáti-



Distribución de petróleo en las afueras de Cuzco.

tinas y no ofrece una alternativa ante la crisis nacional.

La derecha liberal se ha reagrupado entorno a un "Frente Democrático" (FREDEMO), animado por el escritor Vargas Llosa que se había opuesto a la tentativa del gobierno (al fin abandonada) de estatizar el conjunto del sistema bancario. Una derecha que tampoco ofrece ninguna solución de recambio a la actual política económica, si no es una mayor sumisión a los intereses de los poderes financieros y a las empresas multinacionales.

El actual gobierno, como los anteriores, ha respondido a la iniciativa de Sendero Luminoso transfiriendo un poder cada vez mayor a los militares (una tercera parte del territorio está bajo su directo control). La espiral de violencia y las violacio-

La Izquierda Unida, frente que agrupa a siete partidos políticos y una amplia gama de sectores populares y de profesionales independientes, ha adquirido una presencia muy significativa en la escena política y social. Desde su constitución en 1980, este frente ha favorecido un proceso de coordinación entre los sindicatos, las asociaciones de barrio, los comités de mujeres y los frentes de defensa regionales, y ha elaborado un plan de gobierno apoyado en estas organizaciones. Además, la izquierda Unida ha adquirido una importante experiencia de gobierno local, a través de la gestión municipal en Lima y otras ciudades y barrios. Hoy es la primera opción electoral (seguida de cerca por el FREDEMO), pero sobre todo constituye la

existe una prestación de paro, la mayoría se agarra a la pequeña producción campesina o a lo que se llama la "economía informal" en las ciudades (comercio ambulante, actividades de recuperación, pequeños servicios, trabajo a domicilio, etc.). Las estrategias familiares de supervivencia - que combinan el trabajo asalariado eventual y el trabajo por cuenta propia, implica una doble jornada de trabajo para los hombres y sobre todo para las mujeres, y la extensión del trabajo a niños y a viejos, y todo por unos ingresos miserables. La deteriorización de las condiciones de trabajo, la deserción escolar y el abandono de los estudios universitarios de los jóvenes, y la pérdida del tiempo libre y del acceso a la cultura se mezclan con la agravaco" a sus reivindicaciones, es decir, tratan de situarlas dentro de una alternativa concreta de política económica.

Los salarios no son suficientes para vivir, y a la lucha sindical y al desarrollo de las actividades informales debe añadirse la estrategia de supervivencia de las familias en los barrios populares: en particular la de las mujeres que se reunen en millares de comités para organizar la distribución del "vaso de leche" a los niños, los comedores populares, los programas de sanidad, etc. Los Comités de mujeres y las demás organizaciones a menudo en coordinación con los ayuntamientos, se movilizan para la obtención de agua potable, electricidad, y los servicios urbanos elementales.

Bilbao: lo que se dice y lo que se hace

Es en este contexto donde hav que situar la dificultad de negociar el Convenio del presente año, no habiendo sido posible durante las reuniones mantenidas una verdadera negociación, pues sistemáticamente la parte empresarial ha intentado extraer contenidos de negociación del conjunto tratando de imponerlos por la fuerza. Intenciones que han sido rechazadas por la parte social, que entendemos que la negociación es para delimitar defensas de intereses distintos y no imposición de unos sobre otros.

Aquí es donde la Sociedad Estatal ha abandonado la negociación, soli citando en la Delegación Territorial de Trabajo la modificación de las condiciones de trabajo que actualmente tenemos en convenio, conculcando la facultad de negociación.

Podemos decir que esta actitud no nos ha sorprendido, pues su proyecto de intenciones se veía con claridad durante las reuniones mantenidas, siendo manifestado implícitamente por el Sr. Alegría, presidente del P.A.B. el día 2 de mayo, durante la presentación del ejercicio/88. En el acto se refirió al colectivo portuario y a la negociación del Convenio, transmitiendo su preocupación ante la posibilidad de ruptura de esta y la consiguiente alteración de la actividad portuaria, achacando la dificultad de negociar a la filosofía de los trabajadores. La alusión a nuestro colectivo terminó con su ofrecimiento y disposición permanente a la negociación, una vez más observamos con indignación que es muy distinto lo que se dice de lo que se

Ante esta situación de ruptura de la negociación del Convenio, con incumplimientos sistemáticos del convenio y las normas en vigor, estando soportando una regulación de empleo impuesta por la razón de la fuerza, para financiar a las empresas privadas sin ningún criterio objetivo, necesitando falsear datos aumentando escandalosamente los días de inactividad en las nóminas de los trabajadores, con el consiguiente fraude al Gasto Público, es por lo que la Asamblea de Trabajadores ha decidido preavisar de huelga para los días 12, 16, 19, 23 y 26 de junio y a partir del 30 del mismo huelga indefinida.

El que los trabajadores no tengamos necesidad de hacer uso efectivo de la huelga preavisada depende exclusivamente de la Sociedad Estatal de la que solicitamos se avenga a negociar, asumiendo el término correctamente, abandonando toda práctica de imposición.

Organismo Unitario de Trabajadores Portuarios (O.U.T.P.B.) Bilbao también tiene ya su resolución contra los trabajadores

La sociedad de Estiba de este puerto ha conseguido también una resolución de modificación de las condiciones de trabajo por la que pasa a tener un sólo llamamiento o contratación y se suprimen los relevos de tarde; se les obliga a trabajar nocturnos, sábados, domingos y festivos; obligatoriedad de hacer remate de buque en las jornadas partidas; y se les niega la movilidad del personal en sólo dos centros de trabajo y la ampliación de los turnos de vacaciones.

Se viene realizando una huelga de 24 horas los lunes y viernes hasta el día 30 de Junio en que pasa a ser total e indefini-

A última hora se cambia la huelga total por un preaviso de huelga para todas las jornadas nocturnas y festivas, que se comenzaría el 16 de julio.

Algeciras no llega a un acuerdo

Son unos 400 los trabajadores que realizan labores portuarias sin que se les incluya en la plantilla de estibadores. El trabajo sigue en aumento en este puerto; se ha establecido la compañía danesa MAERKS que moverá unos 400.000 TEUS el próximo año.

La mayor dificultad para la firma del convenio está en el número de trabajadores que habían de pasar a la Sociedad de Estiba y en el incremento de los bajos salarios que se cobran en este puerto en la actualidad. Se roza el conflicto.

Las Palmas sigue al rojo vivo

Persiste la extrema conflictividad en el puerto de Las Palmas. Las negociaciones siguen bloqueadas ya que SESTIBA se obstina en la más dura línea de agresión al colectivo portuario.

Se ha empezado a aplicar la Resolución de modificación de condiciones de trabajo en lo referente a reducción de manos y al pago de la prima por hombre y no por buque como era en este puerto, anunciándoles para dentro de unas semanas el resto de medidas.

Una solicitud de 108 fijos de empresa más para las tres terminales con un contrato inaceptable vino a crear otro grave desconcierto en el colectivo al firmarlo unos cuarenta trabajadores de más de un centenar de aspirantes voluntarios

Se sanciona repetidamente a los Delegados. El 2 de junio se abre un expediente a dos miembros del Comité, con petición de despido, solicitado por Contenemar por negarse a trabajar éstos con personal no adecuado. Parece apuntarse la posibilidad de una amnistía si se llega a un acuerdo en la firma del Convenio, con lo que el expediente se está utilizando como un elemento más de presión sobre los trabajadores.

Desde octubre no se ejerce en este puerto el derecho a la huelga al nombrárseles servicios mínimos para todas las operaciones portuarias, lo que

viene a anular este derecho. Si se incumplen los servicios mínimos el puerto es ocupado por esquiroles y policías. Sólo a través de un apoyo decidido de todos los puertos podría afrontarse esta situación con garantías de éxito en la firma del Convenio propuesto por Coordinadora.

Tenerife continua negociando con incidentes

Ya que se había alcanzado un preacuerdo las empresas se levantan de la mesa en espera de lo que ocurra en Las Palmas, por si fuese más venta-

Uno de los grandes problemas es la financiación de la Sociedad de Estiba que quedaría resuelto si aparecen sobre la mesa los 1.800 millones de pesetas necesarios para financiar la reducción de 250 trabajadores en la plantilla; los que están entre 51 y 54 años que se jubilarían al 100% más 80.000 pts./mes hasta que cumpliesen los 55 años. La actual plantilla de Tenerife es de 674 trabajadores. Un grave costo social el de esta reducción de plantilla.

El 3 de julio la Sociedad de Estiba decide suspender la resolución que le permitió reducir las manos y vuelven por tanto a contratarse el número de trabajadores que antes del conflicto, ya que la situación 'financiera por el desempleo que se generó no lo puede sostener la empresa hasta que no se reduzca la plantilla. Al mismo tiempo que reanuda las negociaciones para acordar el aumento salarial de los años 88 y 89 todavía pendiente. ¡Buena noticia!

La utilización de la huelga en este puerto también está imposibilitada por el Decreto de servicios mínimos, también abusivo.

Lanzarote es fuertemente reprimido

Las empresas han decidido unilateralmente no nombrar personal para los barcos sardinales ya que quieren que se les rebaje las manos. La protesta portuaria fue durísimamente reprimida por la policía, que persiguió a los estibadores hasta las puertas del hospital

donde asistían a ser atendidos de las heridas y contusiones recibidas.

Acontecimientos de gran repercusión sobre una pequeña plantilla con muy poco trabajo como la de este puerto.

Alicante

Durante el proceso de negociación, en los últimos días se han realizado tres paros sin previo aviso.

Se cree posible el modificar la jornada del sábado para que el número de jornadas anuales esté en lo aceptable.

Sobre el tema más conflictivo hay un acuerdo en el sentido de dejar fuera del convenio las manos negociadas y no hacer referencia sobre la Resolución. Quedaría para una posterior negociación todo lo referente a las condiciones de contratación de los fijos.

Palamós

El puerto de Palamós es seguramente el puerto de España con el colectivo más reducido que existe, puesto que únicamente quedamos tres portuarios: un confronta y dos medios mecánicos. Este pequeño colectivo estamos soportando lo indecible, puesto que la única empresa estibadora que opera aquí, (en realidad son dos consignatarios unidos)

siempre han estado dando patadas a la O.T.P.

Con el tiempo han logrado aburrir y provocar jubilaciones del personal, y que personas válidas de portuario dejen su empleo para integrarse en su empresa, logrando así una división entre los trabajadores. Por su parte, la empresa ha ido cogiendo trabajadores fijos fuera, los cuales duplican y tri-

comprendereis con tres trabajadores no completamos una mano. Para trabajar el día de barco se nutren de eventuales (artistas bohemios y pasantes) llegando a trabajar a veces más de treinta personas de las cuales sólo son declaradas estas últimas, mientras los fijos sólo son declarados en las nocturnas y festivas.

plican el censo, ya que como

Esta situación que hemos visto deteriorarse por momentos desde hace algunos años, creemos que nosotros mismos somos en parte culpables por no denunciar la primera anomalía que vimos, sin embargo nunca llegamos a pensar que en un puerto pequeño como este pudiera pasar algo parecido.

Por suerte aunque tarde, estamos reaccionando defendiéndonos como podemos a base de denuncias a esta casi desaparecida O.T.P. que a veces parece va más a favor de la empresa que de ella misma.

Actualmente, la empresa está intentando realizar las entregas con su personal fijo dejándonos a nosotros de lado. Denunciada esta situación parece que la O.T.P. está decidida a intervenir a nuestro favor, veremos qué sucede...

Nos gustaría desde estas páginas dar las gracias a los compañeros de la Coordinadora por su apoyo y solidaridad que nos han venido demostrando y a todos los portuarios españoles agradecerles esta unión que han demostrado y que tantos golpes han aguantado.

Cartagena

Se encuentran rotas las negociaciones. Anteriormente se había preavisado de huelga, de la que se desistió ante el compromiso de sentarse a negociar. Nuevamente se está pensando en llevar a cabo acciones de presión ante la disparidad de criterios en las negociaciones. El proceso se está llevando unitariamente con la UGT.

Motril

Sólo quedan 7 portuarios fijos en la plantilla de la OTP. Un grupo mayor lo forman jóvenes eventuales que no consiguen acceder a fijos. La faena aumenta en este puerto y juega de alternativo a Málaga y Almería.

Huelga en Naviera Hespérides

Los rolones interinsulares en Canarias quieren convertirlos en autopistas entre las islas y para ello existe el proyecto de prescindir de los portuarios por medio de la utilización de recintos fuera de la zona portuaria, desde la que pretenden dar la solución de continuidad a las plataformas. De hecho la empresa HESPÉRIDES desde hace unos meses ya viene prescindiendo de nombrar en Lanzarote y Fuerteventura; y en algunos casos en Las Palmas. Asimismo Transmediterránea para los barcos que no transportan plataformas está igualmente prescindiendo de nombrar portuarios.

Lo que se está intentando negociar, es que esta empresa acceda a nombrar una mano de cinco en todos los puertos canarios y para cada una de las jornadas con unos salarios negociados alrededor del mínimo garantizado (unas 7.500 ptas.), independientemente de la carga que transporte.

Actualmente se ha suspendido la huelga por segunda vez hasta el día 3 de julio, tratando de buscar una solución negociada a la situación expuesta. A nadie se le escapa la importancia que adquiriría el llegar a conseguir el trabajo en los rolones de mutuo acuerdo, cuando se nos está cuestionando actualmente en el ámbito funcional de los convenios estas tareas.

HEMOS RECIBIDO

San Francisco

11 de Mayor de 1988

Amigos de LA ESTIBA:

... En San Francisco, las cosas están de forma muy similar a como os contaba en la carta que os escribí hace dos años. Actualmente hay 1.200 estibadores en la Bahía de San Francisco, la mitad de los que había hace 15 años. Nuestro sindicato continúa echando abajo las condiciones de trabajo que conquistamos durante 50 años de lucha de los movimientos de base de los estibadores. Se ha llegado al punto que los trabajadores ven a los líderes del sindicato como un enemigo mayor que el empresario...

Con mis hermanos estibadores,

Reg Thenault San Francisco, USA

Valencia

Se sigue sin negociar lo referente a los fijos de empresa. La Autoridad portuaria hace meses que no asiste a las reuniones. La Sociedad Estatal va a asumir la medicina de empresa.

Gandía

La plantilla de 22 portuarios está a punto de jubilarse. La lista de candidatos a cubrir las vacantes alcanza varios centenares. Esta situación provoca enfrentamientos.



1

Estrategia capitalista y resistencia obrera en los puertos del Mediterráneo occidental (2)

CENTRO DE ESTUDIOS DE COORDINADORA

Se ha editado la segunda parte del trabajo del Centro de Documentación: "Estrategia capitalista y resistencia obrera en los puertos del Mediterráneo Occidental". Así como en la primera parte se dio cuenta del plan estratégico que las grandes multinacionales del transporte tienen asignado a esta zona, en este número 2 se narra la resistencia que los estibadores han realizado a tal agresión, sus luchas de los pasados años. Se basa principalmente en los puertos de Génova, Marsella y todos los de España, precedido de un análisis de la situación general en nuestra península en las últimas décadas para mejor situar los acontecimientos en los puertos.

Anotamos a continuación el índice de esta segunda entrega:

I La región española El periodo 1976-1988. Los estibadores portuarios Anexos II La región italiana

El periodo 1976-1988

Los estibadores portuarios

III Los estibadores portuarios
de Marsella: de los años 60 a
los 80

Este material está a la disposición de quien le interese y puede solicitarlo al Centro de Estudios de Coordinadora. c/ del Mar, 7. 08003 Barcelona.

(Se enviarán ejemplares a los comités de cada puerto)

Los puertos cantábricos (2) Santander, Gijón y Avilés

Puerto de Santander

Históricamente el puerto de Santander ha servido como puente para el tráfico generado en otras regiones. Concretamente, ha sido el puerto de Castilla, lo que ha contribuído a que ya desde el siglo XVIII se viera favorecido por el impulso de las vías de comunicación que penetraban hacia las provincias interiores. El comercio que en el siglo XV se desarrollaba con Flandes (Países Bajos), por medio del consulado de Burgos, tenía en el puerto de Santander su centro de embarque/desembarque, además de los puertos cántabros de Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera. Todo ello ha contribuído a que, en la actualidad, el puerto de Santander cuente con un nivel de actividad portuaria que, si bien en cifras absolutas es modesto, cuenta con unas condiciones favorables para su desa-

rrollo futuro. Sus conexiones intermodales, aunque no son plenamente satisfactorias, cuenta con los servicios del aeropuerto, y los ejes de carreteras del Cantábrico hacia Asturias y el País Vasco, el de la Meseta; a través del puerto de montaña de El Escudo, que conecta también con la cabecera del valle del Ebro, que se proyecta hacia el Mediterráneo. El sistema ferroviario mantiene una disposición similar (recuérdese el proyecto de ferrocarril Santander, Zaragoza, Mediterráneo) a la de las carreteras, aunque en este caso, el eje cantábrico servido por FEVE plantea problemas de rapidez y flexibilidad de los servicios debido a las características propias de los ferrocarriles de via estrecha. En cualquier caso, el reto que parece asumir el puerto de Santander es el de su conexión con el valle del Ebro, extendiendo su radio de acción hacia el Mediterráneo y la Meseta norte, lo cual exige la mejora del acceso a través de El Escudo; una barrera natural que presenta considerables problemas de comunicación, tanto por carretera, como por ferrocarril.

HINTERLAND DE LOS PUERTOS CANTÁBRICOS

El hinterland del puerto de Santander se extiende hasta penetrar el de los otros puertos cantábricos, con los que está en competencia. Sin embargo, la naturaleza y extensión del área de influencia o hinterland de cada uno de los puertos abordados aquí es muy diferente. Los puertos asturianos de Avilés i Gijón, concentran su tráfico exterior en las mercancías generadas o atraídas en la provincia de Asturias, fundamentalmente, con una ampliación del área de influencia real hacia León y Zamora, aunque el tráfico de mercancías en estas provincias es de poca relevancia. Por su parte, las provincias castellanas del interior representan el área de influencia real del puerto de Santander. Pasajes, a su vez, se concentra en la provincia de Guipúzcoa, mientras que Bilbao, aunque su hinterland teórico se centre en el espacio delimitado en el cuadro 5, se trata de hecho de un puerto con movimiento de mercancías y de hacia todo el estado español, sobresaliendo Madrid, Zaragoza y Barcelona.

Industrialización y tráfico portuario

Como ocurriera con el resto

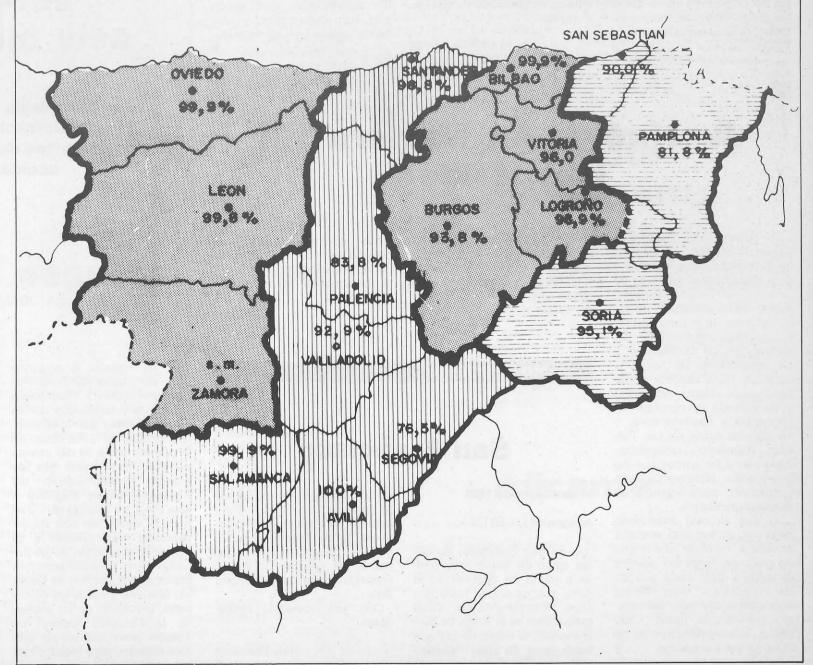
de puertos de la cornisa cantábrica, Santander se ha visto negativamente afectado por la crisis económica y la reestructuración industrial de la última década. Ahora, el futuro para el puerto, como para el resto de la región, pasa por la dinamización económica, capaz de sustituir los sectores de actividad obsoletos por otros adaptados a las condiciones impuestas por la CE.

De todos modos, definido por las propias autoridades portuarias, como un puerto de tipo medio y de tránsito, Santander plantea su estrategia para el futuro en base al crecimiento de la mercancía general, va que al menos en los primeros 80, aumentaba a un ritmo superior al del resto de los puertos de la cornisa, mientras que el tráfico de graneles mantenía una tasa de incremento similar a la del resto de puertos cantábricos. Durante 1986, Santander movió 3,7 millones de Tm, de las cuales 885.853



Tm fueron de mercancía general; sin embargo, las cifras totales se mantienen dentro de una tendencia de descenso moderado. Si comparamos la secuencia 1980-85 con la correspondiente a 1975-80, podemos observar que en este último el tonelaje total movido era ligeramente superior. Los gra-

neles sólidos que suponen algo más del 50% del tráfico total de 1986, se mantienen dentro de una moderada tasa de incremento, mientras que el cabotaje ha experimentado una importante disminución respecto a hace diez años; siendo en la actualidad en torno al 20% de la mercancía ma-



Competencia entre los puertos del Cantábrico Hinterlands Reales para el tráfico exterior.

nipulada, lo cual explica el suave descenso de la mercancía total.

Hay que hacer constar, también la existencia de un tráfico ro-ro con el Reino Unido, aprovechando el servicio ferry que une el puerto cántabro con Plymouth. Además, el tráfico de pasajeros generado por este servicio va en un incremento sostenido desde 1981; siendo la cifra total de pasaieros ara el año 1986 de 96.000. Este servicio entre Santander y Plymputh ofrece grandes posibilidades para el futuro del tráfico ro-ro ya que, según un estudio realizado por la publicación especializada Port Development International, en junio de 1988, las conexiones de la pecto a 1985 del 15%. Sin embargo, lo más significativo es que del tonelaje total antes citado, 9 millones de Tm, corresponden a graneles sólidos, en cuyo tráfico ocupa el primer puesto de la clasificación nacional.

Históricamente hablando, el puerto de Gijón (El Musel) ha estado estrechamente ligado a la explotación minera del interior de Asturias y a la industria siderometalúrgica. En este sentido, cabría considerar a Gijón, como Avilés, puertos integrados en MIDAS de la primera generación. Así, la profunda reestructuración que está padeciendo Asturias (industria naval, siderometalúrgica, minería) unido a los problemas

capacidad de reacción en lo que se refiere a una dinamización de la actividad económica diversificada y no fundada en la industria de base, como ha sido tradicional. A ello, hay que añadir, como factor profundizador de la situación de crisis que vive la región asturiana, las consecuencias negativas que para el sector lechero tuvo la integración de España en la CE, hasta el punto de poder decir que ha sido la región española que, en su conjunto, ha resultado más perjudicada.

Perspectivas futuras

La estrategia desplegada por las compañías que realizan "la

tremo Oriente; un tráfico que beneficia exclusivamente a los puertos mediterráneos.

Si nos fijáramos en el tráfico contenedorizado, veríamos que Gijón, con poco más de 800 contenedores movidos en 1986, ofrece un pobre resultado en uno de los indicadores más significativos a la hora de interpretar la dinamización del tráfico y de la actividad portuaria, pues el contenedor es el fenómeno que marca el futuro de la actividad portuaria.

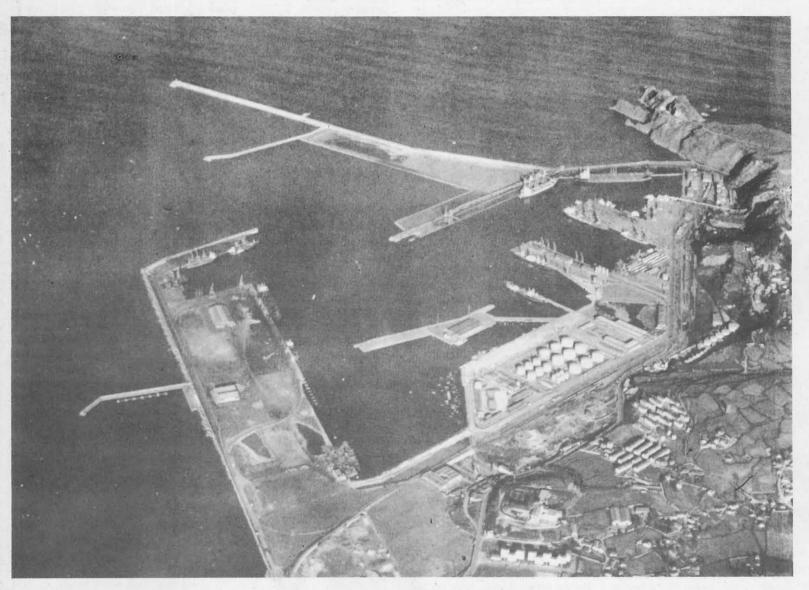
Con este panorama, el puerto de Gijón, en sus proyectos para captar nuevos tráficos y más diversificados, parece orientar sus pasos hacia el tráfico costero de los paises comunitarios. Ya es firme el expansión del hinterlans del puerto de Gijón, pasa por su proyección hacia el interior (Madrid).

Del análisis de las mercancías movidas, según la modalidad (medio de transporte que accede al puerto), se desprende la importancia que el ferrocarril tiene para Gijón, ya que 2,91 millones de Tm entraron/salieron del puerto por ese medio; en tanto el tráfico por carretera, representó en 1986, 3,89 millones de Tm. Es decir, el 60% del tonelaje total movido en el puerto utilizó el medio de transporte por ferrocarril o carretera.

AVILÉS

El puerto de Avilés presenta las mismas características generales que el de Gijón, tanto en los aspectos estructurales, como en los coyunturales. En este caso, quizá las condiciones de crisis aún sean más graves en Avilés, debido a la estrecha dependencia de la actividad portuaria avilesina respecto a ENSIDESA, que supuso el 75% del tráfico registrado en 1986. En este año, se movieron 4,33 millones de Tm, cifra ligeramente inferior a la del año precedente, pero que viene a confirmar la tendencia decreciente que ha hecho perder en 15 años 4 millones de Tm. Por otra parte, del tonelaje total movido, en torno al 50% corresponde a tráfico de cabotaje y, por su naturaleza, el carbón y el mineral de hierro suponen, asimismo, el 50%. Otro aspecto importante de Avilés es su condición de puerto pesquero, en cuya lonja se movieron en 1986, 16.000 Tm

Por lo demás, los problemas de infraestructura e intermodalidad y estrategia de captación de nuevos tráficos (reconversión portuaria) parecen comunes a los que tiene Gijón; aunque en este caso, por la proximidad de ambos, la competencia en un hinterland compartido, podría ser perjudicial para ambos. Existen, igualmente, dudas acerca de la gestión y de las obras de infraestructura que siguen unos planes de expansión que no responden a las expectativas reales del puerto; ocasionando una situación de infrautilización o sobrecapacidad técnica y de instalaciones. Por ejemplo, en el caso de Avilés, la existencia de un parque de contenedores a 1,5 Km del puerto, sin que haya habido una política de atracción de este tipo de tráfico, que en Avilés es prácticamente nulo. A diferencia de lo que ocurría en Gijón, en Avilés las conexiones intermodales por vía férrea son de muy poca importancia (99.650 Tm. en 1986), mientras que el tráfico que entró/salió en el puerto por carretera supuso en ese mismo año, 2,1 millones de Tm.



Puerto de Gijón.

cornisa cantábrica con el Reino Unido para el tráfico ro-ro
con destino a las diferentes
provincias españolas (excepto
Barcelona, Aragón y Valencia)
resultaba más rentable que el
realizado a través de Francia.
Es este un aspecto a tener en
cuenta, sobre todo, después
de la integración de España en
la CE y ante la posibilidad de
que la Península Ibérica sirva
de puente para el tráfico intermodal entre el Norte de Africa
y los países europeos.

GIJON: Un puerto especializado en minerales

Con 10,95 millones de Tm en 1986, Gijón se encuentra entre los puertos con mayor tonelaje (9° puesto en la clasificación de puertos españoles), aunque con una pérdida de carga res-

estructurales de la economía regional, con práctica ausencia de industria de transformación, presenta para el puerto de Gijón un futuro sumamente problematico. La reconversion industrial ha impuesto una reconversión portuaria; es decir, una reformulación de las funciones del puerto y del tipo de tráfico. En consecuencia, el reto principal que tiene delante el puerto de Gijón no es simplemente del de la captación de más tráfico, sino de otros tráficos que compensen la tendencia decreciente ocasionada por la ralentización de la actividad económica en la región. Además, el futuro portuario de Gijón, y también el de Avilés, depende de la capacidad de respuesta a los problemas estructurales de la propia economía asturiana; es decir, de la

vuelta al mundo" y que, a su vez, hegemoniza las tendencias apreciables en el tráfico marítimo tiene una inmediata influencia sobre la realidad y funcionalidad de cada puerto. El Musel, vinculado a su área de influencia (en profunda crisis) y a los graneles de minerales parece quedar descartado "circuito" predominante del tráfico atlántico europeo, que parece encontrar en los puertos de Rotterdam y Algeciras sus dos polos de referencia. Si, además, tenemos en cuenta la creciente importancia de los intercambios comerciales con los países asiáticos de reciente industrialización, hay que concluir que el puerto asturiano de Gijón tiene casi nulas posibilidades de incidir sobre el tráfico generado por los servicios de y hacia el Exacuerdo, según el cual en 1989 comenzará a funcionar un servicio ferry que unirá El Musel con Lorient (Bretaña francesa). Ello hará posible, además del transporte de pasajeros, la captación de un tráfico ro-ro para el cual ya han sido habilitadas las rampas y el área de estacionamiento correspondientes.

Un problema adicional lo presenta las condiciones, más bien precarias, de la intermodalidad gijonesa. Las dificultades orográficas que supone la cordillera cantábrica aún continúa siendo un factor de aislamiento con la apertura de la autopista del Huerna (Pajares). También mejorarán sus comunicaciones con la autopista cantábrica que una toda la fachada litoral, desde el País Vasco hasta Galicia, aunque la

DESDE ANDALUCÍA

Comité de apoyo al Sindicato de Obreros del Campo de Andalucía

Viaje solidario con los jornaleros y jornaleras andaluces

Durante estos primeros meses del año hemos impulsado una campaña de solidaridad económica hacia los compañeros y compañeras del Sindicato de Obreros del Campo (SOC) de Andalucía para que puedan seguir construyendo su "sueño", que compartimos con todos ellos: el proyecto cooperativo "TIERRA Y LI-BERTAD".

mitirla a nuestro regreso.

La estancia en El Coronil: las personas que viajamos desde Barcelona fuimos acogidos de forma maravillosa en casas particulares y nos sentimos en todo momento libres y queridos. Pudimos comprobar que pese a la precariedad de medios y recursos económicos que padecen, llevan una vida serena y apacible. Parecen felices, tanto los niños como los adultos, porque fomentan los valores de la amistad y hospitalidad, la entrega militante, la

sidio de desempleo que, para colmo, si quieren conseguirla necesitan la firma del patrón, denunciando el engaño del gobierno socialista por lo que quieren sea llamada reforma agraria (reforma que no ha repartido ni una sola hectárea de tierra), denunciando...

La organización: si bien, desde un punto de vista crítico, detectamos que están demasiado encerrados en su problemática jornalera y andaluza y que la constante acción da la impresión que les impide ser

tronos, con fuertes enfrentamientos y con un saldo de 25 jornaleros heridos, detenidos y la ocupación del pueblo por la quardia civil. Mientras ocurrían estos hechos CC.OO. y UGT pactaban, al margen de la asamblea de los afectados, un jornal diario de 2.670 ptas. Ante esto los jornaleros/as optaron por abandonar el trabajo de recogida. Citamos textualmente parte de una octavilla informativa: "Dejamos las fresas de Palos para que las recojan los que nos insultan y atropellan. Desde luego sabemos que esta propuesta es dura, pero aunque seamos pobres, emigrantes, incluso analfabetos, tenemos que defender nuestra dignidad y nuestro orgullo".

Comprobamos que en los pueblos donde el SOC tiene mayor implantación los avances sociales son considerables. Mención especial fue la visita a Marinaleda, donde coincidi-mos en un día de los llamados "domingos rojos" y vimos cómo trabajan en la construcción de viviendas sociales, adjudicándolas en primer lugar a parados, a quienes tienen más hijos, a los que trabajan más por el bienestar social de la comunidad a través de su entrega desinteresada. Después de la jornada y en asamblea decidieron ocupar una finca de un cacique de la zona para conmemorar en lucha el 1º de

El proyecto de la cooperativa Tierra y Libertad: desde el pasado mes de febrero, cuatro parejas jóvenes y sus seis hijos están trabajando en la cooperativa agrícola Tierra y Libertad, situada en el término municipal de El Bosque, en la provincia de Cádiz, y distante a unos 40 km. de El Coronil. La finca, que llevaba quince años abandonada, tiene 60 hectáreas de tierra y están poniéndola en funcionamiento con muchos esfuerzos para la idea inicial por la que fue pensada: que sus frutos puedan dar de comer a las cuatro familias y a la vez sirva para plasmar su utopía (escuela de militantes, intercambio de experiencias locales, estatales, internacionales, granja escuela, campamento para militantes, etc.). Ello es posible gracias al trabajo y dedicación de las cuatro familias y compañeros/as del SOC que van los finales de semana a trabajar desinteresadamente y por la solidaridad económica que están recibiendo y a las subvencio-

nes que consiguen arrancar. Actualmente tienen 200 árboles frutales, huerta y diversas clases de animales. Hemos traído una cinta de vídeo, hecha por ellos mismos, en la que se puede apreciar este proyecto cooperativo. Podemos facilitarla a las personas interesadas.

COMITÉ DE SOLIDARIDAD CON EL SINDICATO DE **OBREROS DEL CAMPO** DE ANDALUCIA. Mayo-89



Dicho proyecto vinieron a explicárnoslo a finales de diciembre pasado los jornaleros Manuel Lara y Diego Cañamero.

Con motivo de esta campaña hemos creado un Comité de Solidaridad en el que participamos los colectivos y personas vinculadas a la FAC y FACCTA y otras que también están interesadas en este empeño. Dicho comité está abierto a quienes estén interesados en participar. Su objetivo es estrechar lazos de amistad y solidaridad entre las personas y los pueblos que luchan por la igualdad, fraternidad, solidaridad y reciprocidad.

Se recogieron 492.350 pesetas (a las que se añadirán las que recolecten los estibadores portuarios) y decidimos viajar a Andalucía para entregarlas personal y directamente y así conocer de cerca la situación que en estos momentos están viviendo los jornaleros y jornaleras del SOC y a su vez transbúsqueda constante de su dignidad como personas y como jornaleros, la participación y colaboración colectiva -con una gran incidencia entre los jóvenes-, en definitiva, ir creciendo como personas y como colectivo sembrando semillas de libertad y fraternidad. Para nosotros es un ejemplo a se-

La lucha jornalera: en nuestra corta estancia nos dimos cuenta de los atropellos e injusticias a los que tienen que hacer frente a diario. Las agresiones, amenazas, detenciones, insultos de los terratenientes y patrones agricultores, que cuentan con el respaldo de la guardia civil y fuerzas antidisturbios, están a la orden del día. Pese a ello no se "arrastran" y continuan luchando por trabajar y disfrutar de la tierra, un bien colectivo usurpado por unos pocos.

Siguen ocupando fincas, denunciando la limosna del submás reflexivos y planificar mejor los diferentes lugares en los que están presentes (sindicatos, ayuntamientos, emigración, etc.) también pudimos comprobar las dificultades que suponen las distancias entre los pueblos. Por poner un ejemplo de El Coronil a Marinaleda hay 80 Km. Otro factor a tener en cuenta es la constante salida de familias jornaleras a la recogida de la fresa, los espárragos, la vendimia en Francia, la aceituna... suponiendo una gran dispersión organizativa. De todas estas dificultades fuimos testigos ya que cuando nos encontrábamos en El Coronil los jornaleros y jornaleras del pueblo estaban a 200 Km. más allá, en Palos, municipio de la provincia de Huelva.

Allí estaban en huelga desde hacía unos días reivindicando un jornal digno, 3.000 ptas. Por este motivo recibieron todo tipo de atropellos de los pa-



COCINA MARINERA



ATÚN A LA CERVEZA

Ingredientes

(Para 4 personas)

3/4 kilos de atún 1 lata de almeias al natural de 100 grs. aprox.

1/4 kilo de gambas 100 grs. de jamón 1 cebolla

1 vasito de aceite de oliva 4 dientes de ajo

1 copa de vinagre 1 tercio de cerveza

Perejil Pimentón picante

Preparación

Lavar muy bien el atún, cortarlo en filetes pequeños de 3 cms. aproximadamente de grueso, salarlo y ponerlo aparte. Pelar y picar en trozos muy menudos la cebolla y el ajo. Abrir la lata de almejas, pelar las gambas y trocear el jamón.

En una cazuela aparte se echa el aceite y se pone a calentar, cuando humee, bajar el fuego y sofreir la cebolla y los ajos picaditos, a fuego lento. Cuando estén un poco dorados y blandos, retirar la cazuela del fuego y agregarle pimentón picante al gusto y revolver todo muy bien en el aceite caliente. Se vuelve a colocar la cazuela al fuego incorporándole la copa de vinagre y la cerveza dejando que hierva unos 4 ó 5 minutos. Se agrega a la cazuela el atún y cuando lleve 10 minutos hirviendo se añade las almejas, las gambas y el jamón troceado en tiras. Se lava y se pica el perejil y se incorpora al guiso.

Rectificar de sal en caso de que sea necesario y se sirve muy caliente.

Tiempo de cocción 30 minutos, 20 de fuego fuerte y 10 de fuego lento.

> J.G.M. Cádiz

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Conflicto en los puertos británicos

Crónica escrita por el compañero Bob Light, estibador portuario de Londres, miembro de nuestra coordinación internacional, en la que da cuenta de la situación en los puertos de la Gran Bretaña hasta el 11 de junio de 1989.

LA DISPUTA DE LOS PUERTOS AL DIA 11-6-89

La disputa de los puertos británicos ha tenido recientemente tantos giros y entresijos que se parece más a una novela de Agatha Christie que a una huelga.

Justo en el momento que se pensaba que los acontecimientos habían llegado a su clímax: habría de pronto una sorprendente evolución y todavía más retraso. Pero ahora —9 semanas y media después de que el gobierno anunciara el Sistema de Trabajo de los Portuarios—parece, no obstante, que se

libra la batalla decisiva.

Hay actualmente ocho puertos en huelga (Tilbury, Liverpool, Bristol, Yarmouth, Ypswick, Lowestoft, Yarston y Kings Lynn). Esto involucra a grosso modo a una tercera parte de los 9.500 estibadores británicos registrados. Ayer el Comité Nacional de Delegados Portuarios, hacía una proclama de huelga general en cada puerto. Estaría a la espectativa, ya que aproximadamente a mediados de la próxima semana, la mayoría de los puertos habrá parado.

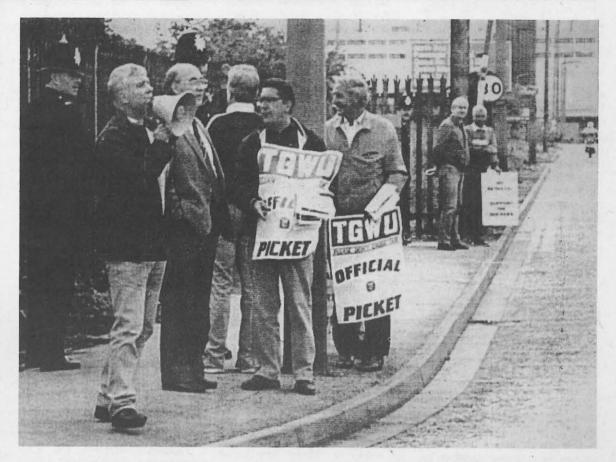


Reconvertir el campo andaluz

Mucho se ha dicho y hecho sobre la reconversión industrial en nuestro país. Algunos hemos tomado conciencia del alcance de la crisis a causa de la implantación de las nuevas tecnologías y el despido masivo de manod e obra como consecuencia obligada. Mucho se va a decir y a hacer en un futuro próximo cuando se aborde abiertamente la reconversión en el sector terciario, en los servicios: oficinas de todo tipo, Banco, Correos, transporte, enseñanza, comunicaciones, etc. Cuando los ordenadores y otros inventos de la Informática invadan este sector, los parados crecerán como hongos. Algo estamos viendo ya, pero aún tiene que llega lo peor.

(a la página 3)





Los puertos escoceses pararán el lunes; en Ibull y Southbampton, también el mismo día, habrá asambleas donde los delegados recomendarán una acción inmediata.

Estos dos votos serán cruciales. El viernes en Huel una asamblea general había votado decisivamente en CONTRA de la huelga. Pero hay razones para ser optimistas. Se ha llegado ya al límite de la paciencia de los estibadores y la única alternativa para seguir luchando es la derrota total. Es cierto que a la larga no hay oportunidad alguna para una huelga oficial. De modo que: espero que Ibull y Southampton voten juntos la huelga, incluso si el voto no es abrumador. Para el próximo fin de semana esperaría que del 80 al 90 por ciento de los estibadores estuviese en huelga.

Pero puedo equivocarme, parecen no tener final las sorpresas que esta disputa sigue produciendo.

La primera sorpresa fue el anuncio del propio gobierno del día 6 de abril. Sólo tres semanas después de que un joven ministro del gobierno afirmara categóricamente que no había intención de revocar el Sistema de Trabajo de los Portuarios. Las autoridades portuarias han estado presionando su anulación en una progresiva campaña histérica de mentiras e indirectas: pero todo parece sugerir que los Tories huyen de un enfrentamiento con los estibadores.

(a la página 6)

Accidente mortal en el puerto de Tenerife

En el Puerto de Tenerife tenemos que destacar la lamentable noticia del fallecimiento, el pasado 14 de septiembre, del trabajador portuario Venancio Izquierdo Espinosa, especialista de la lista de bordo. Este lamentable suceso se produjo como consecuencia del accidente que sufrió el día 24 de agosto al caer sobre su costado las eslingas de una grúa Demag de la empresa CAPSA mientras realizaba actividades de carga y descarga de mercancías en el buque Jalón consignado a la empresa UNESCA.

Por parte del comité de empresa se formuló denuncia en la Inspección de Trabajo contra CAPSA, UNESCA y SES-TIBA, requiriendo que deben velar por el cumplimiento de las normas vigentes sobre Seguridad e Higiene en el Trabajo y que se solucionen las graves deficiencias existentes en esta materia, ya que las grúas marca Ameridan y Demag están desprovistas de un mecanismo de seguridad que permita a las mismas desconectarse (no izar la carga en caso de sobrepeso y dar la alarma).

Hay que decir que en 10 años

se ha producido la muerte de ocho estibadores, además de otros accidentes graves.

En el número anterior informamos del fallecimiento en accidente de trabajo, de dos compañeros (Francisco Serra Quetglas) en Palma de Mallorca y José Moreno Moreno, cuyo accidente se produjo en Sevilla y por error no apareció en nuestra crónica del pasado número.

SUMARIO

2. Agencia de Noticias.
Alternativa. 3. Barco
por la paz a Centroamérica
con Nicaragua. 4.
Reunión de Zonas en Barcelona. Abierta la polémica
sobre LA ESTIBA.

5. Registro Especial de Trabajadores Portuarios. (Puerto de la Luz y de Las Palmas). Castellón.

8. Correspondencia.



13.7.89. UPA. ACUSAN A PATRULLAS NORTE-AME-RICANAS DE ASESINAR A INMIGRANTES INDOCU-MENTADOS. El director del Centro de Estudios Migratorios Zacatecas, Fernando Robledo, acusó el pasado 10 de julio a las autoridades migratorias de EEUU de asesinar impunemente a un gran número de indocumentados mexicanos. Robledo precisó que en tan sólo las próximidades de Río Bravo, zona fronteriza, al menos 65 trabajadores ilegales fueron asesinados, en su mayoría por obra de yankees, y eso desde comienzo de año hasta ahora. El investigador mexicano que informó de la creación de una oficina para proteger a los trabajadores indocumentados, manifestó que los inmigrantes pasan un verdadero viacrucis en su camino a EEUU, víctimas de abusos por parte de las autoridades locales y fronterizas y de los empresarios que les sobreexplotan. La migración mexicana, centro y sudamericana a los EEUU es muy numerosa debido a las condiciones de vida que padecen las clases explotadas en estas áreas geográficas.



13.7.89. UPA. MANIFES-TACION EN PARIS CON-TRA EL BICENTENARIO DE LOS RICOS. Más de 10.000 personas se manifestaron el pasado 8 de julio en contra del Bicentenario de los ricos, denunciando la próxima cumbre que los siete paises más industrializados del mundo celebrarán en la capital francesa. La manifestación, con el lema "Deuda, Apartheid, Colonias, estaba convocada por el cantante francés Renaud, el escritor Perrauld y organizaciones como la CGT y la LCR. A la manifestación asistió Otelo Saraiva y miembros de HB, que portaban pancartas contra la extradición de los refugiados del País Vasco. La manifestación, que recorrió las principales calles de París, duró tres horas, para acabar con un concierto en la plaza de la Bastilla. La jornada, como es lógico, molestó al partido Socialista, y en concreto a su presidente Miterrand.

14.7.89. A 'NOSA TERRA. BAYER LA "FILANTROPI-CA". Bayer, la transnacional de la industria química, es responsable de 2 millones de intoxicaciones anuales entre los labradores del llamado "Tercer Mundo", según denuncias presentadas por la Coordinadora Contra los Peligros de Bayer (CPB), constituída entre estados de todo el mundo. Según la CPB las muertes anuales por la contaminación que producen los insecticidas fabricados por la industria alemana pueden llegar a 40.000 personas. La causa es la peligrosidad de los tratamientos contra las plagas del campo, que la transnacional vende a los agricultores sin ninguna indicación que les ponga sobre aviso de los peligros que reporta la manipulación de estos productos químicos. Campañas publicitarias que esconden algunos aspectos nocivos de los productos y resaltan sólo su eficiencia contra las plagas del campo, mueven al empleo indiscriminado de sustancias peligrosas a corto o medio plazo. La Coordinadora denuncia también que la Bayer está implicada en la fabricación de armas químicas.

12.7.89. LEGALIZACION RADIOS LIBRES. Las radios libres estamos tratando de conseguir nuestra legalización. Es una exigencia que se ha de mantener si todavía se quiere defender la libertad de expresión y el ejercicio directo del derecho a la comunicación.

El momento actual es clave en este camino dada la regulación legal definitiva de la radiodifusión que se está configurando y que no reconoce las radios libres o comunitarias de carácter cultural, educativo y asociativo, sin ánimo de lucro, con vinculación estrecha a las realidades sociales y geográficas dentro de las cuales toman cuerpo —que son lo que en definitiva estas radios representan.

En la legalidad configurada las voces institucionales -estatales, autonómicas, municipales — v las voces vinculadas a empresas privadas con intereses económicos — que hacen un negocio de su uso del dial - encuentran ambas suficientemente reservado y garantizado su espacio en el dial, mientras que por otro lado, el acceso directo de los grupos populares, de los grupos de base a la comuncación en radiodifusión, queda absolutamente coartado.

Ante la posibilidad de ignorar esta Ley y continuar ejerciendo nuestra práctica comunicacional, como lo hemos hecho hasta el momento, es decir, en condiciones de ilegalidad, se

contempla dentro de las nuevas leyes la aplicación de un plan de inspección ("policía de las ondas") encaminado a la localización y persecución de toda emisión efectuada ilegalmente, así como sanciones de hasta 10 millones de pesetas en los casos de faltas tipificadas como muy graves.

Emitir sin ser concesionario de una licencia está considerado, era de esperar, como falta muy grave que, a parte de la multa, lleva aparejada la confiscación de los equipos utilizados para realizar la emisión y la inhabilitación de la persona física o jurídica infractora para la consecución legal del servicio radiodifusor en cuestión.

Para conseguir nuestra legalización hemos decidido suspender las emisiones y mantener negociaciones con la Administración.

Esta tregua, de carácter temporal, está condicionada a la respuesta positiva y definitiva por parte de la Administración que garantice nuestra existencia

La COORDINADORA DE CATALUNYA DE RADIOS LLIURES está llevando a cabo una campaña en defensa de los objetivos enunciados y pide la solidaridad activa de todo el que se sienta identificado con los mismos.

LIBERTAD DE EXPRESION ES LIBERTAD DE EMISION.

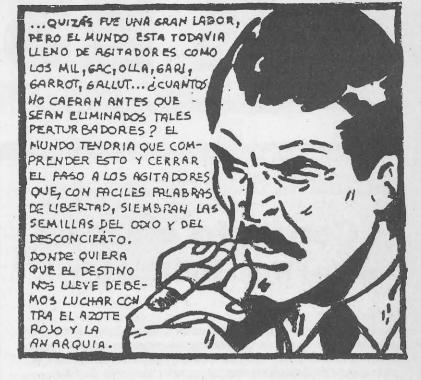
COORDINADORA DE CA-TALUNYA DE RADIOS LLIU-RES. —CONTRABANDA FM. Barcelona -RADIO BRONKA (92.3). Nou Barris. Barcelona. -RADIO INOKSIDABLE (92.0) Sta. Coloma de Gramanet. -RADIO KORKO (88.0) L'Hospitalet. Baix Llobregat. -RADIO L'ORTIGA (103.3) Badalona. -RADIO MUSIC CLUB. Reus. -RADIO MUSIC CLUB. Reus. -RADIO PICA. Barcelona. -RADIO RSK (108.0) Nou Barris. Sant Andreu.



21.7.89. ASOCIACION ANTIPATRIARCAL. 11 NIÑOS ASESINADOS DIARIA-MENTE POR SUS PADRES. Unos 4.000 niños mueren al año víctimas de malos tratos en el Estado español.

No nos lo inventamos. Lo ha dicho el Telediario-1, recogiendo conclusiones del Congreso de la Infancia Maltratada. ¡11 NIÑOS AL DIA!

Una reflexión de urgencia. ¿Cuál sería la respuesta social si cada día fuesen torturados 11 adultos hasta morir? ¿Cuál sería la respuesta aunque sólo fuese un caso?



Pero, claro, qué importancia tiene si ¡sólo son niños!

Esta matanza diaria A LA SOMBRA DE LA PATRIA PO-TESTAD, se da porque esta misma figura jurídica legitima la propiedad de los hijos por los padres, y cuando la familia, en su cerrazón, dificulta e impide la ingerencia en su poder, para el niño —al que se le niegan los derechos fundamentales—, ni la supervivencia física

es ya posible.
Esta sociedad patriarcal-capitalista, hace de los niños una propiedad de sus padres para que éstos hagan de él un ser adulto "bien adaptado", acostumbrado a la lígica de hierro de la mezquindad, el desamor, el poder; acostumbrado a tragar, aguantar, obedecer, humillarse, venderse... dócil y sumiso a las exigencias del sistema patriarcal-capitalista.

Por tanto, no será el capital y su Estado quien ponga fin a tanta domesticación, represión, maltrato y muertes, por muchas reformas legales que haga y castigue a los que "se extralimitan en el cumplimiento de su deber". A lo más reclamará su parte de propiedad en el futuro adulto al que, él si, podrá exprimir, machacar, matar, en el trabajo, la represión, la guerra... o aprovechar como explotador y represor al que lleva dentro de sí un niño resentido por el mal trato, para que descargue su desamor e ira, no sobre los verdaderos responsables, sino sobre inocentes.

ABOLICION DE LA PATRIA POTESTAD.

RECONOCIMIENTO SOCIAL DEL DERECHO A NACER SIENDO DESEADO Y EN UN ENTORNO AFECTIVO NO POSESIVO; DE LA CONDICION DE PERSONA LIBRE DEL NIÑO.

Tus hijos no son tus hijos, son hijas e hijos de la vida, deseosa de sí misma. *Kahlil*

ASOCIACION ANTIPA-TRIARCAL, al lado de los niños y las niñas.

Apdo. correos 52018. 28080 Madrid.

26.6.89. LLETRA A. CREA-DO UN GRUPO ANAR-QUISTA EN HUNGRIA. Siguiendo los pasos del resurgimiento del anarquismo en los paises del Este de Europa, tras el caso de Polonia debemos remarcar la creación en Hungría del grupo anarquista "Autonomia", que tuvo lugar en 1988 en Budapest, y a la cual siguió la constitución de grupos en otras ciudades como Eger, Nyiregyhaza y Szekeskhervar. Sus todavía pocos militantes mantienen reuniones semanales, están elaborando un programa teórico completo, parcicipan en diversas luchas, están a punto de publicar una traducción del libro de Colin Ward "Anarchists in action", tienen en proyecto publicar una revista anarquista, algunos de sus miembros están entre los fundadores del sindicato independiente "Munkasszolidaritas" (Solidaridad obrera)... "Autonomia" desea establecer relaciones con grupos anarquistas de todo el mundo y recibir informaciones, publicaciones, material... Se les puede escribir a la siguiente dirección: Autonomia, c/o Eotvos Klub, Karolyi M. ut. 9, H-1053 Budapest, Hungria.

4.7.89. CONTRA. MANI-FESTACION CONTRA LA BASE DE MALPASO. El dia 3 de juliol, sobre las 19,30 h., dos centenares de personas se manifestaron ante el Gobierno Civil de Santa Cruz de Tenerife en contra de la instalación militar que el Ejército piensa montar en Malpaso (isla de El Hierro). La citada instalación consistirá en un sofisticado sistema de detección del tráfico aéreo de la zona.

Entre los gritos más escuchados estaban: "Paso, paso de Malpaso" e "Insumisión al ejército español" (?).

La convocatoria fue realizada por la práctica totalidad de las organizaciones y grupos —y grupúsculos— de la llamada izquierda

El sábado 1 de Julio se celebró en la isla de El Hierro una multitudinaria manifestación por el mismo motivo. (de la página 1)

Reconvertir el campo andaluz

En cambio, la reconversión agrícola se viene haciendo desde hace 25-30 años, de forma callada y dura, y sin embargo pocos hablan de ella. Al contrario, muchos hablan del progreso de nuestra agricultura, del despegue de nuestros productos agrarios en Europa, etc. Mas casi nadie cuantifica a las víctimas -casi siempre calladas y resignadas - de este ya largo proceso que aún no ha terminado: los pequeños campesinos y ganaderos y los jornaleros del campo.

Parecernos a Europa

Queremos parecernos a Europa. Y allí la población activa agraria ha sido reducida al mínimo, se ha mecanizado masivamente y se han introducido todas las técnicas de la agricultura química, la llamada «revolución verde» de los abonos químicos, pesticidas, herbicidas, nuevas razas animales, nuevas semillas... Como consecuencia, los jornaleros y los pequeños propietarios incapaces de competir, se vieron obligados a emigrar, amonto-

nándose en los barrios de las grandes ciudades.

En Andalucía está pasando igual. La crisis aprieta, el Mercado Común exige y aquí han decidido seguir con retraso el mismo camino emprendido por sus colegas capitalistas de otros países «comunitarios». La lógica del beneficio privado es implacable: «Hay que modernizarse o no podremos competir»... «No podemos oponernos al progreso»...

El sector social de los jornaleros andaluces ha sido protagonista, en estos últimos 12-14 años, de numerosas acciones reivindicativas de diverso tipo en el campo. Porque su situación se ha ido degradando de una forma insoportable. Porque toda esta «reconversión del campo» no nos deja más que una doble y difícil alternativa: o la emigración, o el paro permanente. La puerta de la emigración quedó cerrada desde 1974. Así es que no nos ofrecen otro futuro ni otro destino más que el paro.

En el mes de febrero último, el número de trabajadores eventuales agrícolas acogidos al Subsidio de Desempleo era de 243.363. Las provincias con mayor número son: Sevilla (73.032) y Córdoba (35.430). La media anual durante el año pasado de beneficiados en Andalucía fue de 241.033 personas, que representa un aumento del 12,7% con respecto a 1977. El importe de la nómina pagada en diciembre era de 5.587 millones de pesetas.

Malas soluciones

Los jornaleros han quedado reducidos a pensionistas de corta paga y sometidos además a la voluntad del patrón, que ya no da trabajo, pero sí da la firma de las peonadas y es quien determina quiénes serán o no los que puedan cobrar dicho subsidio. Se rebaja la dignidad del jornalero más aún. Primero se les quitó el trabajo en la tierra para echarlos a las plazas de los pueblos y a los trabajos municipales del Ayuntamiento. Después son echados a sus casas para cobrar alli tranquilamente el subsidio sin hacer nada. Porque era tercermundista y nada europeo ver a miles de hombres y mujeres en las cunetas de las carreteras arrancando hierbas inútilmente.

Y ahora todos «tranquilos y contentos». Hay que cuidar la imagen. Porque no es posible querer estar en Bruselas negociando los precios agrarios y tener al mismo tiempo en Andalucía la «impresentable» imagen de jornaleros en huelgas de hambre, o cortando el tráfico, u ocupando fincas de propiedad privada. Hay que evitar que los jornaleros estén juntos y se organicen: que cobren en sus casas y sin trabajar. ¡Se acabaron las movilizaciones jornaleras!... «Dame pan y dime tonto».

Sostenemos que hay mejores modos y más justos y útiles de hacer las cosas. El criterio adecuado debería ser este: DINE-RO PUBLICO A CAMBIO DE TRABAJO PUBLICO. Pero un trabajo racional, útil y bien planificado que genere empleo y que nos haga personas dignas ante nosotros mismos y para la sociedad. Porque los jornaleros no queremos ser pensiónistas, sino trabajadores.

Claro que sería ilusorio pensar que todo el paro agrícola andaluz puede ser reabsorbido de nuevo trabajando en el campo. No se le puede pedir a la agricultura que solucione el paro de miles de jornaleros y campesinos. Hay que desarrollar otros sectores de la vida rural, empleando en ellos a quienes ya no podrán trabajar nunca más en el campo.

Dinero público a cambio de trabajo público

En este criterio sensato y racional. «Dinero público a cam-

bio de trabajo público», debería estar arraigado el llamado Plan de Empleo Rural (PER): un auténtico plan que de empleo y genere empleo futuro. Para elaborar, gestionar y planificar eficazmente dicho Plan será necesario crear una Junta Local de Empleo en cada pueblo, y una Junta Comarcal de Empleo en las comarcas andaluzas, constituidas por representantes de los trabajadores, de los Ayuntamientos, del INEM, del Gobierno andaluz y los asesores técnicos precisos según los casos.

Es verdad que hay que modernizarse y que hay que entrar, quieras o no, en la competitividad de los mercados. Es cierto que las nuevas tecnologías producen más y mejor con menos mano de obra. Pero también es verdad que hay que «planificar» y pensar qué hacer con quienes van a ser expulsados de su trabajo antes de adoptar tales o tales medidas. No solamente existen las razones económicas; también están las razones humanas y sociales o de bien común. Y toda política que quiera merecer tal nombre ha de atender a la justicia mucho antes que al particular de albeneficio

> Esteban Tabares Tierra y Libertad Julio 1989

Barco por la paz a Centroamérica con Nicaragua

El proyecto "Barco por la Paz en Centroamérica - Solidaridad con Nicaragua" — inspirado en otros "barcos por la paz" que otros países, como Canadá y Francia, por ejemplo, han realizado con anterioridad, con éxito—, se inicia el dia 10 de setiembre de 1987, en Madrid, promovido por la Asamblea Pacifista, quedando constituída la COMISSION PROMOTORA en aquella fecha.

También se creó un Comité de Honor, formado por personalidades de la cultura, las artes, la política, etc.

Se contactó con la O.N.G. (Organizaciones No Gubernamentales) nicaragüense "FUNDACION AUGUSTO CESAR SANDINO" (F.A.C.S.), que aceptó ser el corresponsable nicaragüense del proyecto, de los materiales y su posterior distribución.

Poco a poco el proyecto se fue extendiendo al resto del Estado español y se fueron creando los diferentes Comités en Sevilla, Granada, Valladolid, Valencia, Asturias, Zaragoza, etc.

En Cataluña la Comisión Promotora se creó en octubre de

1988, adoptando la forma jurídica de asociación, integrada por las entidades siguientes: ccoo, UGT, Casa de Nicaragua, Asociación de Profesionales por Nicaragua, Asociación Catalana de Brigadistas en Nicaragua, Asociación para las Naciones Unidas, Justicia y Paz, Colectivos para la Paz del Raval, Nou Barris, Gracia, Guinardó y San Cugat (Barcelona) e Iniciativa per Catalunya.

Igualmente se creó un Comité de Honor formado por escritores, artistas, pintores, sindicalistas, políticos, etc.

Objetivos:

El proyecto pretende:

 Hacer efectiva la solidaridad con Centroamérica, especialmente con Nicaragua.

 Coordinar los proyectos de ayuda que —orientados de una forma racional surjan de las diferentes organizaciones o entidades y estimular la cooperación técnica de las Organizaciones No Gubernamentales (ONG) de el Estado español con Nicaragua.

 Explicar las razones y los efectos del actual conflicto centroamericano, remarcándolo dentro de la política neocolonial norteamericana y del proceso de independencia de América Latina, reafirmando el derecho a la soberanía de los pueblos, el respeto a los Tratados y a los Tribunales Internacionales, y apoyando todas las acciones que vayan en este sentido de pacificación, justicia y desarme.

- Denunciar los horrores de la agresión militar, pedir un Nuevo Orden Económico Internacional y consolidar el Plan de Paz de Esquipulas II.

Objetivo económico:

Desde una perspectiva económica, consiste en recoger todo tipo de recursos — dinero y materiales — para atender diversos proyectos, por ejemplo:

- Plan Nacional de Huertos Familiares y Comunales.
- Material escolar y libros de texto.
- Salud Pública.
- Centro de Mujeres de Bluefields.
- Cinemateca de Managua.

Actos realizados:

En todo el Estado Español se han realizado muchísimos actos durante los casi dos anos que ha durato la Campaña del "Barco por la Paz", con el objetivo de dar a conocer el proyecto y obtener recursos.

Colaboraciones conseguidas:

A pesar de que todavía es incompleta esta información por falta de noticias del resto del Estado, hemos de resaltar, a nivel de Cataluña, la colaboración obtenida de la mayor parte de los Ayuntamientos hermanados: Arbúcies, Badalona, Cornellá, Gerona, Hospitalet

del Llobregat, Montcada, Mollet del Vallés, El Prat del Llobregat, Sabadell, Sant Pere de Ribes y muchas más personas y entidades públicas y privadas que no quisiéramos olvidar, incluída la Diputación de Barcelona.

También queremos hacer notar la inestimable participación de la O.E.P.B. (Organización de los Estibadores Portuarios de Barcelona), así como del Puerto Autónomo de Barcelona y las empresas estibadoras ERSA; SAPOR; SANMER y CARMESA. Aprovechamos este artículo para dar las gracias a los compañeros de la OEPB. Y a nivel estatal, la RENFE, por el transporte gratuíto y la cesión de contenedores.

Hemos conseguido enviar a Nicaragua 110 contenedores, 6 vehículos y 2.000 toneladas de trigo por medio de dos barcos de 4.000 toneladas cada uno. Des de Barcelona salió el día 20 de julio el buque "Alsixmar" y de Sevilla el "Catarina", el día 12 de julio. Estos dos barcos se entregaron oficialmente al Presidente de Nicaragua, Daniel Ortega.

Rosa Ramirez i Brugalada Coordinadora Comisión Promotora de Cataluña



Reunión de Zonas en Barcelona

Los días 10 y 11 de agosto se celebró reunión de Zonas de Coordinadora en el puerto de Barcelona. Asistieron los representantes de Valencia, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Tenerife, Las Palmas, Castellón y Tarragona, que son las que ostentan la representación de las cinco zonas. Damos cuenta a continuación de los temas debatidos en el encuentro para que sirvan de crónica sobre la situación actual.

Huelga de Hespérides

Se informa de que se le trabajó en Barcelona de acuerdo con Canarias y a cambio de que la empresa empezara a nombrar una mano de cinco hombres en Fuerteventura y Lanzarote. Luego poco más se ha podido avanzar. Se adjunta la propuesta que hace la empresa y la postura del comité.

La valoración en estos momentos es el de las posibilidades que abre el compromiso contraido por el Presidente de la JOP de Las Palmas de que hay que nombrar personal para los rolones en la provincia de su jurisdicción. Con esta medida no sería necesario entrar en las rebajas que la empresa solicita de los otros puertos a cambio de nombrar en las dos menores.

Por último, tanto los portuarios de Lanzarote como los de Fuerteventura quieren poner de manifiesto el reconocimiento al esfuerzo que ha significado para el puerto de Valencia los siete días de huelga, con el prejuicio económico correspondiente, así como por las propuestas de sanción de las que han sido objeto. Por todo ello, piden que se trasmita el agradecimiento del gesto de solidaridad manifestada. Haciéndolo extensivo a los compañeros de Barcelona y los otros puertos intervinientes en esta lucha.

Lotería

Después de barajar diferentes propuestas que van desde un boleto de 250 ptas. como el año pasado a uno de 500 ptas. para todo un mes; todos los presentes son de la opinión que cualquiera de estos procedimientos significa un gran esfuerzo para un reducido número de personas que son los que lo venden; mientras que financiar los presupuestos de la organización por la vía de la cuota hace que todos tengan que hacer igual esfuerzo. Así que se propone que para cubrir los gastos los comités debatan sobre la posibilidad de pasar a la próxima asamblea un incremento de la cuota de 100 ptas. Este incremento permitiría el mantener la rifa tradicional de 100 ptas, por dos números.

Can Fullo

Se considera necesario el ce-

lebrar la segunda parte del debate que se inició sobre la realidad y el futuro de Coordinadora. Junto con el condicionante del verano está la marcha de las negociaciones en Canarias, Bilbao y Algeciras, que hasta octubre al menos no se conocerán las orientaciones que tomen. A partir de aquí se piensa que se podrá fijar la fecha del encuentro.

La Estiba

Surgen varios comentarios sobre la inexacta realidad que este órgano viene dando sobre la marcha de los acontecimientos en los puertos y que en algunos casos se explica por los desfases de meses en algunas de las informaciones que se dan. Se manifiesta que han llegado asimismo, comentarios sobre la falta de coordinación que se observa entre la publicación y la marcha de la organización.

Se considera necesario el seguir abriendo y profundizando el debate sobre el papel a jugar por este órgano de expresión.

INFORME POR ZONAS

Andalucía

Sólo en Huelva se ha iniciado la constitución de la S.E. y que se cree estará en funcionamiento para final del presente año.

En Motril, la cabecera de zona seguirá el trabajo iniciado de atender la situación creada a partir de la jubilación de la mayoría de la plantilla y del censo de aventuales. Se les recomienda que soliciten la ayuda que precisen.

Algeciras

Se reparte el borrador de convenio a las cabeceras de zona. Queda pendiente de conocer el capítulo económico que se negocia actualmente. Las perspectivas son buenas.

Z. NORTE

Bilbao

El dia 20 de septiembre finaliza el preaviso de huelga en vigor. Las empresas han anunciado el solicitar que declaren la huelga ilegal, siguiendo el ejemplo de Las Palmas. El Presidente de la S.E. ha sido nombrado Consejero de la Autonomía y el sustituto aún no ha dado a conocer su plan a seguir. En septiembre se reanudarán las negociaciones y proponen que en caso de serles necesario se incorporen miembros de Coordinadora, siguiendo el ejemplo de otros puertos.

Sobre la tercera propuesta de que se convoque una huelga en apoyo de la lucha en este puerto, se propone el que se esté pendiente hasta el último momento de la evolución de las negociaciones de los otros puertos con el fin de trazar una estrategia más global, en octubre en caso necesario.

Z. CATALANA BALEAR

Tarragona.

CC.OO. ha intentado crear problemas con los eventuales sin conseguir su objetivo de desestabilizar el colectivo.

Ibiza

Ya se ha firmado el contrato con la S.E. con una inactividad de 5.317 ptas. El resto del contrato es íntegramente el del Acuerdo. Se ha acordado un aumento del 7,2% a partir de enero, mientras se crea la Sociedad Estatal.

Puertos de la Autonomía

La zona ha mantenido reunión con las autoridades sobre el futuro de los portuarios de S. Carlos, S. Feliu, Palamós y el futuro de Villanueva. Las perspectivas son esperanzadoras; se podría crear una S.E. de la Autonomía con todos los portuarios de estos puertos, respetando sus condiciones y se contemplan facilidades para el traslado entre puertos si llegase a necesitarse o a solicitarse.

Burriana

Castellón informa de que el buque VIOLA sigue operando en dicho puerto alternativo, teniendo información de que sigue operando en los puertos de Valencia, Tenerife y Las Palmas; cuando se adoptó un acuerdo de impedir que operen e imponerle una sanción que ya el puerto de Castellón lo ejecutó en su día.

Z. LEVANTE

Gandía

El próximo 4 de septiembre está convocada una reunión para tratar de la puesta en marcha de la S.E. y de la problemática de su plantilla. Se informará.

Valencia

El dia 6 de octubre hay convocada una reunión para tratar los temas aun no resueltos, como el de los fijos.

Cartagena

No se tiene información sobre el estado actual de las negociaciones. Se lo pide a la cabecera que la recabe.

Sagunto

Se habla del proyecto ya avanzado de constituir un puerto especializado en paletizado y fruta.

Z. CANARIA

Fuerteventura

Sigue la falta de plantilla y la amenaza del puerto de Gran Tarajal, de la Autonomía, en fase de ampliación.

Lanzarote

Dejaron de nombrar el hombre que se llevaba a los sardinales a pesar de los enfrentamientos con la policía.

La Palma

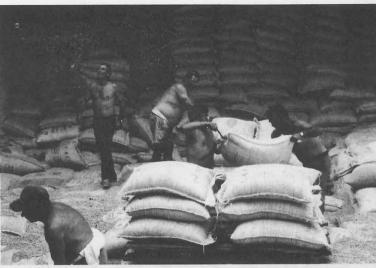
Se está procediendo a la fir-

ma del contrato con la S.E. recien constituida. El contrato es idéntico al del Acuerdo y la inactividad de 5.100 ptas.

Tenerife

Desde el día 1 de septiembre se están aplicando las manos de la Resolución del 2 de didiembre. Actualmente se está liquidando por más hombres de los que van a trabajar, quedándose lo que sobra para pagar los desempleos, por lo que éstos son costeados por los propios trabajadores.

El 19 de septiembre se reanudaron las negociaciones, mientras se están enviando cartas requiriendo personal de la Lista para que vayan como fijos de Empresa, sobrepasando el número de 112 acordado.



Descarga de garbanzos

Abierta la polémica sobre La Estiba

En la última reunión de zonas de Coordinadora se habló sobre LA ESTIBA. Esto no sólo es bueno sino necesario. Fue una pena que esta reunión se celebrase en Agosto y no se nos pudiese avisar a los que nos cuidamos de la publicación para atender más directamente las críticas siempre refrescantes.

Nos sorprenden los comentarios sobre la inexactitud de la información de los acontecimientos en los puertos, ya que las fuentes que habitualmente utilizamos son las Actas de las reuniones de zonas o las informaciones directas de los responsables de puertos. Lo ideal sería que cada puerto transmita su propia crónica cada més antes del cierre del número correspondiente. Medios técnicos para hacerlo no nos faltan (Fax, Correo, Teléfono, etc.). Una semana antes del cierre de la edición nos cuidamos siempre de recordarlo. También nosotros, los responsables de LA ESTIBA, tenemos la opinión de que nos llegan pocas y malas noticias. Es evidente que las informaciones contadas por otros y más si han corrido de boca en boca se prestan a aparecer parciales, algo distorsionadas o faltas de la subjetividad de sus protagonistas. Somos decididamente partidarios de que la noticia la escriban sus protagonistas pero lo que no podemos es sacar las páginas en blanco cuando sabemos que en los puertos se suceden los acontecimientos. Creemos haber hecho todo lo posible para que sea cada puerto el que escriba su propia crónica y lamentablemente en pocas ocasiones lo conseguimos. Pero hemos de informar porque hay otra gente que nos lee y ha de conocer todos los hechos. Hay que dar cuenta de los acontecimientos, sean éstos más o menos positivos para el prestigio de todos o de algunos, hay que asumir y explicar la realidad tal cual es, sólo desde aquí se puede contnuar la marcha.

No hay que olvidar que LA ESTIBA es de periodicidad mensual y no puede ser un noticiario sino más bien un órgano de difusión y debate de los acontecimientos. Debiera servir para que entre nosotros se entable la polémica de la que tan falta está la revista y nos consta que en los colectivos de puertos la polémica existe. ¿Qué es lo que hace que la disidencia o la discrepancia no aflore?

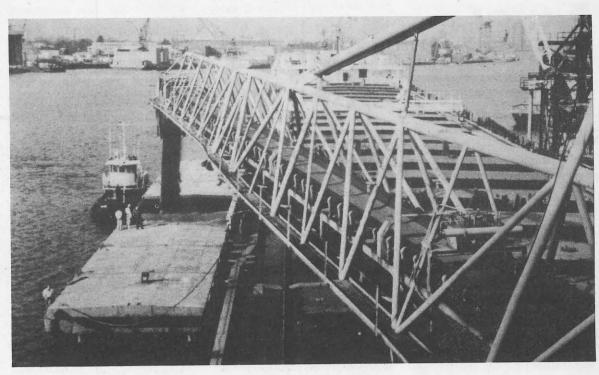
La falta de coordinación entre la publicación y la Organización no creemos que exista. Lô que no hay, afortunadamente, es una dependencia de LA ESTIBA respecto de los órganos de gestión de la Coordinadora. ¡Ojalá continúe siendo así! Es el fundamental derecho que todo órgano de expresión tiene a la libertad y más uno como el nuestro, de una Organización plural y asamblearia, que no practica, ni debe, la censura, que está abierta a toda aportación individual o de grupo y por supuesto necesariamente abierta a las noticias, opiniones o declaraciones de los órganos de la Coordinadora. Lo que ocurre es que éstos tampoco la utilizan; si alguna vez se reciben sus escritos tienen absoluta preferencia. Entendemos que los comunicados de los órganos gestores de la Organización se han de publicar firmados por quien los emite, por ejemplo, sería lógico recibir un comunicado después de cada reunión de zonas o de negociación, etc. Esto no es práctica habitual. Otra cosa sería querer darle a las opiniones carácter de Editorial para sentar la línea correcta a seguir por todos en la práctica y en la teoría. No olvidemos que la opinión y la acción en nuestra Organización se hace de abajo a arriba. En una organización diversa y asamblearia como la nuestra nos parece más coherente que la línea la marque el resultado de nuestras discusiones, de nuestras críticas, de nuestras intervenciones a nivel de iguales. Penamos que si alguna línea ha de tener LA ES-TIBA es la de salvaguardar el derecho de todos a utilizarla al mismo nivel de igualdad, sólo así será verdad lo que nuestros estatutos dicen. Suficientes tribunas de autoridad impone la realidad, por excesivo celo de unos o por dejación y compleio de otros, para que inventemos nuevas. Lo que imprescindiblemente necesita LA ESTIBA es más participación de todos, tanto a nivel individual, de grupos de opinión como, sobre todo, de los orga nos de gestión de la Coordinadora. Así entendemos nosotros que debemos garantizar la independencia de la publicación y el derecho a la información a través de ella.

El debate necesario, y del que nunca nos hemos salido, sobre el papel a jugar por LA ESTIBA lo declaramos nuevamente abierto desde estas mismas páginas para que así, desde la polémica colectiva se facilite el estado de opinión de todos los estibadores portuarios y de los que desde fuera de nuestro colectivo nos siguen con interés. No encerremos exclusivamente el debate en los círculos, necesariamen-

te más estrechos, de los delegados. Pero no solamente en LA ESTIBA se ha de debatir sobre ella misma, sino sobre toda la marcha de la COORDINADORA: las decisiones, las acciones, los convenios, la gestión de los comités, la marcha de las Asambleas, etc... Así lograremos una ESTIBA más práctica, dinámica e interesante.

Dando cabida a todas las visiones que existen sobre un hecho, lograremos descubrir el relieve con que se manifiesta la realidad. Este es nuestro deseo y para esto queremos trabajar en LA ESTIBA. En este sentido recibimos con agrado toda crítica.

Comité de Redacción de LA ESTIBA Barcelona 21-setiembre-1989



Registro Especial de Trabajadores Portuarios. Puerto de la Luz y de Las Palmas

Comunicado a la revista LA ESTIBA

Otro mes y el R.E.T.P. sigue trabajando para conseguir su entrada en SESTIBA.

Durante todo este mes, entre las acciones realizadas por este colectivo, sólo queremos mencionar las reuniones habidas con el Delegado del Gobierno, Sr. Eligio Hernández, el cual nos sigue dando esperanzas mezcladas entre buenas palabras e intenciones, pero a corto plazo no nos da ninguna solución; siempre lo deja todo pendiente de lo que decida Anastasio Travieso y del Convenio Colectivo que se está negociando.

Por otro lado hemos estado en los muelles para llevar un control del trabajo en los barcos de baja temperatura en los cuales desde la salida de las resoluciones de la Dirección Territorial de Trabajo, han surgido muchos conflictos, que las empresas en un principio no completaban las manos exigidas por la primera resolución y con la salida de la segunda resolución surgía el problema de que el personal no dispone del vestuario adecuado para desempeñar esas labores, la solución dada por las autoridades ha sido provisional, dado que se ha limitado a crear un fondo o mejor dicho, a ingresar en un fondo ya existente las cantidades dejadas de percibir por los trabajadores en concepto de salario, a fin de repartirlo en su día, mientras no se provea del material necesario al personal, lógicamente esa solución transitoria sólo afecta a los trabajadores del censo, por lo cual el R.E.T.P. sigue sin tener ningún tipo de solución al problema, dejando aparte el hecho de que afortunadamente como saben que tenemos razón en nuestras reivindicaciones, los compañeros despedidos reciben sus salarios igual que si hubieran trabajado.

Por estos motivos durante este mes se han levantado infinidad de actas y se han presentado denuncias, con el fin de que queden demostradas todas estas irregularidades.

Otro tema importante que ha surgido, es el de empresas que no nombran personal del R.E. T.P. y trabajan con personal "ajeno al puerto" según ellos por fallos del listero en el nombramiento, y según entendemos nosotros por la picaresca facilitada por el escaso control que se lleva de las operaciones en los muelles por falta de Sestiba, y la Junta del Puerto.

Para terminar, decir que el convenio se empezó a negociar de nuevo y parece que en principio lleva buen camino, por primera vez en la mesa están presentes miembros de coordinadora, lo cual da más seguridad en la negociación. De todas formas como el tema es bastante complicado, entendemos que no será sencillo culminar las negociaciones.

En este convenio lo que más nos preocupa sin duda, es la fijación de la plantilla, la cual confiamos que el comité luche para que no se disminuya la cifra de 840 apuntada en un principio por Anastasio Travieso, ya que si ésta se reduce el R.E.T.P. se vería seriamente perjudicado en sus intereses.

Por este mes nos despedimos enviando un saludo a los compañeros estibadores portuarios de España.

EI R.E.T.P.

Castellón

Burriana, Otra Vilanova

Tras el cierre del puerto de Burriana y después de algunos años aprovechando la difícil coyuntura, por la que pasábamos en el 86 (y aún no hemos superado), se crean en este puerto dos empresas, Trading Siping y Cebusa (la cual pertenece a un consignatario de Bilbao).

Desde el principio vimos que iban a ser conflictivas, puesto que no querían trabajar con los compañeros que en un Consejo Local se demostró que, siendo los que habiendo pertenecido a la extingida O.T.P. Habían trabajado los pocos barcos (1 o 2 al año) que allí acudían cumpliendo el convenio provincial y manteniendo relación con el comité del puerto de Castellón.

Viendo que no se les permitía campar a sus anchas, la empresa Cebusa (gracias también a las presiones de los compañeros de Bilbao) desaparece rápidamente y seguidamente la Trading Sining dejando esta última a deber una cantidad de dinero a los doce compañeros.

Posteriormente el mismo empresario de la Trading Siping, vuelve a las andadas pero esta vez ya con esquiroles y protegido por la Guardia Civil, presentamos denuncia a la inspección de trabajo, y nos comunica que tiene que salir el convenio publicado en el BOP, se espera y todo son excusas, no aportan ninguna solución. La única y gran verdad es que, estos compañeros no trabajan por pertenecer a Coordinadora, pues con gran desfachatez les ofrecieron trabajar si se pasaban a UGT, y estos compañeros mostrando su solidaridad, están resistiendo sin trabajar y denunciando todas las infracciones sin éxito.

Coordinadora, significa solidaridad, así que compañeros seamos solidarios, y entre todos boicoteemos los barcos que operan sin estibadores, los containers que llenan los esquiroles, etc. Con la lucha y solidaridad de todos lo vamos a conseguir.

Buques que operan en Burriana:

VISSERS BANK, TOURBO, AGROTAY, LEFKAS ISLAND, ANTONIO M., MOUNT PARNIS, CASTLE DICHITY, KAMILE CILLIOGLU, VIOLA, IRIA LAURA.

Una pequeña crítica que desde aquí quiero hacer a Coordinadora, es que problemas como éste, en puertos pequeños duren tanto que al final se conviertan en problemas grandes para todos, pues lo más fácil es que acaben convirtiéndose en puertos alternativos (Burriana, Sagunto y otros muchos puertos del estado español).

Y luchar y ser solidarios en todos los aspectos con estos doce compañeros, que por defender Coordinadora en Burriana están sin trabajo y sin percibir inactividad, viendo cómo cada día su trabajo es realizado por esquiroles de la UGT.

Sólo siendo solidarios seremos cada día más fuertes, y sólo siendo cada día más fuertes conseguiremos ganar la lucha en los puertos, nuestra casa.

Vicent Dosda

(de la página 1)

Conflicto en los puertos británicos

Esto cambió precipitadamente a principios de abril. Los Tories se encontraron, políticamente, con mal tiempo. Hubo una serie de escándalos: la economía comenzó a bajar "en picado" i el partido Laborista comenzó a subir en opinión de los sondeos. Al ministro involucrado, Norman Fowler se le comunicó, tranquilamente, que su carrera había terminado.

Por diferentes razones, tanto Fowler, como el gobierno y las autoridades portuarias querían una victoria rápida sobre el movimiento sindical. De modo que los Tories decidieron hacer lo que no se habían atrevido a intentar durante diez años: abolir el Sistema y enfrentarse a los estibadores.

Fue una jugada política de altos riesgos. Los Tories sabían que los estibadores manipulaban el 70% del comercio británico. Sabían también que los trabajadores habían quedado muy afectados con el Sistema de Trabajo, como para permanecer en la huelga durante meses. Pero los Tories calcularon que si se movían rápida y eficazmente podrían atemorizar el sindicato, la TGWV y someterlo.

Los Tories acértaron EN esto. La acción de nuestro sindicato en estas diez semanas pasadas había sido cobarde y falsa. Pero los Tories olvidaron en su recuento la posibiliad de una huelga salvaje.

Los Tories mantuvieron su plan original. Se había disparado el proyecto de ley, de una punta a la otra del Parlamento con más rapidez que los mejores récords de velocidad.

NUNCA hubo un proyecto de lev (excepto en tiempo de guerra) que haya pasado a convertirse en ley con tanta premura. El Sistema finalizaría el 17 de julio. Las autoridades portuarias son muy reservadas, respecto a sus planes, después de esto, porque no quieren magnificar la huelga, pero nosotros ya sabemos, qué hay "de bueno" para los estibadores si las autoridades imponen sus métodos. Para empezar, no habrá acuerdos nacionales: se hará todo para destruir la fuerza de trabajo de los estibadores, en negociaciones locales, de este modo, las autoridades no deberán preocuparse nunca más debido a una huelga nacional. Se han separado también de la junta del Consejo Nacional, un cuerpo que es totalmente independiente del Plan; de hecho fue instaurado en 1925!

Sabemos también que las autoridades portuarias querrán despedir cientos y tal vez miles de hombres. Cualquiera que sea reconocido como militante político puede verse despedido.

Mi empleador: la Autoridad del Puerto de Londres, dice que posee una "lista negra" de 125 hombres que irán a la calle el 17 de julio. También afrontan el despido muchos trabajadores de nuestra industria que no están al 100% de sus posibilidades. Uno de los mejores aspectos del Sistema de Trabajo de los Portuarios es la previsión, en caso de que un trabajador sufra una lesión (y nuestro gremio ocupa el tercer lugar en la lista de accidentes laborales, después de la pesca de profundidad y la minería) de modo que las autoridades no pueden deshacerse de un accidentado como si fuera un trapo viejo. Los hombres incapacitados pueden trabajar en lo que se llama un "libro B" haciendo las tareas menos complicadas, tales como barrer las barracas o limpiar las cantinas. Todos estos hombres serán despedidos después del 17 de Julio.

Algunos de ellos recibirán una indemnización de 35.000 libras, otros no. Pero el hecho real es que cualquier persona fichada como un agitador político o que posea una categoría de larga enfermedad no volverá a trabajar en G. Bretaña nunca más. No pueden durar mucho 35.000 libras, cuando quedas desempleado de por vida.

También sabemos que las autoridades intentan atacar todos los acuerdos que nos protegen. En Londres el PLA mencionó que intentaba incrementar la jornada laboral en una hora por día.

Anunció también que no aceptaría algunos de los actuales delegados como representantes. Pero es en el pequeño puerto de Ypswick, donde se vio a las claras lo que pretenden las autoridades al anular el Sistema de Trabajo, lo que significa realmente. Se informó a los 124 estibadoes, que a partir del 17 de Julio finalizarán todos los acuerdos. Serán despedidos 45 hombres elegidos por las autoridades, y desde ese día cobrarán un salario de 11.000 libras al año (comparadas con las 19.000 que cobran actualmente).

De hecho muchos empresarios no esperarán hasta julio. Otra faceta del Plan es la que se ha dado en llamar el acuerdo Jones-Aldington. Este fue concedido por las autoridades portuarias luego de una amarga disputa nacional en agosto de 1972 (Jones era líder de la TGWV; Aldington presidente de la PLA). Este acuerdo con-

templaba que en caso de que el empresario portuario cerrara, los estibadores no serían despedidos de sus puestos de trabajo (la TUR) sino que se le daría faena a través de cualquier otro empresario. En Londres si un muelle cierra, el PLA acoge a los hombres sin trabajo. El pasado viernes, el PLA anunció que se había roto este acuerdo. Sin discusión, ni negociaciones. Están cargándose un contrato que ellos mismos firmaron 17 años atrás. Hay actualmente 70 trabajadores londinenses cuyos muelles están cerrados. Son simplemente 70 trabajadores despedidos.

Las autoridades portuarias y el gobierno han sido listos y tajantes. Nuestro sindicato estúpido y cobarde desde el principio. Ha sido política oficial de la TGWV durante 16 años, por lo menos, convocar una huelga oficial de los estibadores para proteger el Plan. Esta política se reafirmó una y otra vez. Cuando Fowler hizo su declaración el 6 de abril, todos nosotros asumimos ingenuamente que esta política se pondría en marcha.

Sabíamos que algo funcionaba mal. El sindicato mostró no tener sentido alguno de la urgencia. Nuestro secretario de los estibadores, estaba en Luxemburgo el 6 de abril, ¿qué estaba haciendo allí? Nadie lo sabe, ya que Luxemburgo es uno de los países europeos sin puerto. Volvió 48 horas después. A los comités que se podría haber convocado por télex o fax se les avisó lentamente.

Pero el 10 de abril se reunió el comité más importante de los estibadores: el Comité Nacional. Todos nosotros pensamos que convocaría una huelga, convencidos de que era eso lo que querían hacer. John Connolly estuvo todo el día tratando de intimidar a los 22 miembros del Comité para que adoptaran una nueva política: quería que se abandonase la lucha para proteger el Plan (porque tal vez se consideraba como un ataque político al Parlamento y por consiguiente de índole político y contra la ley). Connolly en cambio quería que el Comité abandonara públicamente el Plan y reivindicara una huelga lícita para conseguir un acuerdo nacional. Connolly falló al imponer esta política el día 10, de modo que se convocó al Comité para el día siguiente donde el secretario general de la TGWV Ron Todd continuó con la intimidación. Fracasó también. El Comité votó 22-0 a favor de una huelga para salvar el Plan.

Todd acordó entonces una asamblea con el comité de la

TGWV: el Consejo ejecutivo General para el día 14 de abril. Esta asamblea votó 35 a 2 en apoyo a Todd y cambió el voto de la Federación Nacional de Estibadores. Desde aquí en adelante la TGWV estaba llamada a hacer lo que debía, solamente una vez consultados los abogados. La TGWV haría todo lo posible (incluso traicionaría a sus miembros) para mantenerse dentro del marco legal de los Tories. Se suponía que Ron Todd era un "izquierdista" y había sido elegido en la promesa de quebrantar las leyes de los Tories. Era - para utilizar una frase del Partido Comunista Italiano- un "compromiso histórico" y para utilizar un lenguage más vulgar entre los estibadores: una "jodida traición".

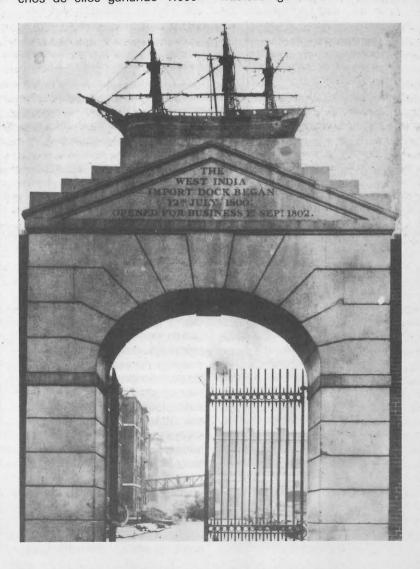
La TGWV demoraba los proyectos. Invirtieron cuatro semanas en organizar una votación, que tomó diez días más para completar y contabilizar. El viernes 19 de mayo se anunció el resultado, 74,8% a favor de la huelga. Esto era una mayoría de 3 a 1, pero ya presentaba parte del daño que había ocasionado la demora (actualmente 6 semanas). Una votación durante la primera semana de abril había presentado un 50% de mayoría o más. El retraso desmoralizaba los bajos ánimos de los trabajadores; que es precisamente lo que pretendía el sindicato.

Tan pronto como se publicó de la votación las autoridades se acogieron a un requerimiento legal para evitar la huelga. Argumentaban que la huelga sería "política" y por ende ilegal. El caso se abrió la semana siguiente y duró 6 días enteros mientras 14 abogados (muchos de ellos ganando 1.000

libras al DIA) argumentaban sobre los aspectos técnicos de la ley. Finalmente a las 18,30 del sábado 27 de mayo, el juez decidió que el caso de las autoridades carecía de pruebas: el sindicato podría convocar una huelga legal. Pero el juez a su vez concedió un requerimiento mayor a las autoridades portuarias, de manera que no se podría convocar huelga alguna hasta que la Corte de Apelaciones pudiera reconsiderar el caso. El juez añadió que consideraba "remotas" las posibilidades de éxito de las autoridades.

La apelación se abrió el viernes siguiente (2 de junio). Duró también 4 días pero esta vez había 16 abogados en la corte. Las autoridades cambiaron totalmente su postura original, que la huelga era política argumentando que a causa de tecnicismos legales en el Esquema de Trabajo de los Muelles de 1967, los estibadores no podrían ir a la huelga a menos que renunciaran a sus puestos de trabajo, por escrito, y con 28 días de antelación. Este argumento fue como una broma, a tal punto que la juez Butler-Schloss (una de las jueces actuales) estalló en carcajadas cuando la oyó por primera vez.

Sin embargo los jueces decidieron que debían cumplir con su deber hacia las autoridades portuarias y el Jueves 7 de junio a las 14 horas, anunciaron que de acuerdo al principio de "balance de las conveniencias" dictaban a favor de las autoridades. La huelga pasaba a ser algo ilegal. Hubo gestos de sorpresa en la sala de la corte, la mayoría de las autoridades no podía creer que hubiesen ganado.



Esto significa que los trabajadores solamente pueden ir a la huelga si se autodespiden previamente. El Esquema de Trabajo de los Muelles data de 42 años atrás (el Acta de 1967 a una nueva edición del acta original de 1947). Hubo 6 huelgas nacionales oficiales. Nunca se supuso que los estibadores pudieran no hacer una huelga legal. Súbitamente 5 semanas antes de que esta ley se fuera a abolir, las autoridades encuentran esta fase. Es obvio que las autoridades están ganando tiempo y las cortes les están ayudando.

Esto implica que los estibadores ya no tienen derecho a la huelga. Mientras los estudiantes de Tienanmen piden democracia, los estibadores de Gran Bretaña están "despojados" en comparación a ellos.

La sentencia significa también que los argumentos legales tienen que dinamizar la Suprema Corte Británica, la Cámara de los Lores. Pero esto lleva tiempo, y según las leyes de los sindicatos que se refieren a la huelga, el mandato para una votación es de sólo 28 días, después habrá que convocar otra votación.

De este modo el Esquema está llamado a desaparecer en 5 demanas. Después las autoridades podrán despedir de forma legal a cualquiera que esté en huelga y reclutar esquiroles para hacer nuestro trabajo. Esto es exactamente lo que hicieron P y O a los marineros de Pover. Pero la Cámara de los Lores podrá oir el caso el martes día 19 de junio, y el mandato de la votación cesa el 14. Así que si ganamos en la Cámara, tendrá que organizarse una segunda votación, organización y cómputo de votos. En otras palabras, NO PODEMOS realmente ir a la huelga hasta que ya sea demasiado tarde. La ley está haciendo el trabajo sucio a los Tories, en su beneficio.

Todavía la TGWV decide mantenerse dentro de la ley y apela a la Cámara de los Lores. Lo que el sindicato ha decidido realmente es que una huelga ilegítima permitiría a las cortes "secuestrar" los fondos del sindicato.

Los locales y los coches de los sindicatos serían embargados por las cortes. La TGWV tiene de capital 76 millones de libras y la burocracia sindical ha decidido que este dinero (y sus coches) son más importantes que los puestos de trabajo.

Afortunadamente los estibadores son más valientes. El jueves 8 de junio había una asamblea. Los delegados recomendaron que no se tomaran medidas hasta que el NPSSC se reuniera el siguiente sábado, pero los trabajadores revocaron esto y comenzó una huelga salvaje. Lo mismo ocurrió en Bristol. Cuando las noticias llegaron a Tilbury convocamos rápidamente una asamblea nuestra y comenzamos la huelga (sin necesidad de votos). Otros puertos hicieron lo mismo con más comitiva.



El viernes la Federación Nacional de Estibadores se reunió otra vez, una vez más se votó por una huelga general nacional de la estiba, otra vez el voto fue unánime. Esta vez la Ejecutiva del TGWV ni se molestó en escuchar la resolución simplemente la dejó de lado por estar "fuera de orden".

En suma, la TGWV está haciendo todo lo posible para ROMPER la huelga y proteger sus 76 millones de libras. Ron Todd ha enviado una carta a cada estibador rogándoles que no vayan a la huelga. En Hull el viernes, durante una asamblea un burócrata sindical argumentaba en contra de la huelga y persuadía a la asamblea para que no fuera a ella.

¿Qué pasará ahora? Esto es por supuesto una conjetura y me he equivocado en muchas, de esta disputa, pero algunas quedan claras.

Está en primer lugar la cólea y la confusión entre los estibadores. La demora de 10 semanas, más la tradicional fidelidad hacia su sindicato, más el hecho de que el NPSSC no utilizó realmente muy bien este tiempo. (Por ejemplo, no han producido todavía, ni siquiera una octavilla para los trabajadores). Todo esto significa que algo del espíritu de la lucha que latía en abril, se ha desvanecido. Pero lo más importante de todo es que algunos estibadores viejos están empezando a pensar en las 35.000 libras de indemnización y en qué podrían gastarlas. Por último hay una falta de confianza en todo el movimiento sindical. Este es el principio del cambio: pero muchos estibadores están nerviosos porque ésta es una lucha en la que no llevamos las de ganar.

Todo esto junto (por supuesto) a los recursos y las reservas que tienen las autoridades portuarias y el gobierno a su disposición (las cortes, la policía, hombres destituídos, esquiroles, etc.). Todo es adverso para que salgamos vencedores. Más aún, sabemos que las autoridades portuarias y las compañías navieras han utilizado estas 10 semanas para trazar contingentes planes para buques convencionales y transbordadores.

De modo que las desventajas se acumulan. La TGWV peleará con uñas y dientes para romper la huelga. Tendrían que prepararse quizás para despedir a los delegados del sindicato. Si el sindicato hubiera combatido a las autoridades con la misma degradación con que están combatiendo a los delegados, quizás entonces habíamos ganado.

Pero no soy del todo pesimista. Los Tories están aún políticamente confusos. Hay enconados argumentos entre las diferentes facciones del Gabinete Thatcher y la bonomía británica sigue aún en el caos: nuevamente estas semanas se están fijando interesantes subidas de precios. Y en una economía tan dependiente de los puertos como la de Gran Bretaña se incomodan los planes de las autoridades

portuarias.

En circunstancias normales los estibadores manipulan un 70% del volumen del comercio. Esto incluye la materia prima de la industria sensible tal como el iron-ore. Una huelga prolongada en la estiba puede estropear la economía, y hay una cantidad límite de alternativas que se pueden encontrar. Felixtowe está casi llena y no coge registros de embarque. Hay un número limitado de ferries de carga, que pueden atravesar el canal (especialmente desde que aprovechamos la época de vacaciones) y los transbordadores son muy caros.

Hay también una buena razón para pensar que los estibadores irán a la huelga en muchos de los puertos. El departamento de containers de Tilbury se caracteriza tradicionalmente como un lugar sin militancia. Muchos de estos trabajadores fueron esquiroles en 1984. No obstante el viernes votaron la huelga; Bristol no es precisamente un puerto militante. Si puertos como estos paran, cualquier puerto puede ganar la huelga. Y todos saben con certeza lo que se arriesga ahora. Sospecho que si los trabajadores van ahora a la huelga estarán dispuestos a hacerlo por mucho más tiempo.

La ley intervendrá pronto. La semana próxima es probable que haya requerimientos contra los delegados. Esto intimidaba a la gente en el pasado para que cediese y ha intimidado al sindicato ya que, por lo menos 9 de sus delegados están a la altura de héroes (o mártires).

Simplemente algo desafiará la ley: lo que implica que la ley tendrá que hacer, lo que viene eludiendo cuidadosamente durante una disputa de 14 años y ENCARCELARÁ a los sindicalistas por luchar por su puesto de trabajo. Esto podrá hacer la disputa más emotiva y aún más sólida. Quizás se extienda fuera, la disputa de los muelles registrados (osadía que esperamos que Felixtowe pudiera ver, encarcelando trabajadores ¿cómo una treta para su organización?).

Hay una terrible cantidad de "quizás" y "podría" en estas últimas frases. Lo admito, el fracaso es aún más probable que la victoria, pero este "según" no significa certeza. Pienso que podremos saber si sorteamos la primera dificultad el martes o miércoles, si 3 ó 4 mil estibadores más no se adhieren rápidamente a la huelga (especialmente si Hull y Southhampton no apoyan la huelga) estamos destinados a perder.

Si por el contrario 8 ó 9 mil estibadores están todavía en huelga la próxima semana tendremos una oportunidad.

Entonces apelaremos también a todos nuestros hermanos estibadores del continente europeo para que nos ayuden económicamente, pero más importante es que rehúsen manipular las cargas de origen o con destino a Gran Bretaña.

DESDE AMSTERDAM

Europa contra la corriente

Fiesta del Carmen

Durante el mes de septiembre se ha celebrado un festival de editores independientes en Amsterdam, al que LA ESTIBA ha sido invitada a participar, por problemas de fechas no nos ha sido posible asistir.

En el próximo número esperamos poder informaros de lo acontecido allí.

Festival de soportes de información alternativas, independientes y radicales

DESDE CÁDIZ

15, 16 & 17 de septiembre de 1989, Amsterdam

En septiembre de este año, la Fundación "Europa Contra La Corriente" organizará en Amsterdam el primer festival de editores europeos independientes.

Se presentarán editores alternativos, independientes y radicales de soportes de información, procedentes de Europa oriental y occidental.

Previstos: 500 stands de 24

Sobre nosotros

formación.

el manifiesto).

En 1986, durante la Feria internacional de libros de Frankfurt, tomamos la iniciativa de organizar un festival de intercambio europeo. El grupo de iniciadores consistió en personas de varios países, todas activas por razón de oficio en la publicación, distribución y colección de tales materiales alternativos, independientes y radicales.

países, representando 2000

grupos y organizaciones diferentes; 10.000 visitadores.

El festival mostrará una contracorriente de las dominantes culturas de los distintos países

europeos. Un movimiento que puede caracterizarse, según el contexto, 'alternativo', 'inde-

pendiente' o 'radical' (veamos

Durante tres días, el festival

dará la oportunidad de inter-

cambiar materiales, ideas y in-

La Fundación "Europa Contra la Corriente" fue establecida en 1987 para llevar a cabo la organización del festival. El objeto de la Fundación es "estimular un intercambio libre y independiente de información en Europa por encima de las fronteras de las culturas nacionales".

Entre las fuentes de inspiración de esta iniciativa podemos mencionar la "Gegenbuchmesse" y la "Mainzer Minipresse Messe", ambos alemanes, y la inglesa "Radical Black & Thrild World Bookfair".

El "Foro Cultural" de países europeos, celebrado en 1985 en Budapest y el paralelo "Foro Alternativo", organizado en grupos de la oposición húngara, dieron la idea de un enfoque más amplio, por encima de las fronteras de los estados y idiomas.

Manifiesto

otro intercambio

de otro tipo de cultura

En la Europa de los estados nacionales con sus culturas 'nacionales' negociadas como bienes de comercio en el mercado internacional existe desde hace mucho

superando las limitaciones de nacionalidad rompiendo las normas aceptadas a través de los bloques de poder

Partiendo del deseo de expresarse de desarrollar su forma propia de ofrecer sus propias interpretaciones de apropiarse de todos los modos de expresión nacen productos como

posters, postales, libros, folletos, pamfletos, revistas, diapositivas, fotos, películas cassettes, discos, cassettes de video, asemblajes, instalaciones, sistemas de computación La circulación de estos productos no se limita a los círculos de los mismos productores

pero se extiende mucho más un intercambio amplio y constante

a pesar de la censura a pesar del control aduanero a pesar de limitaciones financieras

La manifestación EUROPA CONTRA LA CORRIENTE

- busca estimular este intercambio libre e independiente de información
- ★ busca establecer nuevas conexiones directas entre grupos y corrientes del Ural a Islandia del Cabo del Norte a Gibraltar
- ★ da la posibilidad de establecer nuevos contactos con un nuevo público

COCINA MARINERA

La manifestación

- niega líneas divisorias entre disciplinas: artes visuales-literaturamúsica-teatro-film... pero trata de puntos de vista multidisciplinares
- no se limita a un sólo asunto: política-minorías-medio ambiente-emancipación... pero quiere aclarar relaciones recíprocas
- no aspira a una reunión de gente de la misma disposición sino busca mostrar todo el espectro de opiniones

Editores independientes creadores de cultura alternativa productores radicales hagan confluir vuestra creatividad por tres días:

EUROPA CONTRA LA CORRIENTE El 15-16-17 de septiembre de 1989, Amsterdam

ro Alt grupo ra, die que ra die q

Entrega de Trofeos VII Juegos "Virgen del Carmen" organizados por el G.E. Estibadores portuarios

festividad de la "Virgen del Carmen", los VII Juegos recreativos

y deportivos, en los que han participado la mayoría obreros del

censo y compañeros de las Agencias Marítimas de este puerto.

CURCAMPEON	0.44405044	
SUBCAMPEUN	CAMPEON	TROFEOS DONADOS
Antonio Beardo Delgado Antonio Aragón González	Miguel Moncayo Lastostres Juan Cuesta Martínez	AA. "LA UNION" AA. "EL NORAY" AA. "EL NORAY"
Andres Sariot Cruz Agustín Benítez Baston	Miguel Jiménez Gutiérrez Tomás Morillo Fuentes	Agencia Marítima BERNARDINO ABAD, BANCO DE ANDALUCI
Miguel Moncayo Lastotres Juan Cuesta Martínez	Antonio Beardo Delgado Antonio Aragón González	Emp. Alq. Herramientas Portuarios M.P.O.
A "Los Millonarios" 3° "Los Corebesaos" 4° "Emp. Ordóñez"	"Los Loros de Casa Crespo"	Seg. "LA ESTRELLA" Ag. Marítima CONDEMINAS, SA Sindicatos Portuarios COORDINADORA ARCOMAR
"En Familia". "Concasa A" El Noray". "Epígrafes". "G. Pt. Sta. Maria". "Los Galeo "Los del Fondón". "Marítim al árbitro de todo el torneo S	. "Concasa B". "AA. E. Portuarios tas". "Churretes" na Gaditana" Sr. Núñez	ARCOMAR
"Saque Bola" Juan Domínguez Herrera ali	G.E. PTO. STA. MAR	
- Anfora caletera a la "AA El	Noray''	CONCASA
(celebrados los días 6, 7 y participaron: G.E. ASTILLEROS ESPAÑO G.E. TABACALERA	/ 8 de julio/89)	
G.E. BAZAN G.E. PORTUARIOS		
Participaron los siguientes ju Vargas. Juan Manzano. Ca Márquez Cerezo. Pepito.	ugadores, todos obreros porte arneiro. Casti. Aguero I. Aç Chico. Cristóbal. M. Vázque	uarios guero II.
	Antonio Beardo Delgado Antonio Aragón González Andres Sariot Cruz Agustín Benítez Baston Miguel Moncayo Lastotres Juan Cuesta Martínez A "Los Millonarios" 3° "Los Corebesaos" 4° "Emp. Ordóñez" Medallas al resto de los sigu "Portuarios 92". "Los Bum "En Familia". "Concasa A" El Noray". "Epigrafes". "G. Pt. Sta. Maria". "Los Galee "Los del Fondón". "Marítim al árbitro de todo el torneo s' Trofeo al portero más popul "Saque Bola" Juan Domínguez Herrera ali Anfora caletera a la "AA El I TROFEO EMPRESA NACI (celebrados los días 6, 7 y participaron: G.E. ASTILLEROS ESPAÑO G.E. TABACALERA G.E. BAZAN G.E. PORTUARIOS Subcampeón: E.N. BAZAN Participaron los siguientes ju Vargas. Juan Manzano. C. Márquez Cerezo. Pepito.	Antonio Aragón González Andres Sariot Cruz Agustín Benítez Baston Miguel Jiménez Gutiérrez Tomás Morillo Fuentes Miguel Moncayo Lastotres Juan Cuesta Martínez Antonio Beardo Delgado Antonio Aragón González A "Los Millonarios" 3° "Los Corebesaos" 4° "Emp. Ordóñez" "Los Bumers". "Saque Bola". "En Familia". "Concasa A". "Concasa B". "AA. El Noray". "Epigrafes" "G.E. Portuarios Pt. Sta. Maria". "Los Galeotas". "Churretes" "Los del Fondón". "Marítima Gaditana" al árbitro de todo el torneo Sr. Núñez Trofeo al portero más popular del equipo "Saque Bola" Juan Domínguez Herrera alias el "Carita" Anfora caletera a la "AA El Noray" I TROFEO EMPRESA NACIONAL BAZAN (celebrados los días 6, 7 y 8 de julio/89) participaron: G.E. ASTILLEROS ESPAÑOLES G.E. TABACALERA G.E. BAZAN

Dirigieron desde el banquillo: Jiménez y Julito

Los trofeos fueron entregados en el local social de la AA PORTUARIA "EL NORAY".



URTA A LA ROTEÑA (Plato típico Gaditano)

INGREDIENTES: (Para 6 personas)

Una urta de unos 2 kgs.

1 kg. de tomates maduros
500 grs. Pimientos verdes
500 grs. cebolla
4 dientes de ajo
150 cl. aceite aprox.
Pimienta y laurel (poca cant.)
Sal
Un poco de vino blanco seco

PREPARACIÓN:

Se limpia y se desespina la urta, sacando seis buenos filetes. Con la cabeza y las espinas se puede hacer una buena sopa.

Los tomates se remojan unos minutos en agua caliente para poder sacar la piel con mayor facilidad. Ponemos una sartén grande al fuego con la mitad del aceite y empezamos haciendo un sofrito, echamos en primer lugar los ajos cortados en láminas junto con la cebolla y los pimientos verdes, cuando esté todo tierno sin freir mucho, agregar los tomates y las especies y mover hasta que esté a punto.

Se colocan los filetes en una fuente de horno con el resto del aceite y se saltea un poco con vino de Jerez o Chiclana y a continuación se cubre con el sofrito que ya teníamos preparado y se trabaja un poco en el fuego para que el pescado se cueza por debajo, introduciéndolo después en el horno fuerte por espacio de unos diez minutos.

J.G.M. Cádiz **NÚMERO 50 OCTUBRE 1989**

VOZ DE LOS PUERTOS

BOLETÍN DE LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

Imprime Gratesa (Tarrasa) D.L. TF-282/88

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Congreso internacional de estibadores portuarios en Hamburgo

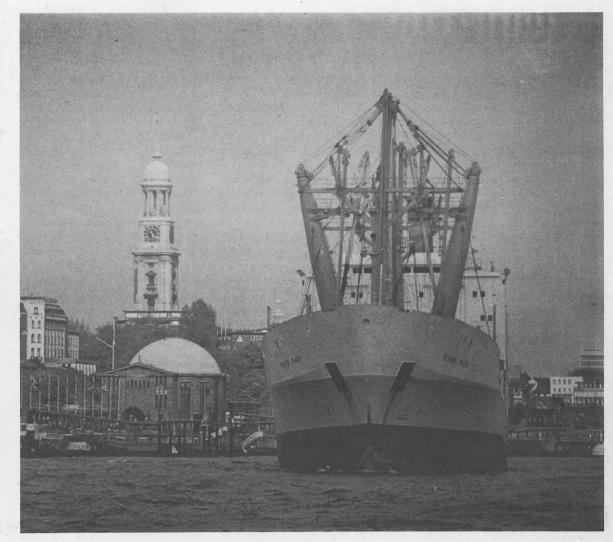
Coincidiendo con el 800 aniversario de la fundación del puerto de Hamburgo, se han reunido estibadores portuarios de diferentes puertos del mundo para intercambiar ideas y analizar la situación de los estibadores, muy parecida en casi todos los casos, como lo demuestran las huelgas en Inglaterra, Francia, Italia, Holanda, España, Japón, China y la India, donde se están aplicando políticas de destrucción de las condiciones de trabajo.

Este informe ha sido elaborado por los compañeros J.A. Madrid y Francisco Ramos, delegados de Coordinadora en este encuentro internacional de Hamburgo. En él destacan dos temas de vital importancia para todos nosotros, la tecnificación y el transporte en los puertos y sus consecuencias, y el tráfico de mercancías peligrosas.

En el próximo número de La Estiba publicaremos integras, las ponencias o informes que cada organización ha presentado.

En el marco del mismo congreso, los compañeros ingleses, presentaron una propuesta a debatir, para elaborar una Carta de los estibadores europeos

(a la pág. 5)



COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Algeciras: diez meses de conflicto

En estos momentos y durante casi un año ya, es en este puerto donde más fuerte se lucha por el mantenimiento y consecución de unas condiciones de trabajo dignas, después del Decreto del Gobierno del PSOE.

Recordamos que los principales problemas en la negociación són:

- el mantenimiento de los trabajos en tierra como tareas portuarias.

- El turno para festivos y domingos y su salario, muy bajo en la actualidad.

- Las manos de trabajo, que la patronal y gobierno pretenden reducir para buque containero a 2 trabajadores a bordo, 2 camioneros, 1 confronta y 1 capataz por cada tres manos. Propuesta abusiva e inaceptable.

- Ingreso de al menos 40 trabajadores en Sestibalsa de los eventuales que llevan años realizando gran número de jornadas mensuales en aquel puerto.

Aumento de plantilla justifi-

cadísimo ya que los estibadores doblan jornada muchos días y al que el gobierno no quiere acceder manteniendo en la precariedad a estos compaeñros. El ingreso de estos compañeros es condición irre-

- El aumento salarial. Este puerto mantiene salarios muy bajos.

No hay que olvidar la importancia estratégica que el puerto de Algeciras tiene en el Mediterráneo como base de las más grandes multinacionales del transporte: Sea-Land y Maerks y como punta de lanza de la competencia entre puertos para el Gobierno español, del que trata de hacer un patrón para remodelar los demás puertos, dando un paso de gigante en su proceso de privatización de los puertos.

(a la página 4)



SUMARIO

2. Agencia de Noticias Alternativà (ANA). ■ 3. El narco-capital. ■ 4. Algeciras: diez meses de conflicto. Tenerife: tres despedidos y cincuenta sancionados. San Carlos - Palamós. ■ 5. Congreso internacional de estibadores portuarios en Hamburgo. ■ 7. Una propuesta para una carta de los estibadores europeos. ■ 8. El peligro nuclear en los puertos.

Última hora

Tenerife: tres despedidos y cincuenta sancionados

(a la pág. 4)



27.7.89. A.N.T. LOS SALA-RIOS GALLEGOS, ENTRE LOS MAS BAJOS DEL MUNDO. El pago de la hora de trabajo entre los trabajadores de la industria en el Estado Español es uno de los más bajos del mundo y sólo mejora a los de Brasil, Taiwan y Corea del Sur, según el último informe publicado por la Oficina Estadística Laboral de los EE.UU. realizado en febrero de este año. Galicia tiene a su vez una masa salarial bruta por empleado inferior en un 15% a la media estatal.

Sobre un índice de 100 que toma como patrón a los EE. UU. con 1.680 ptas. por hora de trabajo en la industria, la Oficina Estadística situa en el primer lugar de los salarios del mundo de capitalismo privado a NORUEGA, con un índice de 131. Sigue la RFA, BELGICA, SUECIA y HOLANDA, DINAMARCA, FINLANDIA, AUSTRIA, FRANCIA, CANADÁ y JAPÓN.

8.9.89. CONTRA EL FMI. Los días 26 a 28 de septiembre se celebrará en Washington DC, EEUU, el congreso anual del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial. Miles de banqueros y empresarios se encontrarán para preparar la próxima etapa de su guerra de dominación e imposición de la deuda a la gente del "Tercer Mundo". Si antes se empleaba esclavitud y colonialismo, ahora esta "guerra de la deuda" no es más que un robo con violencia.

El año pasado el congreso del FMI se celebró en Berlín Oeste, con la asistencia de 14.000 banqueros, similar número de policías y, como recordareis, la celebración de una serie de movilizaciones muy efectivas con participación de autónomas/os, anarkas/os, antiimperialistas, otras gentes alternativas, etc. Este año también están previstas movilizaciones de protesta en muchos estados y acciones de resistencia contra bancos y entidades financieras, coincidiendo con la celebración del congreso. En Londres, por ejemplo, se ha convocado a una manifestación el 2 de sept. ante la sede del Banco de Inglaterra.

(Extraído de un informe de Ekomedia Londres.)

14.8.89. UPA. MEDICO DENUNCIA ENVENENA-MIENTO MASIVO DE KUR-DOS. Unos 2000 kurdos refugiados en Turquía han sido envenenados por una sustancia que se emplea en la fabricación de armas químicas, según denunciaron un médco y un periodista británicos en Londres. El doctor John Foran, presidente de la Asistencia

Médica Internacional y el periodista Gwinne Roberts sostuvieron que el análisis de sangre y de panes provenientes del campo de refugiados de Marin, Turquía, mostró la presencia de órganofosfatos altamente tóxicos. "Esto — afirmaron— deja pocas dudas de que esta gente haya sido envenenada con un potente agente que ataca al sistema nervioso".

Roberts dijo que los kurdos culpan al Gobierno de Irak del envenenamiento, que produce síntomas como dolor de estómago, visión borrosa y parálisis. Foran y Roberts viajaron a Turquía en Junio, tras las primeras denuncias de envenenamiento. El pueblo kurdo, musulmán, está repartido entre Irán, Irak, Turquía y la URSS y está siendo perseguido por estos estados. En los últimos meses varios miles de kurdos, provenientes de Turquía, han llegado a Gran Bretaña pidiendo asilo político.

23.9.89. TAS-TAS. DESDE EL 12 DE SEPTIEMBRE DEL 80 DICTADURA FASCISTA EN EL ESTADO TURCO. En "Turquía" 293 presos políticos están desde el 9 de julio en huelga de hambre en contra de las condiciones carcelarias que padecen. La mayoría de los huelguistas son kurdos, los cuales, desde siempre, han padecido las peores condiciones en las cárceles (8 presos en la misma celda, cuando en teoría debían dar cabida a 4, etc.). Sus reivindicaciones son: permiso para que los familiares puedan proporcionar comida, permiso sin limitación para beber agua, no restricciones en el uso del WC, derecho a radio, permiso de visita extensible a no familiares, posibilidad de lectura de revistas, periódicos, etc.

A los 35 días de la huelga de hambre el Ministerio de ¿Justicia? ordenó el traslado de todos los presos a la cárcel de Abyin. Durante las 15 horas que duró el traslado, dentro de camiones carcelarios sobrecargados, los presos estuvieron pidiendo ayuda constantemente. Los soldados les sacaron a la calle obligándoles a desnudarse al tiempo que les encañonaban, pegándoles brutalmente mientras gritaban a la gente: "Sigan a los comunistas, a los traidores, dadles muerte para que sepan lo que el Estado significa". El resultado de todo ello fue numerosos heridos, al menos dos muertos y otros dos desaparecidos. El Gobierno dijo que las muertes fueron causadas por deshidratación.

Cuando se hicieron públicas estas muertes, 1600 presas/os de diecinueve cárceles se unieron a la huelga de hambre. Uno de los puntos principales de sus actuales reivindicaciones es el castigo a los responsables de estas muertes. El Estado y el Gobierno turco continúan arreciando más que nunca su línea represiva, 9 años después del golpe militar. Hoy en día la ciudad de Abyin,

donde se encuentran los presos trasladados, está tomada militarmente; hay controles exhaustivos en las entradas a la ciudad, registros en hoteles en busca de delegaciones o asociaciones humanitarias y de familiares, siendo éstos estrechamente vigilados, ni se salva tampoco el hospital, sólo unos pocos parlamentarios pueden visitar a algunos presos. Los carceleros son miembros del cuerpo especial, conocidos por su brutalidad constante. Durante la huelga el Tribunal Militar turco celebró un juicio contra 723 personas, de las cuales la mayoría se encontraban en prisión preventiva desde el golpe militar. Este ha sido el juicio más masivo contra personas de la Organización Revolucionaria de "Turquía". La fiscalía militar acusó a esta organización del delito de conminación de una clase contra otra, o algo similar. El resultado del juicio ha sido la emisión de 3 condenas de muerte, 9 de cadena perpetua, cerca de 350 penas de prisión de hasta 20 años, siendo excarceladas 177 personas. Aparte queda el número de quienes murieron bajo tortura.

25.10.89. UPA. PROTESTA DE EMIGRANTES MARRO-QUIES CONTRA HASSAN II. Teniendo como fondo la visita del rey de Marruecos al estado español, la Asociación de Emigrantes Marroquíes en España convocó una concentración ante el Ministerio de Asuntos Exteriores.

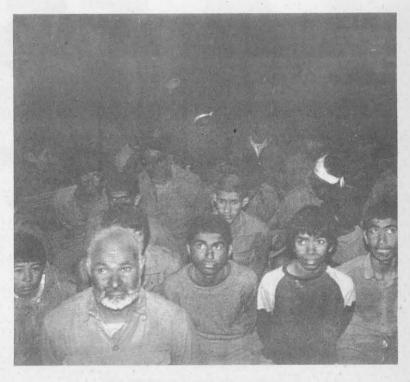
Alrededor de 200 personas profirieron gritos contra el régimen semifeudal y fascista que encabeza Hassan II. Un portavoz de los/as emigrantes explicó a la gente que en Marruecos mueren anualmente 25 personas a causa de torturas en las cárceles y que igualmente se sabe de la desaparición de otras 400 personas. Una pancarta decía, dirigiéndose a Hassan: "Podrás cortar las flores, pero no lograrás detener la primavera".

Por otra parte señalar que el principal motivo de la visita del monarca marroquí fue reforzar los lazos de cooperación militar y adquirir mayor cantidad de material bélico necesario para la guerra contra el Frente Polisario.

4.10.89. UPA. REFUGIADOS IRANIES CONTRA LA
POLITICA DE EXPULSIONES DEL GOBIERNO ESPAÑOL. "El 26 de septiembre pasado un refugiado político iraní
llamado Mojbatah Shada, resultó víctima de la política
reaccionaria del estado español.

Mojbatah fue detenido el 10 de septiembre por la Policía al estar indocumentado y fue llevado al centro de moratalaz, cárcel que en principio estaba destinada a los extranjeros a los que les había sido denegada la solicitud de refugio.

El dia 19 se ordenó su expulsión a Irán, aunque Mojbatah estaba reconocido como refugiado por la ONU y aunque los



abogados de Naciones Unidas y la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR) realizaron los trámites necesarios para conseguir la anulación de la orden de expulsión. Pero la policía española le condujo el día 26 al aeropuerto para su expulsión. Mojbatah sabía que en Irán no le esperaba más que la tortura y la ejecución y con la excusa de ir a recoger sus objetos personales, subió a su casa, arrojándose desde un 8º piso, muriendo pocas horas después.

La política reaccionaria del gobierno español se intensificó, en relación con la cuestión de los refugiados, tras la adhesión española a la CEE y el ejemplo más claro de este hecho es el número creciente de expulsiones, de solicitantes de refugio, a sus países de orígen, infringiendo así la normativa internacional sobre refugiados.

El gobierno, a consecuencia del restablecimiento de relaciones diplomáticas y económicas con la República Islámica de Irán, ha acosado a los refugiados que por las duras condiciones políticas y sociales derivadas del régimen dictatorial e inhumano de la República Islámica se vieron obligados a abandonar su país.

Como es bien sabido, muchos iraníes han sido expulsados y entregados. El gobierno español, utilizando las más sucias formas de propaganda, intenta dar mala fama a los refugiados para presentarles ante la opinión pública como ladrones y contrabandistas, para que sirva de tapadera a su política criminal y de expulsión de refugiados". — Grupo de Refugiados políticos Iraníes.

Para protestar por esta política inhumana y evitar más expulsiones de refugiados, el Grupo de Refugiados Políticos Iraníes convocó a una Sentada frente a la Delegación de Gobierno (Madrid) el 3 de octubre a las 17,30 h.

6.10.89. TAS-TAS. PROCE-SAMIENTO CONTRA EL ALGARROBO. El alcalde de Burgos, Josemaría Peña, alias "Algarrobo", será por fin procesado junto con otras 8 personas por un delito de fraude inmobiliario que podría ascender a unos 2500 millones de pesetas, nada menos.

A la denuncia inicial contra el alcalde, presentada por la Fed. de empresarios de la construcción (FEC), se sumó la acusación particular presentada por las asociaciones de vecinos, un colectivo popular y la CGT. Hay que decir que la acusación popular siempre ha manifestado que no tiene interés común con la FEC, que reune a empresarios de Burgos y es de carácter liberal de derechas, no abiertamente fascista como el alcalde.

El juzgado de Burgos ha decidido ahora el procesamiento del alcalde junto a otras 8 personas más: 4 concejales, el secretario del ayuntamiento, un arquitecto y dos funcionarios. El fiscal les acusa de prevaricación, falsedad de documentos y la estafa a los intereses de la ciudad, o sea, corrupción administrativa y pide una condena de hasta 9 años de prisión mayor y fianzas de diez millones.

La acusación popular pide que se procese a catorce personas en total, entre ellas al delegado de la junta de Castilla-León, señor Carracedo, que parece haber escapado de las miras del fiscal. Además la acusación popular pide condenas de más de treinta años de cárcel.

El Algarrobo y compañía hicieron uso de su situación de privilegio en el ayuntamiento a fin de favorecer en mayor medida al promotor de construcciones Mendez Poco, propietario de la inmobiliaria Riobena y al que se encontraban vinculados el algarrobo y su banda por razones de amistad y empresariales, ya que la esposa del alcalde también participa en la empresa. Además uno de los concejales procesado es socio de la empresa Villa Gonzalo, SA. fabricante de muebles de cocina.

Entre el 81 y 88 el ayuntamiento de Burgos concedió todo tipo de facilidades y beneficios para la construcción de los catorce inmuebles que se denuncian. El secretario de la institución fue el encargado de hacer desaparecer informes técnicos desfavorables y de incorporar otros a posteriori. Como ya dijimos se ha calculado en total un robo de unos 2500 millones de pelas (eso sin contar los sueldos de estos mamones en sí), teniéndose la impresión general de que lo que se conoce no es más que una pequeña parte.

De los catorce pisos denunciados hay ya dos con sentencia firme, un colegio construído ilegalmente y una elevación de plantas y ático por encima de lo permitido y que ahora el tribunal supremo obliga a demoler.

La acusación popular, en rueda de prensa, ha pedido dos cosas: que se cree una comisión prodimisión del alcalde, de hecho ests ya se ha creado, el miércoles 3 con una participación en la misma de 100 vecinos representando a 20 colectivos; y por otro lado que se encarcele al Algarrobo.

No ha empezado todavía este proceso cuando ya se ha destapado otro escándalo urbanístico de este alcalde tan salao. Dicho escándalo consiste en que la empresa de embutidos Campofrío consiguió que, unos días antes de las pasadas elecciones, el ayuntamiento concediera 36000 metros cuadrados de terreno por el precio tirao de 1000 pesetas por metro cuadrado.

4.10.89. UPA. LOS NEO-NAZIS DE LA RFA SE ASIENTAN EN' EL MAPA POLITICO. El partido republicano alemán, partido nazi de la RFA, sigue aumentando en número de votos en las distintas elecciones. Para los comicios locales del domingo 1 de octubre estaban presentes en los órganos de gobierno de varias ciudades alemanas, como Colonia.

Los neonazis estuvieron a punto de tener representación también en Bonn, capital de la RFA. El triunfo de la ultraderecha puso en alerta, hace ya bastante tiempo, a diferentes organizaciones antifascistas que se han manifestado en diversas ocasiones contra los nazis, tratando de frenar el auge de éstos, que desde las pasadas elecciones europeas y locales parece imparable.

El mensaje de los "republicanos", lejos de ocultar su ideología, continúa siendo fundamentalmente racista y nacionalista, encontrando una respuesta favorable en los sectores medios y bajos de la población de la RFA. De esta manera los nazis habrían obtenido los 70.000 votos de la cristiano-democracia y 14.000 de la social-democracia en las elecciones del 1 de octubre.

Los próximos comicios generales de 1990 parecen ser el punto de auge final de los "republicanos", sembrando la inquietud entre los sectores concienciadamente antifascistas de la RFA.

El narco-capital

De repente, de la noche al día, hay que afrontar un problema que parece que no había existido antes. Una nueva planta vegetal, -hoy, en pleno exterminio de la naturaleza-, parece haber surgido: la coca. Y el mundo del dinero, con su metrópoli en Norteamérica, se ha estremecido. ¿Y pues? La coca genera más de 400.000 millones de dólares de beneficio al año, lo que equivale a cuatro veces el presupuesto del estado español, y también el doble del valor de las ventas del petróleo mundial.

De las 400 toneladas de coca que se consumen anualmente en el mundo, la mitad lo son en Estados Unidos. Este país, que posee un sistema de satélites en el espacio que puede detectar nuevos yacimientos de petróleo, minas de valiosos metales, filones de materiales radioactivos, predecir huracanes y fotografiar una pelota de beisbol, no ha detectado quiénes son los verdaderos narcotraficantes que se mueven y tejen las redes en sus estados.

De repente, el escándalo. La cocaína produce 1600 muertos cada año en USA, - una quinceaba parte de las muertes que se producen en el mismo periodo y país, en los vehículos de la Ford, General Motors, Chrysler -. Los poseedores del dinero, que han reducido y mantienen en la miseria, entre otros a los países principales productores de la coca como son Colombia, Perú y Bolivia, sienten ahora una gran preocupación por ellos. Evidentemente no hay nada de filantropía ni de solidaridad, ni siquiera con los que han muerto de la droga ni de la miseria engendrada por las multinacionales que siguen presentes allí. Lo que sí preocupa es este ingente capital, creciente e incontrolado que se escapa, que no controlan aquellos que siempre lo controlaron todo: mano de obra, manufactura, embalaje, transporte, comercialización, seguros, industria farmacéutica...

La gran Banca se ha estremecido: el Banck of America, el Chase Manhattan Bank, el City Bank, Wall Street, todos ellos sillares del Fondo Monetario Internacional, son los que no pueden permitir que un poder económico como el llamado Cártel de Calí o de Mede-Ilín se mueva a sus anchas, rivalice con ellos; el presidente de Colombia Virgilio Barco está de acuerdo; este presidente antes había sido embajador en los Estados Unidos. Bancos que han endeudado y mantienen en la agonía a las gentes del tercer mundo, lo reclaman todo para sí. La droga debe ser destruída sólo si está en manos ajenas.

Antes fue la United Fruit

Company con el banano y otros frutos tropicales, o la Steamship Co. con las maderas de caoba, cedro, granadillo, o la Neptune Mining Co. con el oro. Para varios países latinoamericanos el café es el único producto que ha sido rentable en los mercados exteriores; Colombia es, después de Brasil, el primer productor de café, y el de mejor calidad, pero Estados Unidos, que es el primer importador, hace dos años saboteó el Acuerdo Internacional del café. Esta ruptura supuso, sólo para Colombia, la pérdida anual de 200 millones de dólares por la caída de los precios.

Es insultante para el capital americano, para los auténticos traficantes como son el Congreso, el Senado, la banca, las multinacionales, la propuesta

más legalizada porque la ley es y la hace el fuerte—, todo esto, no sólo se practica como bueno sino además como necesario, como la mejor manera, la única, de mantener el mundo en orden, y además en progreso.

Y a escala mayor, esto se traduce en los campos de Sabra y Chatila, exterminios en Palestina, masacres en Sudáfrica, bombardeos en Trípoli, Grenada, en el creciente racismo de nuestro país alimentado por las leyes de extranjería.

Y tan grave como esto, o más aún porque ello va dando carta blanca a todas las justificaciones para todas las aberraciones que se van multiplicando, se extiende entre nosotros -y no de forma casual - la pérdida de la conciencia solidaria, la pereza a preguntarnos el porqué de todo eso, la renuncia a pensar y decidir por nosotros mismos, a claudicar en la resistencia a ser diluídos por el dinero y el trabajo. Pero el capital ha decretado que este proceso de drogadicción, es

30% en educación y tratamiento. De esta cantidad total se dedicarán 260 millones de dólares (31.200 millones de pesetas) a Colombia, Bolivia y Perú. Otras cantidades están ya llegando a estos países, junto una vez más con tropas y equipos militares. Son formas de penetración y ocupación político-militar, en las vísperas del V Centenario.

El gobierno español se ha solidarizado estrechamente en esta nueva cruzada con el gobierno USA. Todos recordamos cómo hace sólo unas semanas este gobierno español firmó un contrato de venta de armas a la dictadura de Turquía por valor de cien mil millones de pesetas. Igualmente con Marruecos, otra venta de otros cien mil millones más. España, socialista, defensora como quien más de los derechos humanos; con más de 30.000 presos hacinados en cárceles sin ningún derecho; suministradora de armas a Guatemala, donde se opera el exterminio de sus indígenas en



de los traficantes menores colombianos, de pagar ellos mismos la Deuda Externa, deuda que los traficantes mayoes les han impuesto.

Porque hoy, en realidad, ¿quiénes son los grandes traficantes munidales que verdaderamente deciden sobre quién debe morir, quién debe ser más y más rico, quiénes más y más pobres?, ¿quiénes son los maestros del gansterismo?, ¿quienes decretan lo que es bueno y lo que es malo? Es ya frecuente, normal, que aquello que es delictivo para una persona o una comunidad, es bueno y necesario para el poderoso. Así, el aprovecharse del trabajo ajeno, o de los bienes que son de todos, o el mantener en cárcel - que no es secuestro-, durante días o treinta años a personas que en mucha menor escala reproducen lo que ven en los amos de poder, -o a veces sólo por luchar contra esta situación adelegal, que conviene para el devenir y que precisamente hay que penar lo contrario. La droga que exterminó medio Vietnam, que ha instaurado el trabajo en cadena bajo la espada del cronómetro, que ha sembrado el mundo de radioactividad, cínicamente declara la guerra a la otra droga porque es una "amenaza para los valores humanos".

Los dólares de la coca en USA, equivalen precisamente al conjunto del Producto Interior Bruto de Colombia, Bolivia y Perú. Contra esta droga, Bush ha entregado, en tres meses, siete mil doscientos millones de pesetas a Colombia en material militar. Y ya en el delirio, para 1990 Bush destinará casi un billón de pesetas en esta lucha. Digamos -lo dice él-, que el 70% de esta partida será destinada a la represión (aumento en un 85% de las celdas carcelarias para cuestiones de droga), y un las silenciosas altiplanicies; que asesora y alecciona a las policías latinoamericanas en la represión; con el dinero de la venta de armas que son y van para matar, se va a luchar contra "la droga que mata".

No nos engañemos: la droga puede matar, como el alcohol también lo hace, e incluso, aunque más lentamente, puede hacerlo el tabaco. En los tiempos de la ley seça los alijos de alcohol eran destruídos y sus fotos mostradas al público a través de la prensa de la épo ca; los traficantes, encarcelados. Hasta que se convirtió en un producto cuyo control pasó a manos de los que va tenían otros poderes superiores. Entonces ya no fue tan malo, y se dejó de quemar y los nuevos traficantes fueron respetados, porque eran los que habían cambiado las reglas del juego, las leyes.

Algeciras: diez meses de conflicto

PUERTO DE ALGECIRAS EN EL AÑO 1989

Los aspectos más importantes que hay que tratar son los siguientes:

- 1º Sindicación
- 2º Negociación del Convenio Colectivo.
- 3º Medidas de presión laboral.
 - por empresas
 - por los trabajadores

Sindicación

En otros tiempos pasados la situación sindical en el puerto era bien diferente de la actual. Los trabajadores fijos de las empresas estibadoras y los trabajadores fijos de la O.T.P. mantenían unas relaciones bastante tensas debido principalmente a que los primeros veían que nosotros estábamos bien organizados, tanto sindical como humanamente, mientras ellos no, siendo utilizados por las empresas en contra de los intereses comunes, que en aquel entonces ellos creían que sólo eran nuestros intereses. Así se dio el caso de que en una ocasión se manifestaron por las calles de Algeciras en contra de los estibadores de la O.T.P. y de su organización sindical, COORDINA-DORA.

Actualmente la situación ha cambiado y en estos momentos hay un número bastante elevado de estibadores fijos de empresa afiliados a la Coordinadora, aparte de la total afiliación de los fijos de Sestibalsa y de los eventuales. Todos estos trabajadores luchan por la consecución de un solo convenio que regule todas las actividades portuarias de estiba, desestiba y labores complementarias, tales como entrega y recepción, y que se aplique a todos los trabajadores que las realicen.

Negociación del actual convenio colectivo

En los primeros días del año 89 se empezó a negociar el Convenio colectivo del puerto de Algeciras-La línea. Diez meses más tarde el puerto vive una situación de conflicto provocada por la indecisión y el desconocimiento de las empresas, que una vez iniciada la negociación se han ido dando cuenta que no les interesa que el convenio se adecue totalmente a la Legislación (Real Decreto) y al acuerdo sectorial, porque para ellas supondría una pérdida del poder actual y del privilegio que gozan, tanto a nivel económico, laboral y administrativo.

En los primeros días de negociación se llegaron a una serie de compromisos, hasta el punto de que en el mes de junio estaba listo en lo referente a aspectos generales, quedando sólo por negociar aspectos específicos tales como salario y organización del trabajo.

Una vez iniciada la negociación de estos dos puntos, salario y organización del trabajo, las empresas estibadoras empezaron a perder el interés por la negociación, y dejaron de asistir a las reuniones representantes con capacidad de decisión, acudiendo colaboradores de tercer orden que no podían decidir nada y que nos hacían esperar días para saber si lo que habían dicho valía o no, o que se iban escapando día a día, tratando problemas intranscendentes que les iban acaeciendo en las empresas.

Esta actitud de las empresas provocó que los estibadores comenzaran a presionar con medidas, legales, tales como negarse al doble de jornada. El colectivo eventual en apoyo de sus compañeros, y aún perjudicándose económicamente, tomó la decisión de no acudir a nombramiento mientras la situación del convenio se mantuviese estacionaria por parte de las empresas.

Ante esta situación las empresas estibadoras se comprometieron a negociar activamente y a mandar en su representación a los gerentes, comprometiéndose junto con el presidente de la Junta de obras del puerto y los estibadores que para el día 15 de septiembre habría que tener totalmente terminado el Convenio, a falta de que la Administración le diera su visto bueno.

Una vez llegado el plazo y en vista de que las empresas y los representantes de Setibalsa no habían cumplido lo prometido los estibadores tomaron la decisión definitiva de romper la paz laboral con la colaboración incondicional de los eventuales

En octubre y en una situación tensa, el Presidente de la junta de obras del puerto convoca a negociación a las partes y se nos sorprende diciéndo nos que hay una serie de puntos, de aspecto general y, que ya estaban negociados, que habría que volver a negociar por que no aceptan la redacción que se les había dado, y ello a pesar de que en su día participaron en la misma. Prácticamente se rompen las negociaciones y la situación laboral y la paz social se deterioran hasta el punto de que las empresas estibadoras desvían los barcos hacia otros puertos.

Actualmente no hay trabajo y se está pendiente de una última propuesta de convenio, en todos sus aspectos, por las empresas estibadoras.

Medidas de presión

Desde que se empezó a negociar el convenio ha existido una presión psicológica por parte de las empresas, que decían que tenían mucho dinero y que se podían ir cuando les diera la gana dejando el puerto sin trabajo y desprestigiado.

Durante los primeros meses los trabajadores conscientes de la importancia de la negociación mantuvieron la paz laboral para evitar falsos pretextos de las empresas para romper la negociación.

Conforme transcurría el tiempo y al ver la actitud pasiva de las empresas la situación empezó a tornarse cada vez más tensa, sobre todo en las Asambleas que convocaba el comité de empresa, en la que se apreciaba ciertos aires de impaciencia, y que en todo momento se trataron de ahuyentar por los miembros del comité

A mediados de Julio y vista la total falta de colaboración de las empresas en la negociación los estibadores adoptaron algunas medidas de presión, tales como informar a la opinión pública mediante denuncias a los medios de comunicación de la verdadera situación del puerto y del convenio.

Llegados al 15 de septiembre y ante la falta de convenio, y consiguiente incumplimiento del compromiso del Presidente de la Junta de obras del puerto y empresas estibadoras, los estibadores reunidos en Asamblea tomaban la decisión de no realizar doble jornada hasta la firma del convenio. Por su parte los eventuales, también reunidos en asamblea y en apoyo de sus compañeros en pro de la firma del convenio, acordaban no realizar jornadas.

Las empresas a partir de dicho día, 15-9-89, y con el fin de coaccionar a los estibadores, deciden desviar los buques hacia otros puertos. Con esta situación el puerto se queda prácticamente sin trabajo creándose situaciones extremas v tensas como la del día 19-10-89 en que Sestibalsa procede a un cierre patronal injustificado basado en falsos pretextos. Con esta situación los estibadores y eventuales se movilizan y con cortes de carreteras, encierros en la Junta de obras del puerto y manifestaciones en la calle se logra una entrevista con el Presidente de la Junta de obras del Puerto, en la cual se acuerda levantar el cierre a cambio de cesar en las manifestaciones llevadas a cabo ese día.

A partir de entonces se mantienen reuniones a marchas forzadas para intentar terminar de negociar el convenio.



Tenerife: tres despedidos y cincuenta sancionados

En el Puerto de Tenerife han sido despedidos tres trabajadores portuarios además de otros 50 sancionados. De estos 53 trabajadores, dos son miembros del Comité de Empresa y uno está entre los despedidos.

Todo empezó entre el 6 y el 11 de octubre cuando las empresas pidieron gruístas de la lista y la Sociedad Estatal se negó a nombrarlos, alegando que no tienen la suficiente experiencia para manejar las gruas Demag y América, pero esto no es cierto, ya que existen gruístas con los títulos.

Ante esto, se paran los barcos que no llevan gruístas de la Rotación, llevándolos de la empresa CAPSA, lo que se considera prestamismo laboral. El día 13 llegan las cartas de

despido y las demás sanciones.

La empresa que solicitó los despidos fue UNESCA y TRANSMEDITERRANEA sólo sanciones, ya que los barcos que se pararon eran de esas empresas.

Posteriormente, el día 14 hubo una Asamblea en la que se acordó elevar una propuesta para que se realizaran cursos de formación y que los gruístas con menos experiencia, la adquieran trabajando una hora en las mismas.

El miércoles día 18 se reunió la Junta de Administración sin conocerse aún lo acordado en esa reunión.

S.C. Tenerife 19 de octubre de 1989

San Carlos - Palamós

Fuerte preocupación en estos puertos ante la ignorancia que sufren tanto de la Administración central como de la Generalitat. Hay que tener en cuenta que el índice de ocupación actual es bajo. En reunión mantenida con la patronal y Generalitat se compromete ésta a crear algún tipo de Socie-

dad que garantice el empleo a los trabajadores a condición que Madrid le trasvase el dinero que actualmente invierte en estos puertos. Se acordó hacer estudio de costos para hacer propuesta a la Administración Central.

Congreso internacional de estibadores portuarios en Hamburgo

CONGRESO INTERNACIONAL CELEBRADO EN HAMBURGO EL 21-9-89

Se comienzan las sesiones de trabajo a las 9,00 a.m.

Los compañeros de Bremen toman la palabra:

Expresan que en su puerto lo que más trabajan es la M/general y en Bremen Halem contenedores. Sobre el 62% y el 80% de la mercancía que entra o sale es de y para Alemania porque es un puerto muy organizado.

La competencia no es igualitaria. El fuerte de este puerto es que comercia con los paises que no son de la CEE. Hasta el año 1975 hubo un descenso pero ahora hay un gran resurgimiento. Han hablado de un sistema Tele Port. o centro de información y distribución. El 50% de la mercancía se transporta en tren. La efectividad tiene tres factores:

1) Transporte; 2) Humano (cualificado y motivado: son formados en una escuela de BLG es una de las empresas más fuertes del puerto. 3) Informática. El sindicato participa en la solución del problema.

Puerto de Rotherdam: Tiene una calidad muy alta en el Servicio: 1) Concepto logístico; 2) Seguridad; 3) Velicidad de Información; 4) Tele Port.

La seguridad es muy buena, trabajan sólo 32 horas semanales y ganan mucho. Otro tema que está haciendo que cambie es el tema de la aduana:

Los importadores y exportadores necesitan que las mercancías vengan en buen estado pero eso supone una gran discusión de tipo ecológico que está en discusión: el mercado del petróleo y derivados.

Se está pensando que para el 92 se tendería a unos bloques de puertos que tengan las mismas connotaciones. Los dos temas para lograr este objetivo son calidad del servicio y cercanías a las costas. Por otro lado se busca que no sólo sea un sitio para el trabajo, sino que sea otra cosa.

Puerto de Brujas: Hasta los años 70 que el puerto tiene mucho petróleo y que trabajan miles de toneladas de contenedores. Lo más importante es el trabajo de graneles: han construído una nueva terminal para atraer o mantener los clientes. Han aumentado en los últimos seis años 27 millones de TM. y en los próximos se aumentarán más. Ellos toman una gran parte de la mercancía del puerto de Rotherdam y hacen la distribución, pero ellos están limitados ya que ahora son semipúblicos y el gobierno les va

a quitar la subvención.

La parte privada mantiene toda la infraestructura de las calles y material etc. y por otro lado también alquilan terrenos a otras empresas.

El puerto de Bremen es un 45% privado. El de Rotherdam es totalmente público. Ahora hay un gran proyecto de construcción de una gran terminal de trenes. Para el tema de la financiación de los puertos se está pensando para el 92 que se haga una política general de los puertos de la CEE.

Dia 22-9₁89

Difusión del proyecto SAR: ISETEC (Tecnología Innovadora de Puertos Marítimos): representante de una minoría con base en Hamburgo y Bremen. Esta empresa tiene un movimiento de un 60% de contenedores.

En 1986, 5 miembros quedan en el proyecto.

Dia 23-9-89

Hoy se tratará sobre los temas de la tecnificación y el transporte en los puertos y sus consecuencias y como cada uno tiene el informe de cada país facilitará las discusiones.

 En primer lugar se nos explica la participación de los compañeros italianos que alegan que no creen que en esta conferencia se logre una gran solidaridad:

Seguidamente se empiezan a presentar todos los participantes a la conferencia. Hay compañeros que no son portuarios pero están en la lucha con ellos. Los compañeros holandeses se marchan porque tienen muchos problemas en su puerto y es probable que estén hoy en huelga.

Las Multinacionales hacen una política similar en todos los puertos del mundo para conseguir una más clara operativa.

Las máquinas de producción tienen una flexibilidad muy grande en base a que todas valen. Las grandes cantidades de toneladas que mueven exigen que el trabajo sea continuo las 24 horas del día, y ello posibilita el quitar gente y poder hacer el cambio de los equipos de trabajo sin problemas. Por otro lado las Multinacionales están logrando concentrar los dineros para hacer más fuerte y que no se puedan generar conflictos ya que su fuerza es tal que los gobiernos les facilitan toda clase de concesiones influyendo en menos mano de obra. Por ejemplo en Bremen Hagem, hay una empresa en que sin permiso de 3.000.000,- de TM. Se han comprado 250 barcos de gran capacidad de carga, con lo cual creen que van a cambiar el sistema de los contenedores.

Para los puertos esto va a

Para los puertos esto va a suponer un cambio en los equipos de trabajo, por lo cual habrá una flexibilidad igual que en otros sectores que trabajan 24 horas y se están utilizando contra los estibadores portuarios. Se trata de utilizar a otra gente que no tiene los mismos puntos de vista que los portuarios.

ella no se pueden celebrar

asambleas y les pide los mate-

riales. Esta empresa es de

montaje de camiones y co-

Para que se pueda ver cual

es la fuerza que tienen estas

grandes multinacionales tene-

mos el exponente de que con-

trolan por medio de ordenado-

res todos los movimientos de

las máquinas (camiones) por

todo el mundo y con ello se

consigue un control total de la

mano de obra. Ahora queda

claro que el objetivo del presi-

dente del Transporte Interna-

cional es la acumulación de

El 70% del transporte pasará

por las manos de sólo 7 em-

presas y 10 puertos. En los úl-

timos años habrán barcos de

4000 TEU y capacidad para

capital.

Exifix es un sistema para la conexión del llenado y vaciado de las mercancías y el transporte para conseguir un gran control, y con ello lo que logran es pasar de un trabajo portuario a hacer que el trabajo se iguale en todos los puertos y países.

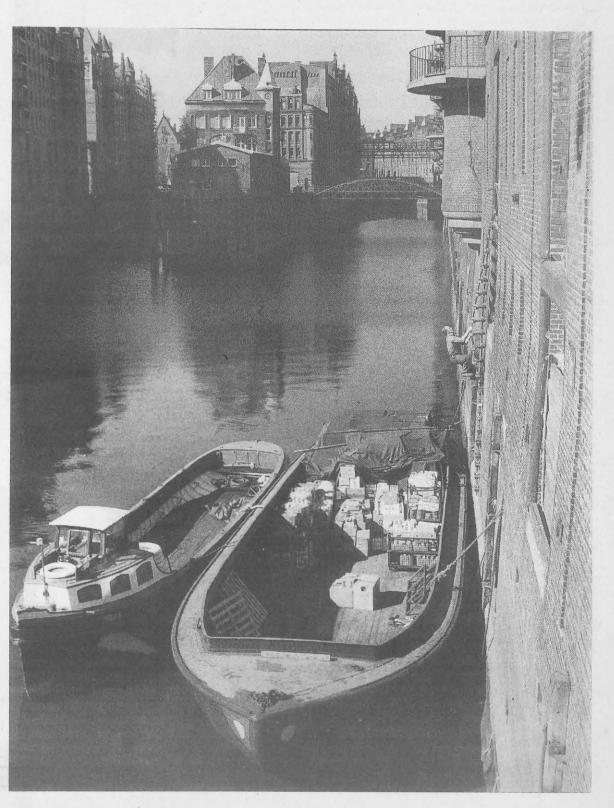
Hay una opinión que la reserva de los portuarios en el mundo, con las técnicas de desarrollo ya no sirven y que hay que sustituirlos por nuevos que no hayan vivido en los puertos. Ellos vendrían con otra idea de lo que es el puerto. Por otro lado esta gente tendría sólo la idea de trabajar

con máquinas sin trabajo humano.

El control de los datos y la fuerza de trabajo en el transporte está siendo controlado por unas pocas empresas y los trabajadores están sin saber el gran problema que les está afectando. Se están aplicando políticas de destrucción de las condiciones de trabajo en todos los paises del mundo, lo que ha llevado a la huelga en muchos paises, como por ejemplo, Italia, Francia, Holanda, Inglaterra, Japón, China, Indía y España. Para ilustrar lo que se ha expuesto se va a poner un vídeo, sobre la alta tecnología en el transporte de contenedores.

La película da lugar a un amplio debate con la intervención de los compañeros asistentes. Se resalta en ella, el hecho de la estrategia de la CEE sobre el transporte incluídos trenes rápidos y autopistas.

Estas ideas sólo persiguen la racionalización y flexibilidad de los puestos de trabajo de todos los sectores del transporte del mundo. Con estas ideas vienen a cortar las posibilidades de que en un país o puerto haya una huelga teniéndolo to-





do tan planeado, sólo cambia de país o puerto y ya tienen el problema resuelto.

El compañero Jim Stalinka: con lo que he visto me ha hecho pensar en que no se puede luchar, pero por otro lado hay que buscar la gente que trabaje dentro de las empresas y una posible arma para luchar contra este terrible peligro. Yo recuerdo cuando 21 años atrás llegó la empresa ECT (terminal de contenedores) no pensamos que algún día se pudiera trabajar sin portuarios, ejemplo, la terminal del delta n.2.

También tenemos otras modalidades de trabajo como son el ro-ro y mercancías generales. La velocidad es dos o tres veces más grande en estos momentos porque se tienen unas maquinarias muy modernas, pero ello trae consigo el que el nivel de empleo va bajando terriblemente en todos los puertos y países. No tenemos que olvidar que los contenedores hay que conseguir que sean llenados y vaciados en el puerto, en este momento que todavía tenemos el control de la carga y descarga.

El compañero Thomas de Rotherdam: creo que después de ver la película sería muy difícil luchar ya que esos sitios ya no trabaja nadie. Por lo tanto, hay que buscar la solución ahora ya que en otro momento será imposible.

El compañero de Bélgica dice que por lo que él ha visto la inversión tiene que ser tan grande que las empresas tendrán que unirse para lograr el proyecto. Los trabajadores seremos la carne de cañón: se bajarán los salarios, se aumentarán los rendimientos y se cambiarán las condiciones de trabajo en general. Eso traería consigo la lucha de los trabajadores entre sí, no sólo los trabajadores de un mismo puerto, sino de otros también, con lo que sería casi imposible la solidaridad de otros compañeros de nuestra clase. Estos proyectos están fomentados por el banco mundial con lo cual se sabe quién está detrás de todo este asunto.

El compañero del Liverpool plantea, que desde su punto de vista, el objetivo que pretenden es acabar con las leyes laborales, los convenios, los sistemas de trabajo, los sindicatos y todo lo relacionado con la defensa de los trabaja-

dores

Juan Madrid: por lo que se puede ser todos los trabajadores de todos los países tenemos el mismo problema y las empresas del transporte están queriendo hacer nuestro trabajo fuera de los puertos y ya por lo que hemos podido ver en la película ya que no hay trabajadores en esas terminales estamos en un buen momento, antes de que empiecen a funcionar para estudiar cual sería el

límite de la permisividad de la tecnología en los puertos. Por otro lado ver la posibilidad de buscar que clase de lucha tendríamos que hacer en conjunto porque ya en estos momentos sólo somos el 50% de los trabajadores que operábamos hace 5 o 6 años. Por otro lado hacer un seguimiento de los partidos políticos en toda Europa y cuáles son sus planteamientos ante este tema.

Sergio Boloña empieza explicando la situación en su país. El conflicto en este año es el más grave desde el término de la II Guerra Mundial. La estrategia del gobierno ha sido la abolición de la ley de los portuarios del pais. En relación a este tema habían quedado todos los puertos en luchar por la no abolición de esta ley, pero sólo los compañeros de Génova se han quedado en la lucha. Por otro lado, los compañeros de Génova han abierto la lucha a los ferroviarios, y han logrado hacer 14 huelgas generales y han paralizado todo el tráfico de ferrocarriles y están tratando de que se unan los maestros camioneros y otros colectivos. Por otro lado con el soporte de la compañía única, han hecho un consorcio de 200 conductores que tienen 400 camiones aproximadamente. Con esto, la compañía única intenta conseguir todo el sistema de los transportes de mercancías y están tratando de hacer unos contratos con los armadores para llegar a ese sistema y lograr la supervivencia del trabajo en el puerto, ya

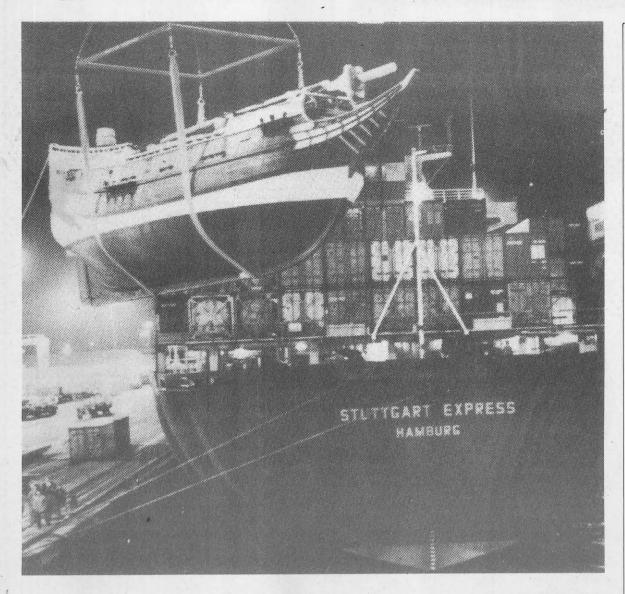
que como se ha visto, en otros paises están en manos de las empresas del transporte. Son conscientes de la dificultad de este proyecto. Para el próximo mes hay prevista una nueva huelga general contra el gobierno ya que este sigue con la idea del proyecto de abolición de la ley.

Wecell de Hamburgo quiere hablar del trabajo que se ha hecho y conocer las jubilaciones que se van haciendo en muchos puertos. Los que se han ido de los puertos, que todavía había buenas condiciones humanas, han abandonado sin luchar y sin conseguir la continuidad del trabajo digno. Ahora están negociando el convenio pero los trabajadores no apoyan. Creen que solamente con palabras se solucionan los temas, sabiendo que esa no es la forma.

El compañero de Hong-Kong dice que está muy contento de estar en esta asamblea y que también ve que los problemas son los mismos en todas partes. Que las empresas y los gobiernos están adquiriendo desde hace 20 años la nueva tecnología occidental para la contenerización y que esto supone el 60% de los trabajadores de Hong-Kong, sean conductores o máquinas, de unos 70.000 trabajadores que hay en el puerto.

Por parte de Jimmy Noolan nos plantea lo que a su modo de ver habría que hacer una carta de todos los países y puertos que estamos en esta conferencia, donde se pusie-





ran los puntos de protesta en contra de la agresión que estamos recibiendo los portuarios en todos los puertos y países. Esta carta es recogida como documento de estudio y sería estudiada en todos los puertos y países. Tiene como objeto la denuncia a la OIT de la política antisocial y antiobrera de los gobiernos y empresas.

Por otro lado nos dicen los ingleses que ellos no han sido vencidos en esta última huelga que han tenido, aunque se han quedado solos y sin el apoyo del sindicato que había prometido la solidaridad de otros sectores del transporte sin conseguirlo. Dicen que Gran Bretaña está asumiendo la política que se ha llevado en Chile, con lo que conlleva de destrucción del movimiento sindical. El gobierno con ello pretende dar una lección a los otros sectores, como ya lo hizo con los marinos, mineros, etc. El gobierno además les dio a las empresas 150 millones de libras para que cerraran los puertos. También han despedido a un gran número de trabajadores.

Otro tema importante de la Conferencia fue el relativo al tráfico de mercancías peligrosas. En este tema se abrió un debate y casi todos los puertos que intervinieron detectan que el tráfico de estas mercancías peligrosas está sin las debidas garantías de seguridad sin saber los portuarios en la mayoría de las veces qué productos están manipulando y qué peligro corren. Se tiene que tender a que haya una información de los buques o contenedores que traen esas mercancías y tratar de bloquearlas en los puertos de origen y destino.

Sergio Boloña aportaba un estudio sobre un accidente en el puerto de RAVENA, que trabaja productos químicos y graneles. Hay muy pocos accidentes pero la primera causa de mortalidad es cáncer, probablemente producido por Asbestosis lo cual tiene unas repercusiones gravísimas.

La multinacional Bayer, está transportando diferentes tipos de productos en un mismo barco. En Alemania y otros puertos se está haciendo un seguimiento especial a las mercancías eligrosas. Se insiste en que las mercancías se están manipulando sin ningún tipo de señalización del contenido y toxicidad. Hemos solicitado nos remitan qué tipos de normas internacionales existen sobre la regulación de estas mercancías tóxicas y peligrosas.

Jimmy Nolan, nos dice que en los años 70 el gobierno creó una ley de S. e H. que protegía a los estibadores. Esta legislación fue un paso adelante. Esa legislación obligaba a las empresas y a los armadores a relacionar las mercancías que eran objeto del transporte y si se encontraba que dentro de las transportadas había algunas cargas peligrosas no se trabajaban. Era obligado comunicar a los delegados sindicales los peligros que ostentaban estos productos para su manipulación. También los bomberos ingleses de las ciudades portuarias tienen una obligación de un control sobre las mercancías inflamables. Con la cooperación de estos últimos y las empresas que estudian las mercancías peligrosas, los trabajadores saben los productos que se están manipulando. Con estos informes se reducen los accidentes en el puerto y su entorno.

La importancia de los temas tratados nos viene a poner de manifiesto la necesidad de la denuncia y negativa de los trabajadores portuarios a trabajar con esas mercancías peligrosas en las actuales condiciones, por lo que se tendría que alcanzar una conexión mayor entre todos los países y puertos y mayor nivel de información sobre estos temas para poder hacer una coordinación eficaz de las acciones a tomar. También la exigencia de que se nos informe qué clases de mercancías estamos manipulando. La obligación inexcusable de saber de antemano qué riesgos corren nuestras vidas o nuestra salud.

Se pide como conclusión, que la carta que se ha aportado sea estudiada a niveles de puertos y se añadan las enmiendas que se crean oportunas y se manden al compañero Ekar, para que él canalice su distribución a los demás puertos. Se planteó que en la próxima reunión que sería en la primavera del próximo año se adopta su contenido final como acuerdo definitivo a seguir por todos los puertos componentes de la conferencia.

Se planteó por otro lado, la conveniencia de realizar una especie de reuniones de zona antes de la conferencia de primavera, donde los puertos del norte de Europa se reunieran por una parte, y los del sur por otro lado, con el objetivo de unificar criterios.

Hamburgo, del 20 al 25 de septiembre de 1989.

Una propuesta para una carta de los estibadores europeos

Hay un asalto mundial a la seguridad del empleo y a las reglas que protegen los estibadores contra la explotación y el trabajo precario.

Se luchó contra los asaltos en Inglaterra, en Italia y en España. Lord Plumb, que estuvo en aquel entonces el presidente del partido conservador inglés en el Parlamento Europeo, escribió en mayo 1989 sobre 'las prácticas restrictivas en los puertos europeos' como blancos a destruir en la Europa del 'libre mercado' de 1992.

Además, la Federación de los Puertos Ingleses, en consecuencia del éxito de la destrucción del esquema de labor, ahora tiene proyectos para lanzar una campaña en favor de la supresión del derecho de los países europeos de prestar subsidio a las actividades portuarias, como el segundo paso hacia un mercado de regulado de transbordo. Creemos que ahora los estibadores, sus sindicatos y los partidos políticos y grupos solidarios tienen que llevar a cabo una campaña para una carta de los estibadores europeos.

La carta tendrá como objetivo de establecer condiciones de trabajo comunes para todos los puertos de estiba, muelles, costas, ríos y canales navegables de todos los países europeos:

1. Reconocimiento completo de los sindicatos por las autoridades portuarias y por todos los patrones de las empresas de estiba.

2. Hay que establecer, a través de negociaciones apoyadas por la legislación, un registro de todos los estibadores que tienen el derecho de trabajar en la industria de
empresa, con un sistema de juntas al nivel portuario, nacional, europeo y portuario — que consisten de números
iguales de representantes de
sindicatos y patrones — para
administrar la mano de obra
en la industria.

3. Los sindicatos de los obreros portuarios de toda Europa se pondrán de acuerdo sobre una demanda conjunta al nivel europeo de un consejo industrial europeo en el cual patrones y sindicatos negociarán para establecer un criterio mínimo común de salarios, jornadas y condiciones de trabajo, que debe ajustarse a los mejores criterios que existen en la industria europea.

4. Además de la regulación de la mano de obra, la junta (a que se refiere el número 2) debe regular y fortalecer la registración de los patrones portuarios y la licencia de operación del comercio de estiba. Tienen que adoptar y

fortalecer criterios de salud y seguridad, de las pensiones y de la seguridad social para toda la industria, y adoptar otra vez las mejores prácticas que existieron antes del asalto contra y la supresión de estos criterios y prácticas. Las actividades de las juntas serán financiadas por impuestos pagados por los patrones portuarios registrados y las autoridades portuarias.

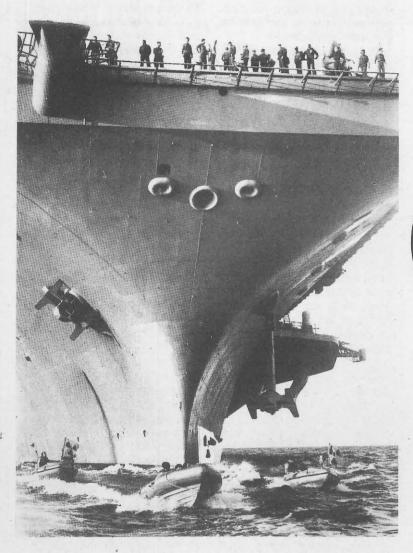
5. Además, los sindicatos y sus partidarios cooperarán para lograr la integración de la industria portuaria en un sistema de transporte integrado consistiendo de todos los sistemas de transporte de transbordo por ferroviario, carretera, mar, ríos y aire. En el sistema hay que incluir esquemas de control y de reserva de mano de obra, adaptados a las necesidades de cada sector y siguiendo las reglas del esquema de los estibadores. La planificación de los sistemas de transporte en Europa será un servicio público y social, dando prioridad a los intereses sociales, económicos y del medio ambiente no solamente los intereses de los trabajadores industriales, sino los de toda la sociedad. Este sistema no destruiría las finanzas públicas, sino sería una posibilidad de reintroducir la mejor práctica en un estado de bienestar y de ayuda social, y de la restructuración del sector.

Hacemos un llamamiento a todos los sindicatos, partidos políticos y grupos solidarios, y sobre todo miembros del parlamento europeo, de encargarse de estas demandas y de presionar para que sean realizadas. Hacemos un llamamiento a los sindicatos de coordinar estas demandas para organizar una serie de conferencias del fuero de los estibadores a todos los niveles, europeo, nacional y local, como prioridad.

Declaramos que, si el programa no cambia vigorosamente, la pesadilla que nos proponen los del libre mercado será una pesadilla la intensificación del trabajo precario, de explotación de nuevos trabajadores, de una competencia cada vez mayor que aumentará la supercapacidad que existe en la industria de estiba. La consecuencia sería la reducción de los salarios y de los criterios laborales en los puertos y los sectores relacionados de la industria de transporte.

Todo eso tendrá como consecuencia el detrimento de comunidades locales y el medio ambiente de la costa, de los estuarios y ríos de Europa, y de los planes rurales y urbanos para un desarrollo y empleo armonioso.

El peligro nuclear en los puertos



Como cada año, alrededor del 24 de octubre se celebra la semana por el desarme, auspiciada por las Naciones Unidas. Es por tanto una buena ocasión para denunciar el peligro que sufrimos los que vivimos o trabajamos en ciudades cuyo puerto es visitado por barcos

con riesgo nuclear. Según el anuario de 1989 de la "Fundació per la Pau", la llegada a puertos españoles de barcos con propulsión nuclear o con armas nucleares a bordo, tiene una historia dilatada. El convenio firmado en Madrid el 1 de diciembre y posteriormente ratificado por el Parlamento español, establece definitivamente una "fórmula a la noruega": la posibilidad de aceptar el tránsito, la introducción o almacenamiento de armas nucleares, depende únicamente del gobierno. Además, por primera vez en la historia de los acuerdos bilaterales de los Estados Unidos y uno de sus aliados, se establece una cláusula que acepta el tránsito y escalas de barcos susceptibles de llevar armas nucleares, renunciando a preguntar o inspeccionar los barcos. La explicación que los ministros de Exteriores y Defensa dieron conjuntamente a la Comisión de Exteriores del Senado fue clara: preguntar mucho implicaría violar las limitaciones sancionadas por el referendum, una interpretación extremada del referendum haría imposible la continuidad en la OTAN".

cinco paises con armadas nucleares. De hecho, simbólicamente las cosas quedan claras el 13 de marzo de 1986, al día

siguiente del referendum, cuando el portaaviones Saratoga (cv. 60) de los Estados Unidos, con armamento nuclear, fondeaba en la bahía de Palma.

Las visitas son frecuentes en puertos como: Algeciras, Alicante, Benidorm, Almería, Cádiz, Cartagena, Málaga, Palma de Mallorca, Rota, Barcelona, etc.

Algunos de estos barcos no sólo transportan armas nucleares, sino que disponen de

Nos lo confirmó, Frank Carlucci cuando afirmó a finales de septiembre de 1988 que el texto del nuevo convenio, no crearía ningún problema a la política nuclear norteamerica-

Por tanto, la práctica habitual es la de cerrar los ojos ante la nuclearización transitoria de los puertos durante la llegada de barcos de alguno de los reactores atómicos. Un accidente por ejemplo, el reactor de agua a presión de 130 mil caballos de potencia de los portaaviones USN Nimitz en la había de Palma, Cádiz o Benidorm podría constituir una catástrofe. Porque recordemos que los accidentes son posibles, el 24 de diciembre de 1985 el submarino USN Nar-

whal (SSN 671) quedó a la deriva durante dos días delante del dique oeste del puerto de Palma.

Es necesario que se siga denunciando, desde todos los ámbitos posibles, los peligros de la nuclearización y que nos permitan de una vez por todas, vivir en paz.



Valencia

de Fútbol-sala, realizado en Valencia el día 14.10.89.

Campeón Barcelona Subcampeón 3er. Clasificado Tarragona 4° clasificado

Castellón Para el 3º y 4º clasificado hubo de llegar a los penaltis.

1er partido: Valencia 8 - Tarragona 3

2º partido: Barcelona 6 - Castellón 0

3er partido: Tarragona 1 - Castellón 1

Valencia 1 - Barcelona 3

COCINA MARINERA



PESCADO AL HORNO

Ingredientes (para 4 personas)

- 1 pescado de 2 kgs. aprox. puede ser Mero, Hurta, Pargo, Dorada, etc.
- 1 cuarto kg. de tomates

1 kg. de patatas

- 1 cebolla mediana
- 1 pimiento
- 1 limón
- 2-3 dientes de ajo Pan rallado Perejil
- Pimienta molida

1 vasito de aceite (1 dl. aprox.) Un cuarto litro de vino blanco seco

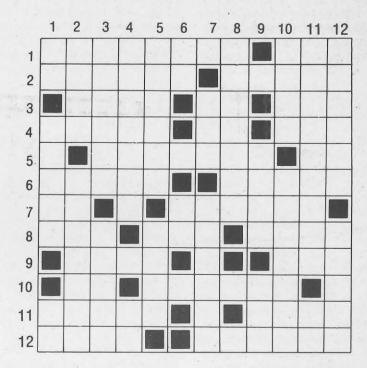
Pelar las patatas y cortarlas

Preparación:

en rodajas más bien un poco gruesas, poner a cocer el agua con sal durante 10 minutos, apartarlas y escurrirlas. Limpiar el pescado y trocearlo en 4 o 8 trozos, sin terminar de cortar (simulando que está entero), sazonar con sal, cortar los tomates, las cebolla, el pimiento y el limón, todo en rodajas. En una tartera o fuente de horno, engrasada con un poco de aceite se colocan las patatas, se ponen encima una capa de tomates, cebolla y pimiento, a continuación el pescado y entre los trozos se reparten las rodajas de limón y el resto de los tomates. Picar los ajos y el perejil, se añade el pan rallado y la pimienta, se mezcla todo y se espolvorea por encima. Agregar el vino y el aceite.

Se mete en el horno precalentado. Tiempo de cocción 20 o 25 minutos, 5-10 minutos de

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Océano. Organización terrorista argentina. / 2. Que no sirve para nada. Al revés, plato popular anda-luz. / 3. Al revés, reina de la antigua Arabia. Lengua románica. Parte de una vasija. / 4. Al revés, soldado de caballería armado con lanza. Nota musical. Alimento. / 5. Consonante. Ideal y estado supremo del budismo. Símbolo químico del sodio. / 6. Es extraordinario, es la pera. Al revés, lo tienen los rumiantes. / 7. Al revés, símbolo de la plata. Primera vocal. Al revés, es de oro y lo concede el rey. / 8. Parte de la quilla. Animal doméstico. Al revés, mezquino. / 9. Es del Perú. Primera vocal. Edificio religioso. / 10. Organización alemana en tiempos de Hitler. Comercia en lanas. Consonante. / 11. Filosofía que trata de la moral. La misma vocal. Al revés, sirve para dar brillo. / 12. Divinidad semita. Espacio entre la cubierta y la quilla de un buque.

VERTICALES: 1. Letra griega utilizada en matemáticas. Construir. Al revés nom-bre de letra. / 2. Al revés, canción. Contrario de altruista. / 3. Habitante de una isla del Caribe. Inquietud, anhelo. Península europea. Cien. Símbolo del cloro. / 5. Fractura, grieta. La parte más baja del barco. / 6. Al revés símbolo del litio. Consonante. Símbolo del sodio. La prime-ra vocal. / 7. La tercera del abecedario. Reza. Al revés árbol frutal del trópico. / 8. Inmorales, lujuriosas que han perdido la b. Segunda vocal. Cuarta vocal. / 9. Primera vocal. Al revés ciudad francesa. Al revés, conceder. / 10. Al revés, sueldo. Al revés desgaste por roce. / 11. Al revés, muerte sin dolor. Al revés, nombre de le-tra. / 12. Al revés, país americano. Al revés, puede ser cómico y trágico.

NÚMERO 51 NOVIEMBRE 1989

BOLETÍN DE LA COORDINADORA **ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS**

ne Gratesa (Tarrasa) D.L. TF-282/88

COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

El conflicto de Algeciras se agrava por el servilismo del gobierno frente a las multinacionales "Sea-Land" y "Maerks"

La negociación del convenio sigue estacionada, por no decir rota. El dia 8-11-89 la mesa se reunió en el-Hotel Don Carlos de Marbella, donde las empresas hicieron gala de su prepotencia, no sólo al fijar el lugar en un hotel de cinco estrellas, sino por la forma, a modo de ultimatum, en que nos dieron sus propuestas.

El futuro es incierto y las medidas de presión y de coacción que las empresas vienen utilizando han pasado de ser meras advertencias a convertirse en realidad. Se han iniciado expedientes de regulación de empleo en todas las empresas,

y en SESTIBA hasta se ha iniciado un expediente de modificación de las condiciones de trabajo. No obstante la postura de los trabajadores es clara, no mostrarse de acuerdo con los expedientes, y no firmar convenios impuestos. Temas como el del sobordista, composición de mano, aumento de plantilla y aumento salarial están aún sin solución.

En las asambleas celebradas ha quedado patente la solidaridad de todos los trabajadores, tanto de Sestibalsa como los de las empresas estibadoras y el incondicional apoyo de los nar una peseta están dispuestos a no presentarse a nombramiento.

La Asamblea más significativa fue la de 17-11-89, en ella se dio cuenta de los expedientes de regulación y modificación y se creó un comité de acción y de huelga. También se anunció la reunión que, a nivel nacional se celebrará en Algeciras entre los representantes de los Puertos, siendo bien acogida la noticia ya que





COORDINADORA: PUERTOS EN MARCHA

Congreso internacional de estibadores portuarios en Hamburgo (2)

Como anunciamos en el número anterior de la Estiba continuamos con la publicación de los informes que los puertos asistentes al congreso de Hamburgo (22 al 25-9-89) presentaron sobre sus respectivos puertos. A partir de ellos tenemos interesantes noticias sobre los puertos de Noruega, Dinamarca, Roterdam, Hamburgo y Amsterdam, para el próximo número quedarán los de Marsella, Hong Kong y Amberes. Es interesante ver la similitud en la problemática de todos los estibadores de Europa e incluso del mundo y cómo toda la conflictividad responde a la estrategia que las multinacionales del sector se han marcado, prueba evidente de que el internacionalismo en

nuestra lucha es una necesidad ineludible.

(a la página 6)

SUMARIO

2. Agencia de Noticias Alternativa (ANA) 3. 1789-1989. Bicentenario de la revolución francesa. 4. El conflicto de Algeciras se agrava por el servilismo del gobierno. Tenerife. Readmisión despedidos. Los empresarios tinerfeños no aceptan las decisiones de su empresa (Sestiba). 5. Barcelona. Convenio. Derecho maríti-



OCT. 89. EKOMEDIA. NOTICIAS DE LA URSS. Durante la huelga de más de 200.000 mineros en Siberia y Ucrania, las ciudades más importantes de Siberia fueron tomadas por los mineros y se realizaron muchas huelgas de solidaridad y apoyo por parte de otros trabajadores. El Estado se rindió ante el poder de la huelga, que ha conseguido cambios enormes.

Los sindicatos estatales han quedado totalmente desacreditados y los comités de huelga se transforman en sindicatos de trabajadores, practicando la democracia directa y empezando a abarcar no sólo las minas sino toda la región. Se han conseguido mejoras económicas y de las infrahumanas condiciones que padecían estos obreros (cada año mueren unos 1000 mineros en "accidentes"). Esta forma de sindicalismo, que crece con rapidez, ha asustado al poder hasta el punto de optar por prohibir las huelgas en la mayoría de las industrias; tal prohibición era una propuesta de los sindicatos estatales.

Este año ha nacido la Federación de Anarco-Sindicalistas (KAS), que crece rápidamente con grupos de muchas ciudades. La KAS está aliada con el sindicato SMOT, que ahora se organiza de forma abierta tras su etapa de clandestinidad. También existe otro grupo, Obsinja (Fraternidad), que propugna ideas claramente anarquistas y aparte existen colectivos libertarios dentro del movimiento estudiantil.

La Federación de Grupos Socialistas (40 grupos sólo en Moscú), que cuenta entre sus miembros con anarquistas y anarcosindicalistas, toma una posición reformista. Entre los colectivos inscritos en la FGS está La Alianza, que publica la revista "Barricada"; la Fracción Demócrata, que es la oposición al Komsovol (la organización estatal de jóvenes comunistas); y los Comunards. Cruz Negra.

En "Polonia" y la "URSS" se están formando grupos de la Cruz Negra, que es una red de apoyo a presos anarquistas y contraestatalistas. La Cruz Negra comenzó su historia precisamente en Rusia, para ayudar a víctimas del Zar. Fue desmantelada por la tiranía bolchevique, aunque años después resurgió en el Oeste europeo, inicialmente en socorro de víctimas del fascismo en el Estado Español.

16.10.89. UPA. "LOS ES-CUADRONES DE LA MUERTE EXISTEN". "Lo digo y lo sostengo yo, que durante los dos últimos años pertenecí a uno de ellos, persiguiendo, secuestrando, sacando de sus casas y luego ejecutándolos a muchos, a muchos que apenas conocí o de los que nunca supe siquiera su nombre. Y son el Ejército salvadoreño y los asesores de Estdos Unidos los que organizan y pagan estos "cuerpos especiales", como se les denomina para camuflajear sus actividades clandestinas. Eran ellos los que me pagaban a mí y a mis compañeros; el salario venía del Ejército, las compensaciones de los americanos.

"El presidente Alfredo Cristiani lo sabe, sabe de la existencia de esos aparatos de inteligencia, como antes lo sabía Napoleón Duarte. Ví con mis propios ojos y seguí atento sus entrevistas con mis superiores militares, a quienes giró instrucciones cuando visitó el departamento segundo de la Primera Brigada de Infantería, que no es otra cosa que el lugar desde donde se planean los crímenes. No es casual que desde que él (Cristiani) llegó al poder, en mayo pasado, se hayan intensificado las acciones. El personalmente ordenó la operación "Aplacadl 2", llevada a cabo dos días después de la última de sus visitas que presencié".

César Vilman Joya Martínez, Salvadoreño de 27 años, perteneciente hasta hace dos meses al departamento 2º (Inteligencia) de la I Brigada de Infantería, Cuartel San Carlos, San Salvador) del Ejército de su país, del que desertó en julio pasado, habla públicamente por primera vez.

"Me iban a matar, igual que a todos los demás agentes informantes del departamento que llegábamos a saber demasiado. Por eso desené y porque, la verdad, no puedo más, siento vergüenza, estoy asqueado.

Aislado, a penas hace dos días en EEUU, a cuya capital arribó tras una azarosa huída de su país, el agente "Alex" de los cuerpos especiales, como era llamado en las operaciones clandestinas, relata las actividades que realizó durante su estancia en esa corporación (seguimientos, persecuciones, secuestros, asaltos, detenciones, encarcelamientos en locales clandestinos del Ejército, la Guardia y la Policía Nacional salvadoreñas, asesinatos y entierros en cementerios también clandestinos, o bien tirando en la playa de Majahual, del Puerto de la Libertad o al río Acelhuuate los cuerpos de todos aquellos sospechosos de pertenecer o colaborar con organizaciones obreras de maestros o estudiantes o principalmente con el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional -FMLN- del Salvador). Moreno, de estatura baja, corte de cara y rasgos orientales, "Alex" casi tipifica sus años de existencia con los asesinatos en que participó, 74 en total, con los que escrupulosamente cometió por propia mano, degollándolos, ahorcándolos, inyectando en sus venas ácido sulfúrico, etc., nunca disparándoles con armas de fuego, por aquello de que fueran a implicar en esos crímenes al ejército.

Su testimonio, recogido ya por las Comisiones de Derechos Humanos de Centroamérica y de Belice, así como la Academia Mejicana de Derechos Humanos, prueba no sólo la existencia en El Salvador de escuadrones de la muerte, sino que del reclutamiento, organización, entrenamiento, sostén y movilización de estos grupos son responsables tanto el ejército de este país como los asesores estadounidenses, presentes en territorio salvadoreño desde 1981.

"Cuando entré al departamento 2º de la 1ª Brigada de Infantería, estuve tres meses en preparación psicológica, a cargo de asesores norteamericanos, uno de los cuales estaba por viajar a Irán. Ellos nos daban gasolina, mantenimiento de vehículos y dinero en efectivo para pagarles a los confidentes. Tras la llegada al departamento de Mayor Hernández, los asesores se limitaron a darnos dinero para los gastos del equipo del manejo de fuentes (informantes), 19.000 colones mensuales. que utilizábamos en ropa de civil, transportación y viáticos".

Unión. De inmediato me incorporaron a las fuerzas especiales "Piraña", donde desempeñé el cargo de copiloto de una lancha rápida. Mi trabajo consistía en enseñar a los nuevos miembros el manejo de la lancha y de las armas, una A-50 y una M-60.

"El grupo Piraña desarrollaba vigilancia en el Espino, el Golfo de Monseca y la playa del Cuco. La vigilancia consistía en detectar lanchas clandestinas procedentes de Nicaragua".

Dos años después, en 1984, pidió y fue dado de baja y se incorporó a la vida civil, trabajando en una fábrica pesquera de nombre Empesa, donde desempeñó el cargo de operador de planta de harina, en la que permaneció un año. En 1985 fue chófer de vehículos de carga hasta 1986. Un año después, en 1987, ingresa al Batallón de Apoyo y Combate de la la Brigada de Infantería.

"Ahí contacté al subsargento Burgos Torres, a quien había conocido poco antes. El me dijo que la la Brigada de Infantería tenía un departamento de inteligencia y que yo llenaba los requisitos necesarios para ingresar en él. Los requisitos eran que yo era comando y

zona metropolitana, la capital de San Salvador, con el propósito de manejar el personal encargado de controlar las manifestaciones populares y vigilar las casas de seguridad del FMLN.

"En dichas operaciones se trabajaba normalmente, ya que contábamos con doce asesores norteamericanos y un departamento de análisis; otro de contrainsurgencia, donde teníamos en nuestro poder vehículos particulares (un Habi color gris con vidrios polarizados y un Bick-up color rojo de cuatro puertas) cuyas placas eran cambiadas cada cuatro o cinco días para no ser detectados; teníamos como unas cuarenta placas de vehículos particulares, proporcionadas por la Policía Nacional. Los vehículos nos fueron entregados por el Estado Mayor, por el departamento 2º de la 1ª Brigada de Infantería. Estos se utilizaban para hacer vigilancias y capturas clandestinas que consistían en equipar cada vehículo con 5 o 6 elementos armados de M-16, 45 y G-3, recortados para posteriormente hacer las capturas de personas sospechosas. La captura consistía en sacar a las personas de sus casas y después llevarlas al cuartel de la 1ª Brigada de Infantería para luego ingresarlas en las cárceles del departamento 2º de esa brigada".



En la entrevista, realizada en un modesto hotel de la capital estadounidense, el agente dio a conocer la ubicación de las oficinas centrales y privadas, así como las del cuartel general de los asesores estadounidenses en San Salvador: "Quedan atrás de la Escuela Militar, allí no llega un agente cualquiera, sólo ellos, los asesores norteamericanos, los oficiales de caso, como yo, y agentes del Estado Mayor. De ahí salían los cheques para pagar los gastos que hacíamos en el departamento 2°. Cómo y por qué me metí en esto. Lo hice impulsado por necesidades económicas. Todo empezó en 1982, cuando ingresé en el Cuerpo de Comando de Marinas, ubicado en Puerto de la que había pertenecido a las fuerzas especiales del Grupo Piraña.

"Posteriormente conocí al cabo Torres Alfaro, quien era miembro del departamento 2º de Infantería. Ahí se pusieron en contacto con el teniente efectivo, de apellido Majano, quien era el jefe del departamento de oficiales de caso. Me entrevisté con él y me aceptaron allí, con el cargo de oficial de casos".

Con este cargo fue transferido a las zonas de Apopa, Chamín y Piedra, con el objetivo de reclutar civiles para que éstos trabajasen como fuentes confidenciales y así tener controladas las zonas transitadas por miembros del FMLN. Posteriormente fue enviado a la

REPRESENTANTES SA-HARAUIS PIDEN AYUDA PARA FAMILIARES DE DE-SAPARECIDOS. 5.10.89. UPA. Mohamed Salem Butxaraya, presidente de la Asociación de Familiares de Desaparecidos y Presos Saharauis, pidió el 4 de octubre en Palma ayuda "moral y material" para las familias de las 800 personas que han desaparecido de los territorios ocupados por Marruecos desde 1975. Butxaraya denunció asímismo la "contínua violación de los derechos humanos que sufre el pueblo saharaui por parte del gobierno de Marruecos".

La Asociación de Familiares de Desaparecidos y Presos Saharauis agrupa a las familias de las víctimas de la represión marroquí. Muchos de sus miembros, según Butxaraya, "han vendido sus bienes y han intentado, incluso, sobornar a oficiales del Ejército marroquí para conseguir noticias de los saharauis que están en las cárceles de Marruecos".

Butxaraya afirmó que "nuestras familias en territorios ocupados no pueden denunciar la desaparición de los suyos por habitar una zona ocupada militarmente y por eso acudimos a organismos internacionales para que conozcan la situación e intervengan de forma conveniente".

"Aunque el gobierno —afirmó el presidente de la mencionada asociación— no quiere reconocer estas detenciones, nosotros exigimos la inmediata puesta en libertad de los prisioneros e información sobre su situación".

1789-1989. Bicentenario de la revolución francesa: burgueses y proletarios frente a frente

En el año que ahora termina se conmemora el segundo centenario de la Revolución Francesa; un momento en la historia de occidente cargado de profundos significados políticos y sociales. Los movimientos sociales que se iniciaron con la toma de la Bastilla el 14 de julio de 1789 abrieron un proceso de verdadera ruptura histórica con lo que había sido la organización social, política y económica en los siglos precedentes. El asalto a la Bastilla por el pueblo de París inaugura la era de la dominación burguesa. La burguesía ascendente asume el relevo histórico de la aristocracia. Así lo entendieron los mandatarios de occidente (herederos políticos de aquellos burgueses revolucionarios) reunidos el pasado verano en París para conmemorar los dos siglos de vigencia de los "valores democráticos" que encarnara la Revolución Francesa.

Sin embargo, la Francia de 1789 representa un mosaico de contradicciones mucho más rico de lo que pudiera indicar la abundante literatúra conmemorativa que desde la prensa y la televisión nos ha venido persiguiendo durante el presente año. Es comprensible el interés despertado por la Revolución Francesa, no ya entre los medios de difusión siempre àvidos de encontrar nuevos temas de adoctrinamiento para los consumidores de imáge-

nes, sino entre los gobernantes actuales de los países industrializados. El prevalecimiento de los llamados "valores democráticos" se asentó sobre las ruinas del absolutismo y del orden social feudal pero, fundamentalmente, el nuevo orden democrático burgués se impuso sobre la derrota de los movimientos populares surgidos a lo largo del proceso revolucionario (1789-95).

El ascenso de la burguesía

Durante los siglos XVII y XVIII las sociedades europeas fueron experimentando en su organización social toda una serie de transformaciones que dieron origen a la burguesía (y el proletariado). Es decir, al calor del desarrollo técnico y la expansión del mundo conocido (conquista de América y extensión de los intercambios comerciales) en las ciudades europeas fue apareciendo un grupo social homogéneo (clase) ligado a las actividades productivas y comerciales que entraba en abierta competencia con la hasta entonces clase social dominante (aristocracia).

Esta nueva clase ascendente (burguesía), enriquecida con la industria y el comercio, pronto se articula como una clase social dotada de unos intereses políticos comunes enfrentada a la aristocracia, que sustentaba la monarquía absolutista y

las masas populares proletarizadas.

La influencia de las ideas de la Ilustración (culto a la Razón y crítica de la superstición religiosa), que era un claro exponente de la forma de pensar y de concebir el mundo de la burguesía, induciría en el terreno político el cuestionamiento de la legitimidad del soberano absolutista. La necesidad de acceder al poder político por parte de la burguesía, que ya dominaba los resortes económicos de la sociedad, la hace entrar en abierta confrontación con la vieia clase aristocrática dominante.

A mediados del siglo XVIII, en Gran Bretaña, la burguesía había adquirido una parcela de poder, dando origen a un sistema de representación parlamentaria en el que se conjugaa la representación de los intereses de los burgueses (cámara baja) y la nobleza tradicional (cámara de los lores). En Francia las exigencias burguesas se fundamentan en el cuestionamiento de la legitimidad del monarca absolutista, cuya soberanía descansaba en la "gracia divina". Para los burgueses revolucionarios de 1789, la soberanía descansaba en el pueblo. La consigna de la revolución se concreta en la República y la Declaración de los Derechos del Hombre. Libertad, Igualdad, y Fraternidad serán las tres fuentes de inspiración del programa político de

una clase social (burguesía) que para arrebatar el poder a la aristocracia necesita de la movilización popular.

El nuevo orden que impone la burguesía triunfante confiere unos contenidos concretos a los conceptos de libertad, igualdad y fraternidad. Se trata de la libertad económica, que consagra la libre contratación y venta de fuerza de trabajo, la igualdad jurídica ante la Ley y la fraternidad en la defensa de la nación (de su organización económica y social). Libertad, igualdad y fraternidad que adquirían cuerpo de realidad en la forma política por excelencia de la dominación burguesa: el sistema de representación parlamentaria.

Pero los principios democráticos que representaban los revolucionarios burgueses, y que estaban recogidos en la Declaración de los Derechos del Hombre, incluso en su planteamiento originario impulsaba una forma de democracia "restringida". Es decir, el derecho al voto era un derecho del hombre, pero no de la mujer. De ahí que el sistema de representación parlamentaria proclamado por la burguesía negara a las mujeres el derecho formal de voto y limitara éste a los ciudadanos masculinos que pagasen el "censo"; o sea, a los burgueses acomodados.

Era, por contra, en las asambleas, clubes y comunas populares donde la práctica de la democracia directa hacía posi-

ble la intervención política de todos, incluídas las mujeres. Y su intervención suponía, en numerosas ocasiones, una radicalización política de la movilización popular contra el poder burgués naciente. Por eso los republicanos hicieron toda clase de maniobras para sabotear cualquier expresión de poder popular y, más concretamente, arremetieron contra la "Sociedad de Republicanas Revolucionarias", un movimiento radical de mujeres similar al de los "enragés" (rabiosos), que eran en 1793 los "intérpretes directos y auténticos del movimiento de masas", en palabras del historiador Daniel Guérin.

Burgueses y proletarios: dos formas de democracia

La crisis que caracteriza el estallido revolucionario de 1789 en Francia suponía en realidad mucho más que la simple confrontación de intereses entre la aristocracia y la burquesía en la esfera política. La formación social de la burguesía va estrechamente unida a la aparición del proletariado en la escena histórica. Es el momento en el que las ciudades europeas aparecen pobladas con masas proletarizadas, desheredadas del antiguo y del nuevo régimen, que arrastran unas penosas condiciones de existencia.

(a la página 8)



El conflicto de Algeciras se agrava por el servilismo del gobierno frente a las multinacionales "Sea-Land" y "Maerks"

Aunque el expediente de modificación de las condiciones de trabajo es parecido al presentado en otros puertos vamos a destacar las principales modificaciones:

A) NOMBRAMIENTOS

- De lunes a viernes un nombramiento a las 7,30, otro a las 13 y otro a las 18.

- los sábados uno a las 7,30 y otro a las 13 h.

- los domingos y festivos uno a las 7,30.

B) Los que vayan a realizar dobles deberán comunicarlo a la empresa antes de las 9 horas

C) Todos los trabajadores deberán presentarse al nombramiento de las 18 horas, excepto los que hayan trabajado de 14 a 18.

D) Los remates deberán ser para una o varias bodegas. La empresa podrá escoger a quien quiera, de la mano, para realizar el remate.

E) Durante la jornada la empresa podrá disponer el aumento o disminución de mano, o el traslado de trabajadores de una a otra mano.

F) Se establece la polivalencia del capataz y el apuntador.

G) Las manos se solicitarán sin especificar el nombre del buque, y podrá la empresa cambiar las manos de un buque a otro.

Anexo al escrito explicativo de la situación laboral en el puerto

Queremos hacer constar, dado que es la primera vez que ocurre, que llevamos dos meses sin que entre ningún buque portacontenedores.

La mencionada asamblea de fecha 17-11-89 acordó, y antes las desproporcionadas medidas adoptadas por las empresas y administración, claramente provocativas que podrían llegar hasta el punto de que de un plumazo se nos quitara el puesto de trabajo, luchar con todas nuestras fuerzas hasta el final y con el convencimiento de que si no son buenos tiempos para nosotros debemos procurar que tampoco lo sean para el empresario, y responsable de esta situa-

Esta es la situación al día de hoy, 20-11-89, como se deduce de lo anterior mientras las empresas no varíen su postura la paz laboral no volverá al Puerto de Algeciras.



Los empresarios tinerfeños no aceptan las decisiones de su propia empresa (Sestiba)

Tenerife. Readmisión despedidos

En el Puerto de Tenerife, cabe destacar la readmisión de los tres despedidos. Esta sanción fue sustituída por veinte días de suspensión de empleo y sueldo.

Estos despidos fueron promovidos por la empresa UNESCA (UNION ESTIBADO-RA CANARIA) el día 11 de octubre pasado, hasta que el día 2 de noviembre, enviaron un escrito por el que se comunicaba el cambio de actitud de dicha empresa.

Estos despidos se produjeron al pararse los barcos que no llevaban gruístas de la Rotación.

Por otro lado han comenzado a realizarse cursos de motoristas, pero aparte de esto, se ha pedido que se realicen también cursos de perfeccionamiento de grúas de alto tonelaje.

En otro orden de cosas, hay que decir que se han enviado por parte de la Sociedad Estatal expedientes de regulación de empleo con el fin de disminuir la mano de obra en el Puerto y que las deudas de la Sociedad las paguen los trabajadores.

El Puerto de Tenerife se encuentra prácticamente paralizado debido a un conflicto entre la Sociedad Estatal y las empresas estibadoras. La Sociedad Estatal se niega a enviarles trabajadores para que realicen sus tareas portuarias a las empresas Unesca y La Candelaria Terminal de Contenedores.

La Sociedad Estatal le requiere a estas dos empresas unas cantidades que le adeudan. A Unesca le pide unos 150 millones y 20 a La Candelaria Terminal de Contenedo-

res.

Hay que aclarar que el dinero que se reclama a las empresas es el del pago de los días de inactividad, éstas se niegan a pagar aduciendo que pague el Estado.

Las empresas se niegan a avalar estas cantidades y la Confederación Provincial de Empresarios pide la dimisión del Presidente de la Sociedad Estatal Guillermo Bencomo.

Para el día 20 de noviembre tienen previsto una reunión para ver si se llega a un acuerdo, mientras el Puerto sigue prácticamente parado con los consiguientes perjuicios que esto acarrea.

Esta vez no se le puede achacar a los trabajadores portuarios esta paralización. Esperemos que los medios de comunicación no confundan a la opinión pública y le aclaren que esta situación no ha sido provocada por los trabajadores

Sta. C. de Tenerife 20 de noviembre de 1989

5

Barcelona. Convenio

tados.

CRÓNICA DE LA ASAMBLEA GENERAL CONVOCADA EL 6 DE NOVIEMBRE DE 1989

Como consecuencia de la asamblea general del día 10 de octubre de 1989, en la que se abrió el periodo de propuestas para el convenio del año 1990, se convocó la asamblea general del día 6 de noviembre, con el siguiente orden del día:

- Convenio

- Ruegos y preguntas

En la asamblea hubo una escasísima participación.

Tras extenso debate entre los asistentes, y votando punto por punto cada una de las propuestas recibidas, se concluyó para tratar los puntos pendientes con el acuerdo de presentar la siguiente plataforma de convenio.

1. Incremento general sobre el libro de Tarifas del I.P.C. correspondiente al año 1989.

2. a) Incremento del 10% sobre el salario de Vacaciones del año 1989.

b) 5 días laborables añadidos de Vacaciones — retribuídos—

para todo aquel estibador que realice sus vacaciones fuera de los turnos establecidos, o la parte proporcional de los 5 días que correspondan a los días de vacaciones que se rea-

3. Incremento hasta 500 pesetas de la prima de Transporte y Puntualidad.

licen fuera de los turnos ci-

4. Abono del precio — hora de Demora Inicial a lo que resulte del cálculo Ptas./hora en base al Destajo Mínimo Garantizado.

5. Las Tapadas, Destapadas y Remates deberán entrar a formar parte de los cálculos sujetos a incrementos por jornada intensiva y extras en general.

6. 100 pesetas netas en concepto de "prima por especialidad" para los trabajos de gruístas y medios mecánicos a partir de la 4ª especialidad.

7. Bases de Cotización de los estibadores de las secciones de Tierra, Bordo y Medios Mecánicos, en referencia al capítulo de Contingencias Generales, complementadas hasta la

cantidad cotizada por los Capataces y Confrontas.

8. 10 días de permiso no retribuído al año por motivos personales, sin necesidad de más justificación.

 Revisión del Anexo correspondiente a FALTAS Y SAN-CIONES.

10. Recoger el capítulo de Clasificación Profesional y funciones de cada categoría vigentes en el puerto y reflejarlo en el Convenio.

11. Cualquier fijo de empresa o "rojillo" que por cualquier circunstancia pase al turno de rotación, permanezca en el mismo durante un año en concepto de formación profesional y reciclaje.

12. Apertura del censo de Estibadores Portuarios, e ingreso de 30 trabajadores de nuevo ingreso a través de la especialidad de Medios Mecánicos con el carnet de 1ª de entrada.

13. Jornada Intensiva en todo tipo de contratación en el puerto.

14. Aplicación del Convenio Colectivo de Estiba y Desestiba del Puerto de Barcelona y Provincia a todas aquellas concesiones que dentro del recinto portuario realicen tareas recogidas en los ámbitos del Convenio mencionado.

15. Reapertura y Revisión de la 3ª lista.

16. Aplicación y puesta en marcha del acuerdo que en su

día tomó la Comisión Paritaria respecto de los ordenadores.

17. Revisión de Salarios y Composición de Mano en los buques Ro-Ro.

a) De pasaje. 10.000 ptas. netas hombre de bordo en jornada diurna.

b) Con contenedores. 10.000 ptas. netas hombre de bordo en jornada diurna. Al precio del montante de Contenedores incremento del I.P.C.

c) Con Plataformas. 9.000 ptas. netas hombre de bordo en jornada diurna. 50 ptas. netas por cada plataforma.

Incrementos aplicados a todos los conceptos en las jornadas extras.

1 Medio Mecánico - Mafista más en la composición de la mano.

18. Revisión del salario de Graneles.

a) Carga o Descarga. 10.036 ptas. netas hombre bordo jornada diurna.

b) Limpieza. 14.044 ptas. netas hombre bordo jornada diurna.

c) Recepción y Entrega 10.036 ptas. netas hombre bordo jornada diurna.

19. Revisión del capítulo de CONTENEDORES.

a) Llenado y vaciado.

1. de fruta y 2.600 ptas. brutas por Container y hombre jornada diurna.

2. Otros. 1.100 ptas. brutas por TEU y hombre jornada diurna.

b) Supresión del apartado "CONTENEDORES DE 20' EN BUQUES CONVENCIONA-LES" los epígrafes correspondientes a "Con más de 25 Contenedores Vacíos a la descarga con destino Barcelona".

c) Cuando en una bodega de 40' se carguen Contenedores de 20', tendrán la consideración de Carga en Buque Convencional en todos los casos.

d) Todas las cubertadas tendrán la consideración de Convencional.

20. Consideración del día de Ntra. Sra. del Carmen – 16 de julio – como festivo.

21. Supresión del carácter de inhábil del día 6 de enero y pasarlo a festivo.

22. Clarificación del apartado 3 del art. 49 del vigente convenio, y establecer la redacción

adecuada. Asimismo se decidió, dada la escasa asistencia ya comentada, que las siguientes asambleas sobre el tema se convocarán en horas de trabajo.

Derecho marítimo

Trabajadores portuarios.

Monopolio constitucional T.S. Sala 3 - 6 abril 1989

Hechos

1°. Una empresa estibadora de Marín decidió descargar un buque el día 24 de octubre de 1982 con 24 trabajadores ajenos al censo de la O.T.P.

2°. La Dirección General de Trabajo confirmó la sanción impuesta en resolución de 10 de mayo de 1984.

3°. Esta sanción fue revocada por la Audiencia Nacional en Sentencia de 31 de diciembre de 1984 que declaró la nulidad de la sanción a la empresa estibadora. El Abogado del Estado recurrió esta resolución y el T.S. en sentencia de 6 de abril de 1989 revocó la sentencia de la Audiencia Nacional, confirmando la sanción impuesta, aunque tan solo en la suma de 10.000 ptas.

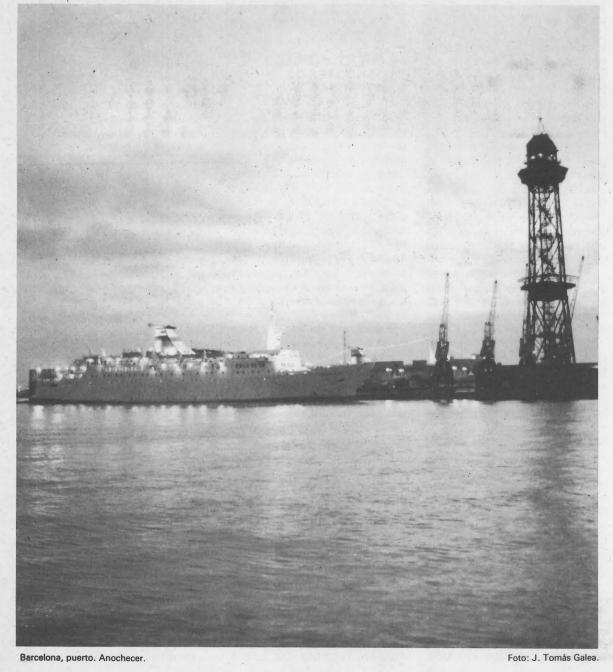
Doctrina

1º No se vulnera el principio de libertad de empresa del art. 38 de la Constitución, dado que la restricción a la libre contratación del personal que ha de realizar labores portuarias no es sino una manifestación de la intervención administrativa en el régimen de puertos, establecida en beneficio de los trabajadores portua-

rios primordialmente, pero también en el de las empresas que tratan de actuar en la zona portuaria en tareas de carga y descarga, ya que con la regulación de la norma discutida se pone a disposición permanente de dichas empresas una plantilla de trabajadores organizada, disciplinada y preparada para realizar debida y eficazmente las actividades de carga y descarga, con lo que a la vez se facilita el correcto funcionamiento de los puertos, con la consiguiente repercusión en la economía nacional y en los intereses generales.

2°. No infringe la libertad de trabajo del artículo 35 de la Constitución dado que no impone a quienes deseen integrarse en la O.T.P. ningún requisito que suponga privilegio para una determinada categoría de personas, salvo, naturalmente, la debida capacitación profesional y las limitaciones derivadas de las exigencias de plantilla de cada puerto, en razón de los previsibles movimientos de mercancías.

3°. Tampoco infringe el art. 28 de la Constitución relativo a la libertad sindical, que es total en la O.T.P., dado que no se pone a los trabajadores restricción alguna a la posibilidad de afiliarse a uno u otro sindicato.



(de la página 1)

Congreso internacional de estibadores portuarios en Hamburgo (2)

NORUEGA

El sindicato de portuarios en Noruega está luchando por su supervivencia y para defender la posición de monopolio sobre el trabajo en el puerto en cuestión. Actualmente permanecen en él novecientos portuarios, y es probable una próxima disminución. Por un lado, ésto es consecuencia de un proceso de racionalización, por otro de un proceso que conduce siempre más trabajo de transbordo fuera del puerto.

Los marineros se ven obligados a realizar trabajos de carga y descarga. Lo aceptan porque están sometidos a una presión terrible: siempre que el barco lleva bandera Noruega, se utiliza mano de obra extranjera. De este modo, no menos de dos tercios de los portuarios noruegos han perdido su puesto de trabajo.

Esta reflexión es común a la situación general de la clase obrera en Noruega, que se ha movilizado en defensa de sus intereses. Todas las conquistas anteriores están siendo desmanteladas. Además, el estatuto de los trabajadores está siendo revisado bajo las presiones de las organizaciones empresariales. Mientras tanto, el paro aumenta rápidamente, y ya ha llegado al cuatro y medio por ciento, que para Noruega es un índice muy alto. Políticamente, se ha desencadenado una situación caótica, y con toda seguridad el partido laborista que gobierna va a perder votos.

El sindicato, de todas formas, no ha estado de acuerdo con la reducción de puestos de trabajo en el puerto. En el caso del despido de 23 portuarios con el argumento de que había poco trabajo, el sindicato ha abierto un proceso judicial que finalmente ha perdido.

El problema es que los patrones prefieren hacer trabajar temporalmente personal desocupado, que provoca menos gastos y que no tiene derecho a seguridad social, en vez de los portuarios.

Hace ya dos años que el sindicato de Oslo ha iniciado una campaña de presiones sobre el gobierno para que se cumplan los artículos 37 y 155 de la Convención de la OIT, en los que se establece "el trabajo portuario". Estos artículos tienen como objetivo la defensa de la profesión para los portuarios. Además, el gobierno noruego, desde el año 74, expone cada dos años un análisis de la situación en Noruega ante la delegación de la OIT en Ginebra, cuyo contenido poco tiene que ver con la realidad. Este análisis siempre ha dado la imagen de que no existen problemas en Noruega, y que todo lo acordado en la convención de la OIT tiene continuidad.

Con la ayuda de la confederación, la LO y los portuarios han formulado una queja ante la OIT. En ese momento, el gobierno iniciaba propuestas para mejorar la situación de los portuarios rogándoles que no hicieran llegar sus quejas ante la OIT. Al final, el gobierno no ha hecho nada concreto. En las dos últimas grandes asambleas sindicales de los portuarios se ha decidido iniciar una campaña: una huelga política a nivel nacional, una campaña publicitaria tanto en los medios de comunicación como en el interior de la estructura sindical. Esta campaña se refería al hecho de que en Finlandia los dos artículos de la Convención de la OIT están integrados directamente en la legislación nacional, y que del mismo modo, en Suecia se sigue estos dos artículos para organizar el trabajo en los puertos.

A nivel político, esta campaña ha tenido como resultado que se haya dado la razón a los portuarios, pero de forma concreta no se ha resuelto nada. Y ahora, ésto se ve agravado con la perspectiva de un gobierno de derechas, con el riesgo incluso de un retroceso.

El problema es, además, que los portuarios no pueden esperar mucho. La edad media es bastante alta, lo que significa que cuando no se arriesga a establecer, en el espíritu de la Convención de la OIT, el monopolio de su trabajo portuario, el futuro para los sindicatos portuarios será muy oscuro.

LA SITUACION EN EL PUERTO DE ROTTERDAM

En el último año ha habido en el puerto de Rotterdam una fuerte reducción de la mano de obra. Las razones más importantes son: proceso de containerización, automatización, y también la falta de capacidad de anticipar tendencia alguna. El proceso de automatización ha conllevado un avance del patronato de forma bastante ligera, de forma que se destruye puestos de trabajo de manera no muy espectacular, a largo plazo. Afortunadamente, los sindicatos, desde 1982, han llevado una política que ha evitado despidos a la fuerza, y que ha permitido la creación de puestos de trabajo para jóvenes, aunque no ha sido posible evitar una fuerte reducción de mano de obra.

Para afrontar el futuro desarrollo, los sindicatos junto con los afiliados han establecido un plan, al que han llamado "Plan Master". Este plan busca integrar todos los aspectos del puerto, entre los que se encuentra el problema patronal. El plan consta de tres aspectos, que sólo pueden ser tratados conjuntamente, y no por separado.

El Plan Master:

- I Uso del fondo de pensiones para financiar:
- Mejoras en las leyes de pensiones.
- pensiones. - Reducción de las primas que los trabajadores y las empresas han de pagar. La parte de las empresas debe ser utilizada para mejoras en la nueva regulación. Este debe ser un proceso de armonización, que significa la exención de la ley para aquellos trabajadores que tienen 56 años (para los nacidos antes del 1 de enero de 1936). La parte de los trabajadores debe ser empleada para eliminar otra tasa del 1 por ciento establecida en un acuerdo precedente.
- II Garantizar la continuidad del "pool". Se necesita un plan concreto para crear puestos de trabajo, aboliendo el uso del trabajo precario fuera del "pool". Se piensa en dos medidas:
- Expansión de la actividad en el interior del puerto en el área de servicios.
- 2) Regionalización que refuerce las posiciones del "pool" en Vlissingen y Terneuzen. Para todo esto es preciso una entrevista con el ministro de trabajo.

La política de prohibiciones de despidos forzados debe continuar después de 1990. El "pool" debe obtener una gestión igualitaria.

III - Verdadera realización de una reestructuración física a través de: colaboración y especialización. Esto hace desaparecer la continua tensión que crea la posibilidad de la quiebra. Hacemos una llamada de atención a las empresas para integrar sus intereses particulares con los intereses generales del puerto. El sindicato ha hecho propuestas concretas que consideran una reestructuración del us de los fletes y propuestas para actividades comunes de varias empresas.

El Plan master tiene como objetivos:

- Eliminar la presión sobre los puertos de trabajo. No deben haber más despidos forzados después de 1990.

- Resolver el problema del envejecimiento de la población activa.
- Dar facilidades a los jóvenes para que entren a trabajar en el puerto.
- Reducir al máximo posible los problemas financieros de las empresas que hacen incierto el futuro.
- Reforzar las posiciones del "pool" de manera cualitativa, para hacerlo indispensable.
- Una organización óptima de las empresas en el puerto.

Colaboración y especialización harán el puerto más tranquilo en cuento regulen la contínua batalla para disminuir los costes

Creemos que existe ahora la posibilidad de llevar adelante este discurso y afrontar en la práctica todos los problemas que existen en el seno de los puertos. Por otra parte, debemos constatar que sobre todo lo que se refiere a la propuesta de una reestructuración, las empresas rechazan el diálogo con nosotros. Si antes de finales de año no se ha resuelto este problema, será inmediatamente puesto "fuera de juego" todo el plan. Lo que significa que se vuelve a los viejos caminos de lucha, para la defensa del trabajo y la mejora de los salarios y de las condiciones de trabajo. Somos muy conscientes de nuestra fuerza y preferimos hacerlo de forma diversa, antes que la patronal sepa nuestra fuerza, y esperamos que todo esto les obligue a aceptar nuestro plan por completo.

LA POSICION DE LOS ESTIBADORES DE AMSTERDAM

Con su lucha del pasado, los estibadores holandeses han logrado buenas condiciones del salario y del trabajo.

Eso es el caso actualmente, pero no fue fácil. Llevamos a cabo una lucha dura con muchos sacrificios. Nuestro sindicato, el sindicato del transporte FXV, no apoyó siempre esta lucha. A veces el sindicato estuvo no solamente un obstáculo, sino también un adversario. Esta situación todavía continúa

El sindicato de ahora participa mucho en las discusiones. Sin embargo, no se da cuenta de que necesita una buena base en las empresas. Muchos miembros del sindicato piensan que los intereses de los patrones son nuestros intereses. Piensan que si los patrones tienen una política, los sindicatos tienen que intervenir y desarrollar una mejor política. Sin embargo, esta política tiene que seguir las normas capiťalistas para ser tomada en serio por los patrones y el gobierno.

Eso es la base de las reorganizaciones del sector portuario de Holanda. Con el argumento de la protección del empleo (los salarios entonces) tenemos que reorganizar nosotros mismos. Tenemos que buscar soluciones para poder competir con otros puertos, otros obreros. Soluciones costosas que son buenas para los obreros no caben en este cuadro. Quieren quebrar nuestro poder.

Después de todas las reorganizaciones el puerto de Amsterdam consiste en tres grandes empresas estibadores y algunas pequeñas empresas.

Existe también un pool de trabajadores que se llama SHB. La SHB emplea 500 obreros, las empresas también emplean unos 500 personas. El sindicato tiene influencia en la SHB y en dos de las grandes empresas. En las otras empresas la influencia es menor. Aquí nuestros derechos son asaltados. Si no hacemos nada mucho trabajo desaparecerá hacia regiones en las cuales nuestras condiciones del trabajo no tienen vigor.

Nuestras preocupaciones actuales:

- gestión paritaria
- extensión de los terrenos del trabajo
- extensión de la región del trabajo
- A) Participamos en la gestión del pool; por eso somos responsables de muchos acuerdos, de convenios, de la donación o no de subsidios y de las condiciones del trabajo. Pero el poder verdadero está en las manos de las multinacionales. La gestión paritaria no existe realmente.
- B) El empleo queda amenazado por causa de las reorganizaciones y las mecanizaciones.
 Se nos pide de crear en el
 nivel más bajo del convenio
 colectivo nuevos grupos de
 obreros que ganan menos y
 que tienen otros derechos y
 horarios. Nosotros ganamos
 más y por eso tendremos ciertamente problemas en el futuro.
- C) Holanda tiene dos regiones portuarias importantes: Rotterdam/Europoort y Amsterdam/ Noordzee Kanaal. Cada región tiene su propio pool de trabajadores. A veces no hay trabajo para todos. Pero la SHB paga el 100% del salario en estos casos. Otros trabajadores temporales no reciben salario. A veces hay mucho trabajo en Rotterdam, y nada en Amsterdam o vice versa. Para reducir este riesgo, las empresas quieren reducir el subsidio de 100% i intercambiar los pools. Así se podría crear una reserva obrera movible para toda Holanda.

Además los patrones y el gobierno empeoran las condiciones del trabajo cada vez más. En teoría el movimiento sindical trata de desarrollar una política conjunta para Rotterdam y Amsterdam. Eso es solamente la teoría. En la práctica Rotterdam y Amsterdam. Eso es solamente la teoría. En la práctica Rotterdam da el ejemplo que los puertos tienen que se-

Es difícil luchar contra esta



política empresarial del movimiento sindical. Cada persona que se opone al sindicato está considerada como un militante comunista que no entiende la realidad. Pero tienen miedo de los militantes. Utilizan todas las medidas para ridiculizarlas, hacerlos callar, negarlos, echarlos de comisiones sindicales y no darles informaciones. Así los militantes críticos son opuestos los unos a los otros y también a sus colegas. Las personas con otras ideas no caben dentro del sindicato.

Pero no nos damos por vencidos. Tratamos siempre de mobilizar a nuestros colegas contra las peorías.

NOTICIAS DE DINAMARCA

Los portuarios daneses se encuentran en una situación precaria, sin contrato fijo de trabajo. Cada día, de nuevo, deben buscarse trabajo. En febrero de 1983 tuvo lugar una gran huelga de 10 semanas en todo el país contra una reducción del salario que se percibe los días que no se trabaja.

Esta lucha era previsible, después de que otros muchos grupos en el país hayan experimentado un empeoramiento parecido en sus condiciones salariales. Añadir a todo esto que está en el poder, desde 1982, un gobierno de centroderecha.

Durante la huelga, fue aplicada una ley que penalizaba a todos aquellos que saboteaban
el trabajo. Dos compañeros en
Esbjer prendieron fuego a un
almacén doce días antes de
que acabase la huelga. Fueron
condenados a cinco años de
prisión, pero actualmente trabajan de nuevo los dos en el
puerto, uno como delegado
sindical. Se sospechaba que
Karl Jorgesen, un delegado de
Esbjerg en aquella época,
había sido quien había planea-

do esta acción. Tras 174 días en una celda aislada han tenido que ponerle en libertad por falta de pruebas. De este episodio poseemos un video de 48 minutos de duración, en in-

En Copenague, único puerto en Dinamarca, existe un sistema con trabajadores fijos. En la práctica, el proceso ha puesto en guardia al gobierno, que después de la huelga ha continuado desmantelando todo el sistema de sustento social en el caso de los días no trabajados. De esta forma, de aquí a unos años, todos los puertos estarán obligados a admitir a todos los trabajadores con un contrato de trabajo indefinido.

Un desarrollo positivo en el puerto de Arhus ha hecho que hayamos sido capaces de romper con el monopolio sobre el trabajo que existía después de cien años bajo el control de la "Arhus Stevedore Co.". Desde hace aproximadamente un año, los portuarios han firmado un contrato con Maersk que ofrece mejores salarios y condiciones de trabajo. Además, teníamos autonomía en la división y el trabajo de desarrollo, y la Maerks no podrá hacer trabajar a ninguna persona que no esté inscrita en nuestro sindicato.

NOTICIAS DE HAMBURGO

1) El tráfico de mercancías en el puerto de Hamburgo ha crecido a 60 millones de toneladas. Este crecimiento se ha producido gracias al proceso de containerización. Este último ha crecido cerca de 25 millones de toneladas. El porcentaje de containerización en Hamburgo se halla alrededor del 60 por ciento en la HHLA y del 78 por ciento en la empresa pública.

Actualmente trabajan en Hamburgo cerca de 8200 empleados, y para cada turno 200 trabajadores eventuales.

Sin despidos obligatorios se ha llegado a una fuerte reducción de la mano de obra. En la HHLA se ha pasado en 3 años de 3600 a 2500 empleados. En este mismo periodo de tiempo, el tráfico de mercancías ha crecido de 8 a 10 millones de toneladas.

2) Por otro lado, el puerto de Hamburgo hace la competencia a los puertos de Rotterdam y Bremen, y por otra parte se ve obligado en el transporte que atraviesa hacia Escandinavia. Alemania Democrática, Checoslovaquia y Austria. Actualmente, el puerto se está adaptando para afrontar la Europa del 92. Un factor importante en este proceso es la reestructuración del transporte en tierra, ya sea ferroviario, ya sea por carretera. Sobre todo si además se obtiene la cooperación de las empresas holandesas mediante una reducción de los costes de trabajo.

En el puerto mismo la discusión se centra en la introducción de un nuevo sistema de turnos, más flexible. Mientras tanto, las grandes empresas se ven beneficiadas por una ayuda estatal para investigación tecnológica. Se trata de alrededor de 65 millones de marcos alemanes. El programa se llama ISETEC (Innovación tecnológica en los puertos) y engloba tanto Bremen como Hamburgo. El proyecto contempla, sobre todo, una automatización de movimientos con los containers, y una racionalización de la descarga convencional. Proyectos similares existen también en otros muchos puertos de Europa. Por lo que respecta a los armadores, podemos decir que han sido alejados al interior del puerto de Hamburgo, pero en líneas generales no se han producido cambios muy notables en su situación. Aumenta, no obstante, la cantidad transportada por cada nave. 1500 movimientos por día en el tráfico que procede de Asia oriental no es extraño. Además, la mercancía de estas naves viene en su totalidad en sacos.

3) Tras un proceso de concentración de capital han quedado prácticamente tres grandes empresas:

 HHLA junto con Hapag-Lloyd-Unihkai und Tiedemann
 Eurokai, con Paetz un Holzmuller.

- Grupo Buss, con LSG/HA/ Industria Ross.

Como consecuencia del proceso de containerización ha habido una significativa disminución de las empresas de productos varios.

De ahora en adelante, las empresas calcularán los trabajadores cualificados que trabajarán para el "pool" (GHB) para establecer la cantidad de personal requerido. De esta forma se reduce siempre la mano de obra con contrato fijo en las empresas. Del trabajo manual se ocuparán, sobre todo, los trabajadoes del "pool". Así las empresas reducen el riesgo, disminuyendo costes de trabajo mediante los subsidios de garantía del estado. En teoría, todo el trabajo de una persona de fuera de la empresa debe pasar a través del "pool", pero en la práctica está bastante difundido el uso de trabajadores ilegales.

4) El sindicato de transporte se llama OTV (servicios públicos, transporte y tráfico) y tiene más de 1 millón de afiliados. De éstos, 18 mil son portuarios, sobre todo de Hamburgo y Bremen. El grado de organización oscila alrededor del 90 por ciento. Nuestro sindicato no hace nada para intervenir sobre la organización y las condiciones del trabajo. Además, no se organiza más que una asamblea anual por parte de la GHB. De esta manera, se viene bloqueando una discusión en el seno de las empresas sobre cuestiones de organización y política del sindicato. Se organizó a final del pasado año, después de Navidad, una reunión para discutir la plataforma de la HHLA, pero la asistencia fue muy es-

En general, se puede decir que hay una falta de coordinación en los puertos alemanes por parte de los sindicatos. Tenemos la impresión de que los cargos sindicales hacen un escaso seguimiento de la política empresarial de la competencia internacional, y siguiendo la lógica, de la que se produce en los puertos de Alemania. Así hay una falta de coordinación en las plataformas de los distintos puertos alemanes (Hamburgo, Bremen, Lubeck). Esta actitud de los miembros del sindicato refleja una actitud muy común entre los que están en el puerto, esto es, la mentalidad de pensar que el sindicalista debe luchar en primer lugar para aumentar los salarios en los puertos. Así, se está de acuerdo en hacer doble turno para aumentar los salarios percibidos, sin pensar

en un discurso sobre la posición de los operarios en contraposición a la toma de decisiones. Se ha creado una situación de miedo por perder el puesto de trabajo que ha conllevado una gran competencia entre los mismos trabajadores. Con esto, los trabajadores ven al sindicato como una agencia de seguros.

5) La patronal está llevando a cabo una ofensiva para hacer más flexible el uso de la mano de obra. Se trata, en primer lugar, de un proceso de desmantelamiento de viejas conquistas. Concretamente, se busca introducir un sistema de turnos de seis horas, que podrían iniciarse en horarios diversos, y que se desenvolverían paralelamente. Este nuevo sistema de turnos debe ser puesto en práctica sobre todo en el área de containers. Al mismo tiempo, el sindicato está promoviendo la reivindicación de la reducción del horario de trabajo. La patronal buscará integrar este discurso en su estrategia de flexibilización del horario de trabajo. Así, por ejemplo, para 1990 en vez de 18 días festivos extras pagados, la patronal plantea un discurso de reducción de las horas para cada turno y días libres no remunerados. Al mismo tiempo, en Hamburgo se está discutiendo un acuerdo para la distribución y almacenamiento parecido al que se tiene en el puerto de Weser/ Ems. Se trata de crear las condiciones de trabajo inferiores en este área mencionada. El sindicato ha solicitado una garantía para que esto no sea una pérdida de puestos de trabajo como en el caso del proceso de racionalización.

Por lo que se refiere al grupo "Alternativas", la situación no ha cambiado mucho. Como al principio, representamos un tercio de los trabajadores en la HHLA en el consejo de la fábrica elegido entre todos los trabajadores, y una quinta parte en el consejo elegido sólo por los afiliados al sindicato. El sindicato no quiere reconocer nuestros hombres de confianza como representantes del sindicato en el puerto porque presentamos nuestra lista a la elección del consejo de la fábrica. En último término acudimos a los tribunales para resolver este conflicto y teníamos grandes posibilidades de vencer el litigio.

Sufrimos entre nosotros la pérdida de concienciación de la clase trabajadora. Habíamos tomado esta iniciativa porque habíamos considerado fuera de lugar un enfrentamiento entre sindicato y patronal por falta de sustento de un movimiento de base entre los trabajadores.

Por tanto, nuestro trabajo se está concentrando en el consejo de la fábrica. Pero estamos bastante hartos, visto el hecho de que la mayoría de la lista oficial del sindicato ya ha decidido primero que los otros miembros del CDF sean informados.

Bicentenario de la revolución francesa

Si el levantamiento popular del 14 de julio estaba promovido por burgueses y proletarios, unidos en un mismo rechazo del absolutismo, muy pronto la revolución francesa se transforma en el primer acto de la lucha de clases entre burgueses y proletarios. La pretensión que alentaba la burguesía revolucionaria no iba más allá de suplantar en el ejercicio del poder a la antigua clase dominante (aristocracia), con el fin de adecuar la forma del poder polfico a las nuevas condiciones económicas (capitalismo) e ideológicas (Ilustración) que se abría paso sobre las ruinas del Antiguo Régimen.

La República, sustentada en el sistema de representación parlamentaria, aparecía como una forma de emancipación respecto al Antiguo Régimen, pero en lo que se refería al proletariado encarnaba una nueva forma de sometimiento — en este caso, de la nueva clase dominante burguesa.

De hecho, todo el proceso revolucionario que va de 1789-95 y que daría al traste con la monarquía en Francia estuvo atravesado por la guerra de clase dentro del propio bando revolucionario. Lo que caracteriza fundamentalmente este periodo (mucho más que la confrontación entre aristócratas y burgueses) es la lucha entre las iniciativas revolucionarias de las masas populares y los intentos de monopolizar el poder por parte de las fracciones burguesas.

El sistema de representación parlamentaria en la medida que era -y continúa siendouna fórmula de organización política específicamente burguesa, favorecía los intereses particulares de esta clase. Además, bajo la máscara de la Declaración de los Derechos del Hombre los revolucionarios burgueses pretendían encontrar un medio para justificar su dominación sobre la sociedad en nombre de principios universales que consagrados en las sucesivas constituciones, comprometiesen por igual a "todos los ciudadanos".

Frente a ello, las masas poautoorganización que, bajo la forma de federaciones de clubes populares, secciones municipales, comunas, etcétera, se hacían expresión de un modelo de democracia directa incompatible en la práctica con las instituciones e ideología preconizadas por las revoluciones burguesas (incluídos los jacobinos). Esta dualidad de poderes existente entre proletarios y burgueses refleja en realidad dos clases con intereses contrapuestos, dos concepciones del mundo antagónicas nacidas de situaciones sociales totalmente diversas. Una, derivada de la penuria descarnada de los proletarios parisinos y otra, del idealismo febril que profesaban los jacobinos y que servía de tapadera a la privilegiada situación de la burguesía respecto al proletariado.

En la primavera de 1793, cuando la carestía de la vida amenazaba con producir la escisión entre los "brazos desnudos" (proletarios) y los jacobinos (extremistas burgueses), Robespierre alentaba al pueblo para que se sublevase por la libertad y no por "viles mercancías". Pero la sublevación popular no escuchaba la charlatanería de los profesionales del idealismo sino que propugnaba la igualdad real, de hecho, que los sacara de la situación de miseria, frente a la igualdad teórica.

Doscientos años después el significado de la revolución francesa se ha ido cargando de contenidos. El 14 de julio de 1789 fue el preámbulo de toda una serie de movimientos revolucionarios (revoluciones burguesas), que se extendieron por Europa, dando origen a las actuales formas de dominación capitalista.

Como ocurriera en los años de la Francia revolucionaria, todos los procesos sociales emanados de las revoluciones burguesas han visto repetirse bajo otras dimensiones la confrontación entre proletarios y burgueses.

De la revolución burguesa hoy no queda sino la máscara, o sea, su dimensión política más superficial: la dominación capitalista en nombre de los valores democráticos propios del sistema de representación parlamentaria. En este sentido, la Revolución Francesa aún mantiene su espectro triunfante en la actualidad. Como ocurriera en 1789 los principios democráticos de la burguesía siquen sirviendo como coartada a la hora de abortar cualquier iniciativa autónoma de los trabajadores y salvaguardar el orden capitalista.

En nombre del ideal democrático los jacobinos, con Robespierre a la cabeza, no escatimaban esfuerzos para llevar al redil, por las buenas o las malas, a los descamisados de Paris que no respetaban el nuevo orden burgués. De la misma manera, en nuestros días, sindicalistas, socialdemócratas, comunistas, siguen en las palabras y en los actos condenando cualquier intento de emancipación en nombre de la sumisión al régimen democrático. En realidad, son el último baluarte en la defensa de los valores democráticos burgueses, una vez que la concentración de capital ha alcanzado un grado tal que ha introducido nuevas formas de totalitarismo enmascaradas bajo el lenguaje democrático.

Sin duda, para quienes aún en nuestros días se encuentran del lado de quienes quisieron hacer del ideal revolucionario

Lavar nuy bien el atún, cor-

ibre auss. Mas

una realidad social que desbordaba el mero programa político de la burguesía ascendente, la revolución francesa puede ser un motivo de ricas reflexiones, más que de actos conme-

morativos. Respecto a quienes concurrieron a la apoteósis conmemorativa del pasado verano en París, ellos sí, ellos sí tenían algo que celebrar.

COCINA MARINERA



ATUN A LA CERVEZA

Ingredientes (para 4 personas)

3/4 kilos de atún
1 lata de almejas al natural de
100 grs. aprox.
1/4 kilo de gambas
100 grs. de jamón
1 cebolla
1 vasito de aceite de oliva
4 dientes de ajo
1 copa de vinagre
1 tercio de cerveza
Perejil
Pimentón picante
Sal

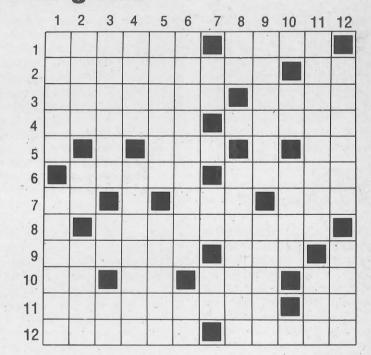
Preparación

tarlo en filetes pequeños de 3 cms. aprox. de grueso, salarlo y ponerlo aparte. Pelar y picar en trozos muy menudos la cebolla y los ajos. Abrir la lata de almejas, pelar las gambas. Trocear el jamón. En una cazuela aparte, echar el aceite, ponerlo a calentar y cuando humee bajar el fuego y sofreir la cebolla y los ajos picaditos a fuego lento. Cuando estén un poco dorados y blandos, retirar la cazuela del fuego y agregarle pimenton picante al gusto y revolver todo muy bien en el aceite caliente. Volver a colocar la cazuela al fuego, incorporarle la copa de vinagre y la cerveza dejando que hierva unos 4 o 5 minutos. Agregar a la cazuela el atún y cuando lleve 10 minutos hirviendo añadir las almejas, las gambas y el jamón troceado en tiras. Lavar y picar el perejil y ponerlo en el guiso.

Rectificar de sal en caso que sea necesario y servirlo muy caliente.

Tiempo de cocción 30 minutos, 20 de fuego fuerte y 10 de fuego lento.

Crucigrama



HORIZONTALES: 1. Aposento destinado para dormir. Superior de un monasterios. / 2. Estupefaciente. Al revés, escuché. / 3. Blanco nacido en sudamérica. Agrupación de descendientes de un antepasado común. / 4. Marca de coches italiana. Peces que viajan juntos. / 5. Prime ra vocal. Matrícula de España. Explosivos Consonante. Al revés, artículo neutro. 6. Al revés, parte osea del pie. Al revés, transmiten el sonido. / 7. Al revés, bebi-da. Primera vocal. Canto canario. Al revés, organismo deportivo español. / 8. Sur. Partículas químicas peligrosas. / 9. Garganta que da paso entre montañas. Al revés, apócope antes de un nombre. Consonante. / 10. Campeón. Matrícula de Córdoba. Al revés, regla obligatoria. Nota musical. / 11. Deshacer una igualdad. Al revés, afirmación. / 12. Cuerpos celestes. Personaje mitológico, rey de Tebas.

Solució n al nú m er o anterior:

HORIZONTALES: 1. Pacífico. AAA. / 2. Inútil. Migas. / 3. Saba. Oc. Asa. / 4. Ulano. Re. Pan. / 5. B. Nirvana. Na. / 6. Reoca. Panza. / 7. Ag. A Toisón. / 8. Roa. Can. Ruin. / 9. Inca. A. Seo. / 10. SS. Lanero. T. / 11. Etica. A. Cera. / 12. Baal. Bodega.

VERTICALES: 1. Ancora. Arma blanca. / 2. Nombre de mujer. Al revés, matrícula de Toledo. Utilices, emplees. / 3. Cerdas de algunos animales. Nota musical. Símbolo del stokes. / 4. Al revés, fantasma con que se mete miedo a los niños. Al revés divertir, deleitar. / 5. Cuerpo esférico pequeño. Partícula material de pequeñez extremada. / 6. Océano. Servicio público. / 7. Al revés, escuché. Consonante. Símbolo del stokes. Periódico de Madrid. / 8. Al revés matrícula de Cádiz. Primera consonante. Pieza dramática pequeña, de asunto jocoso y popular. / 9. Desembocadura de un río. Servid. / 10. Primera vocal. Al revés, matrícula de Holanda. Dioses. Tercera vocal. / 11. Ayudan a los sacerdotes en el altar. Al revés, repetido forma de cocinar el bacalao. / 12. Al revés, labrador que cultiva una heredad arrendada. Se dice mucho jugando al dominó.

VERTICALES: 1. Pi. Obrar. Be. / 2. Nana. Egoista. / 3. Cubano. Ánsia. / 4. Italica. C. Cl. / 5. Fisura. Cala. / 6. Li. V. Na. A. / 7. C. Ora. Banano. / 8. Oscenas. E.O. / 9. A. Niza. Dar. / 10. Paga. Erosión. / 11. Eutanasia. Ge. / 12. Panamá.