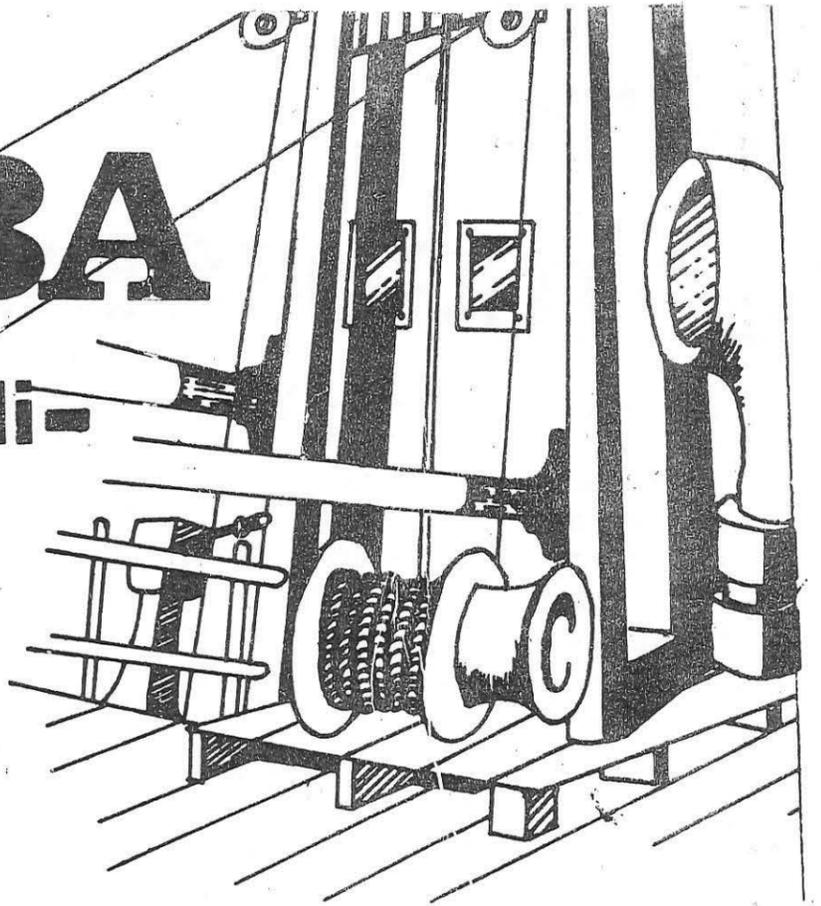


LA ESTIBA

Boletín de la coordinadora estatal de estibadores

nº 1 mes: dicbre. año: 1979



Palamós
Barbate
Valencia
Ciudadela
La Coruña
Palma de Mallorca
Alicante
Huelva
Bilbao
S.S. de la Gomera
Cartagena
Cádiz
Lanzarote
Barcelona
Aguilas
Ceuta
Puerto de Sta. María
Mahón
Castellón
Gran Tarajal
Málaga
Sta. Cruz de La Palma
Almeria
Fuerteventura
Motril
Alcudia
Tarragona
Melilla
Tenerife
Gandía
Algeciras
Hierro

LA PATRONAL PORTUARIA QUIERE SUSPENDER NUESTROS PUESTOS DE TRABAJO DE UN GANCHO QUE NO OFRECE SEGURIDAD.

NO CORREREMOS EL RIESGO DE SER ESTIBADOS EN LAS LISTAS DEL PARO.



Lucha en los PORTUGUESES

Para forzar al gobierno y patronal a poner en marcha un decreto ley de 2 años atras, losportuarios de lisboa y zona centro durante el mes de octubre realizaron un bajo rendimiento(20 % de lo normal)una izada cada 15 minutos,coordinando toda esta lucha la federación de sindicatos portuarios, y negandose los otros puertos a descargar los barcos desviados.

Este decreto ley supone una reestructuración total de la forma y condiciones de trabajo. Se crea el Instituto de trabajo de Puertos (ITP) que abarca todo el estado y dependientes de este se forman los centros Coordinadores de trabajo Portuario(C.C.T.P.) para cada puerto o zona y con el mismo sistema de funcionamiento que I.T.P.

El I.T.P. está regido por tres consejos : Directivo, Administrativo y General. El consejo Directivo será tripartido entre gobierno(presidente),sindicato (vocales) y patronal(vocales)

Este bajo rendimiento desembocó en el compromiso por parte del gobierno y patronal para la puesta en marcha a primeros de diciembre del 79 de CCTP de Lisboa y zona centro y proxicamente la creación sucesiva de otros Con ellos consiguen:

a) paso de un horario totalmenteacomodaticio para las empresas,empezaban a las 8 de la mañana y no sabian a que hora terminaban,podia ser hasta las 12 de la noche, a

Puertos

-2-



la implantación de 2 turnos(mañana y tarde)

b) creación de una escuela profesional para la capacitación de técnicos portuarios a todos los niveles.No aceptaran órdenes de NO PORTUARIOS.

c) jubilación anticipada de 65 a 60 años y con complementos a cargo de las empresas adelantarla a 55 años voluntaria con el 100%

d) el sistema de cobro varia totalmente. Pasan de cobrar diariamente de las empresas empleadoras a cobrar mensualmente de C.C.T.P y este tiene una mayor capacidad empresarial.

e) creación de un fondo de asistencia pagado por las empresas de el 6% sobre el salario bruto.

Privatización

en los

PUERTOS

Estamos asistiendo ultimamente a un proceso de privatización por parte de Organismos oficiales como es la J.O.P. que va afectando paulatinamente a los portuarios.

La Junta está concediendo concesiones en sus tierras a empresas que se construyen sus propios muelles e instalaciones. Empresas que ya no utilizan personal portuario,acogiéndose a un discutible articulo de la Ordenanza de Trabajo en los puertos que viene a decir que las empresas que utilicen su propio muelle y que no sirvan de intermediarios a terceros receptores no han de hacer personal portuario.

Por lo visto esta es la nueva política del flamante Puerto Autonomo,con ello persiguen dos objetivos:restarnos puestos de trabajo a los estibadores y por otra cumplir con la política del gobierno y de la U.C.D,que no es otra que la de favorecer a la gran patronal privatizando el máximo de servicios posibles y en especial los rentables

El Puerto es UN SERVICIO PUBLICO,pagado por los contribuyentes,con una infraestructura muy costosa para que especulen con ellos empresas privadas en su exclusivo beneficio.

En contra de esta nueva política y en defensa de nuestros puestos de trabajo reivindicamos que este servicio público siga siéndolo.

NAVARRA

Un conductor intentaba llevar a Suiza

22 millones de pesetas

QUEDA USTÉ DETENIDO...

¿POR EVASIÓN Y FUGA DE CAPITALS?

NO...!! POR BUUUURRO

PERO HOMBRE DE DIOS... ¿NO SABE USTÉ QUE ESAS COSAS SE HASEN LIMPIAMENTE A TRAVES DE UN BANCO, SACANDO EL CORRESPONDIENTE PERMISO DE EXPORTACION DE CUALQUIER COSA?

¿Siiii?

NATURAL...SI LO TRESIENTOS MIL MILLONES QUE SAN EVADIO LOS HUBIERAN TENIO QUE SACAR EN MALETERO DE COCHE... A KILO EL MILLON, TODAVIA ESTARIAN HASIENDO CARAVANA, OIGA

CONCURSO

=====

A todo aquel que adivine la asociación de empresarios a la que NO PERTENECE el "BUUUURRO" de la viñeta, será recompensado con la "GRAN MEDALLA PESETA EVADIDA".

El individuo en cuestión, es seguro que NO PERTENECE a la (espacio para la respuesta)

CONGRESO internacional

Con un ambiente de expectación y esperanza se inició el tercer congreso internacional de trabajadores portuarios, que transcurrió durante los días 12, 13 y 14 del mes de Octubre.

Durante el desarrollo del congreso hubo momentos para todos los gustos, resaltando por encima de todo la voluntad y necesidad de construir. Construir una comunicación, y desarrollarla hacia la creación de una unidad que nos permita a todos el hacer frente a los problemas de un sector, el transporte marítimo, que por no ser comparables a los de otros sectores, tienen más difícil solución.

Desde exponer las particulares formas de trabajo en cada país y puerto, hasta analizar las superestructuras multinacionales que nos intentan imponer, en el congreso se debatió en profundidad todo lo que en común nos afecta.

Fiel reflejo de ello puede ser el comunicado final de las jornadas, y que a continuación reproducimos íntegramente:

"Comunicado final del Congreso Europeo de Puertos"

Con el cante de la Internacional se ha dado por terminado el III congreso internacional de estibadores portuarios de Europa.

Los países representados en este congreso han sido: Italia, Alemania, Dinamarca, Holanda, Suecia, Inglaterra, Irlanda, España, Bélgica y Francia. Han participado también la Agrupación de Marineros Daneses, el Sindicato Libre de la Marina Mercante Española, KAIA (organismo unitario de trabajadores de Agencias de Aduanas, Consignatarias y Transitarios de las provincias vascas), delegación de exiliados chilenos, argentinos y uruguayos, delegación de la federación local de C.N.T.. Hubo compañeros de organizaciones sindicales de Rotterdam, Hamburgo, Bremen, Amberes, Goteborg, Liverpool, Londres, Hull, Dublín, Génova, Marsella, Arhus, Copenague, (muchos de ellos en representación de todos los puertos del país), y de los 28 puertos representados en la Coordinadora de los estibadores del estado español.





Tres fueron los temas principales del Congreso: Coordinadora Internacional de Organizaciones de Estibadores Portuarios; problemática obrera por la imposición del container y los buques Roll-on en el transporte marítimo; último conflicto protagonizado por los estibadores del puerto de Rotterdam.

1º Respecto a organización, todas las delegaciones presentes coincidían en plantear unas formas de coordinación descentralizadas y que diesen el protagonismo a las bases, para así evitar el burocratismo en que caen las grandes organizaciones internacionales, pasando a ser más bien órganos de control y encuadramiento obrero que órganos de lucha por los intereses de los obreros. Por casi todos los países se planteaban serias críticas contra la actuación de los grandes sindicatos oficiales. Ratificándose la necesidad de afrontar la lucha a nivel internacional dado el nivel de dominación de las multinacionales.

Como conclusiones a este tema se acordó:

- a) Siguiendo la pauta marcada en el anterior congreso de Londres de Marzo del 79, continuar con la división de Europa en cuatro zonas:
 - ZONA NORDICA: Suecia, Noruega, Finlandia, Islandia y Dinamarca, cuya coordinación ejercería Suecia.
 - ZONA INGLESA: Inglaterra, Escocia e Irlanda, coordinadas por Inglaterra.
 - ZONA CENTRO: Alemania, Bélgica y Holanda, coordinadas por Alemania.
 - ZONA SUR: España, Francia e Italia, coordinadas por España.

b) Constante información entre todos los puertos, canalizada por los representantes de zona y también directamente entre los puertos.

c) Apoyo mutuo ante cualquier conflicto, previa consulta de la base y manteniendo la autonomía de los puertos.

e) Fijación del calendario de reuniones y fomentar reuniones de zona.

f) Que el comité coordinador se reúna las veces que sea necesario y en los puertos que se requiera por conflicto.

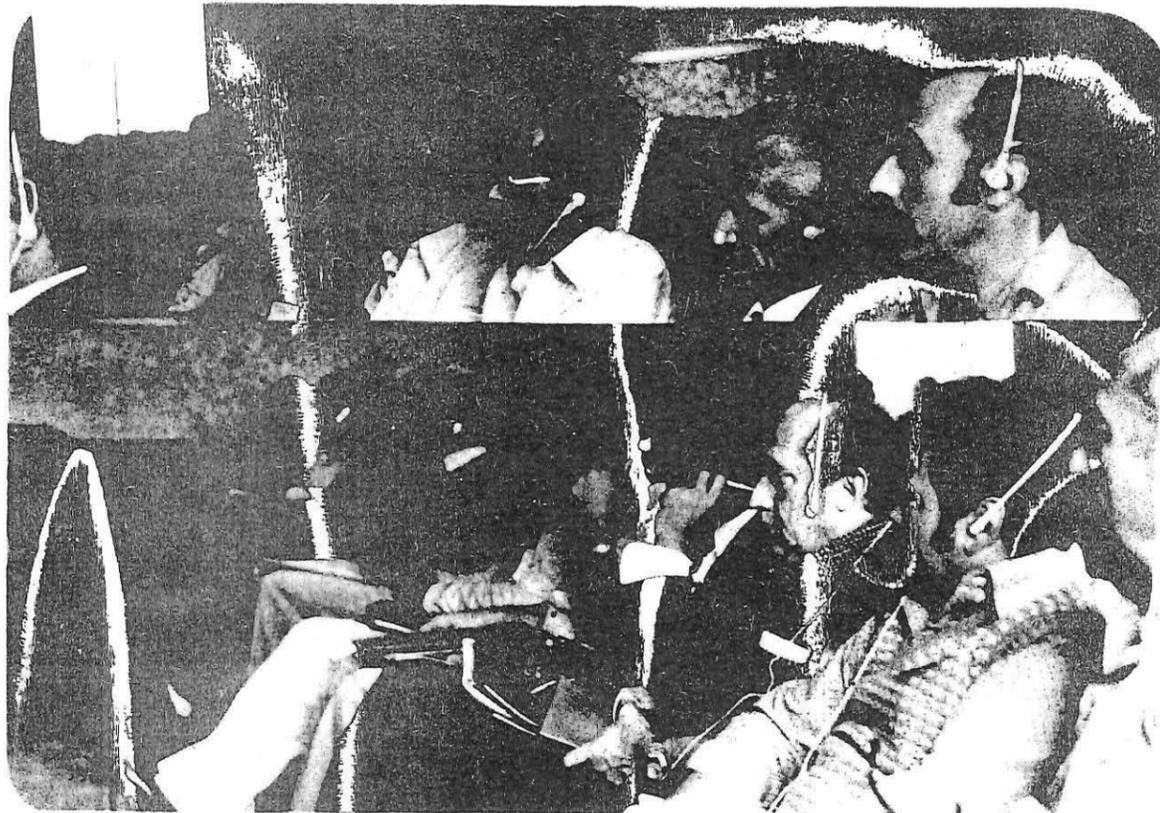
g) Que los gastos que ocasione la coordinación sean asumidos por todos los puertos presentes. Se fijaron las formas de hacerlo.

h) Que el comité coordinador, partiendo de los estatutos de las organizaciones y sindicatos de cada puerto, confeccione un anteproyecto de estatutos ó líneas de funcionamiento que serían discutidos en el próximo congreso.

2º Respecto al tema de containers, las intervenciones fueron encaminadas a demostrar cómo estos nuevos métodos de transporte van encaminados a efectuar una reducción de costos, que en ningún momento repercutirán en beneficio del



cons
nómi
sign
term
cias
lect
to d
exag
dos,
cons
bién
port
mero
pete
otro
cont
en l
de é
rida
gado
El c
ción
les
nomí
llad
La c
orga
sobr
tran
El d
cent
de d
toda
ro.
la c
ra,
de l
fuer
dor.



Atención; Los temas se la merecen

consumidor, sino en aumentar astronómicamente los beneficios de consignatarios, navieros y demás intermediarios. Las graves consecuencias de estos métodos para los colectivos de los puertos, y por tanto de los países, incrementando exageradamente el ejército de parados, reduciendo puestos de trabajo constantemente en los puertos; también el poder adquisitivo de los portuarios al realizarse menor número de turnos de trabajo. La competencia que pretenden crear con otros sectores obreros ya que los containers no se llenan y vacían en los puertos, sino tras la verja de éstos, no controlándose la seguridad con que los mismos están cargados.

El container supone una colonización de las grandes multinacionales de países ricos, sobre las economías de los países menos desarrollados.

La colonización a nivel cultural y organizativa que viene a imponer sobre los peculiares sistemas de transporte de cada cultura y país. El dominio realizado desde grandes centrales de computadoras y centros de decisión, que vienen a hacer, todavía más, del productor un número. Esto supone un atentado contra la cualificación profesional obrera, todavía más cuando la mayoría de las veces se traen técnicos de fuera que se enfrentan al estibador.

Como conclusiones a este tema se acordó:

a) Hacer un extenso estudio sobre la containerización y sus efectos.

b) Mantener y aumentar las plantillas de estibadores portuarios en los puertos. Cubrir todas las vacantes que se den por defunción, jubilación, etc. Incrementar las composiciones de manos o grupos de trabajo en las terminales de contenedores.

d) Reducción de la jornada laboral. Más vacaciones, y jubilaciones anticipadas al 100%, para así permitir el aumento de plantillas y reducir el paro.

e) Controlar los costos y precios en concepto de manipulación portuaria para denunciar los inmensos márgenes de las empresas, que van a encarecer los productos a los consumidores. ¿Cuando se producen nuestros aumentos salariales en que cuantía aumentan allos su facturación a los usuarios?.

f) Tasa de tránsito o canon por tonelaje de los contenedores puerta-puerta, en beneficio de los pensionistas, accidentados, previsión, etc.

g) Controlar el desvío alternativo de los barcos de un puerto a otro en caso de conflicto ó de lucha.

h) Bloquear a nivel internacional compañías que sean conflictivas en uno o más puertos. A nivel inmediato se boicotearía la compañía HARRISON que

crea conflicto en el puerto de Liverpool, si estos compañeros lo solicitan.

i) Hacer un día de lucha a nivel europeo a buques y terminales de contenedores contra las secuelas de estos nuevos medios técnicos.

j) Enviar desde todos los puertos nuestra protesta contra los sindicatos y patronales del puerto de Amberes por los despidos y reducciones de personal que hace tiempo vienen practicando sistemáticamente.

3° Los compañeros de Rotterdam explican su último conflicto, donde permanecieron en huelga ilegal (por falta de apoyo de los sindicatos oficiales) durante cuatro semanas 9.000 estibadores. También el comité de mujeres asistió manifestando su decisivo apoyo a la lucha.

4° Los compañeros chilenos, argentinos, y uruguayos, después de plantear la situación de represión y muerte instalados en sus respectivos países, contándose entre los compañeros encarcelados y desaparecidos algunos estibadores portuarios, pidieron la solidaridad con la lucha de la clase obrera de sus respectivos pueblos. Concretando ésta en el boicot al embarque de armas para las dictaduras. La asamblea decidió a favor de éste boicot.

5° Se decidieron los temas a tratar en el futuro congreso, a celebrar en Goteborg, (Suecia) para el mes de Abril. Entre dichos temas se encontraría el tema de los estatutos, financiación, publicaciones, peligrosas, situación del resto de obreros relacionados con el transporte marítimo, despidos y acciones contra éstos, etc.

El Congreso se despidió ratificando los participantes su deseo de unión y coordinación. La necesidad de que otros países, puertos y colectivos se unan a éste empeño. Y manifestando la perfecta organización del congreso, la madurez y solidez de las delegaciones presentes que había posibilitado un serio trabajo

Barcelona, 15 de Octubre de 1976
Coordinadora Estatal de
Estibadores Portuarios
(Por delegación de la Coordinadora Internacional).

LA DEPENDENCIA DEL ALCOHOL Y LA DROGA

En alcoholismo y toxicomanía conocemos conlla palabra "dependencia" aquella fuerza interna y siempre superior a la voluntad, que léeva al enfermo a la copa o a la pastilla.

En un estado avanzado de enfermedad alcohólica o toxicomanía aguda esta dependencia se ve claramente pues ya la enfermedad ha afectado tanto física y psiquicamente que la persona enferma solo se siente bien cuando ha ingerido suficiente cantidad de alcohol o cuando está drogado.

Yo querria en estas líneas, llegar a preocuparos, por los inicios de esa "dependencia", ese estado de alcoholismo o toxicomanía en el cual el enfermo no se ha dado cuenta perfecta de que está adquiriendo una ENFERMEDAD INCURABLE contra la que tiene que empezar a luchar si quiere continuar siendo una persona normal dentro de la sociedad.

Sé por experiencia que la dependencia del alcohol comienza a manifestarse en pequeñas cosas de cada día.

Es principalmente esa copa de la mañana, antes de entrar en el trabajo, si un día falta por cualquier causa, el individuo se encuentra inquieto y de mal humor hasta la hora del almuerzo ya que sabe que tomará el "carajillo" y entonces se le habrá cambiado el humor.

¿Te enfadas y comes de mal humor cuando se ha olvidado de traer el vino en casa? Atención a este sintoma ,está indicando "dependencia".

Y a la vuelta a casa ¿es totalmente necesario tomar esas cervezas en esos determinado bares del camino? si ya se que solo es por charlar con los amigos, tras la dura jornada de trabajo, ¡disculpas" si no hay alcohol no apetece la conversación, estamos ante una dependencia clara.

Lo mismo sucede con las drogas, se comienza por curiosidad, o para dormir mejor y se termina destrozado por la propia pastilla.

Uno de los primeros síntomas de la toxicomanía se manifiesta a traves de los sedantes y estimulantes, que crean la primera dependencia, si notas que no puedes acostarte sin sedantes ¡ojó! intentalo aunque te cueste varias noches sin dormir, de no muere nadie, del abuso de las drogas miles de personas.

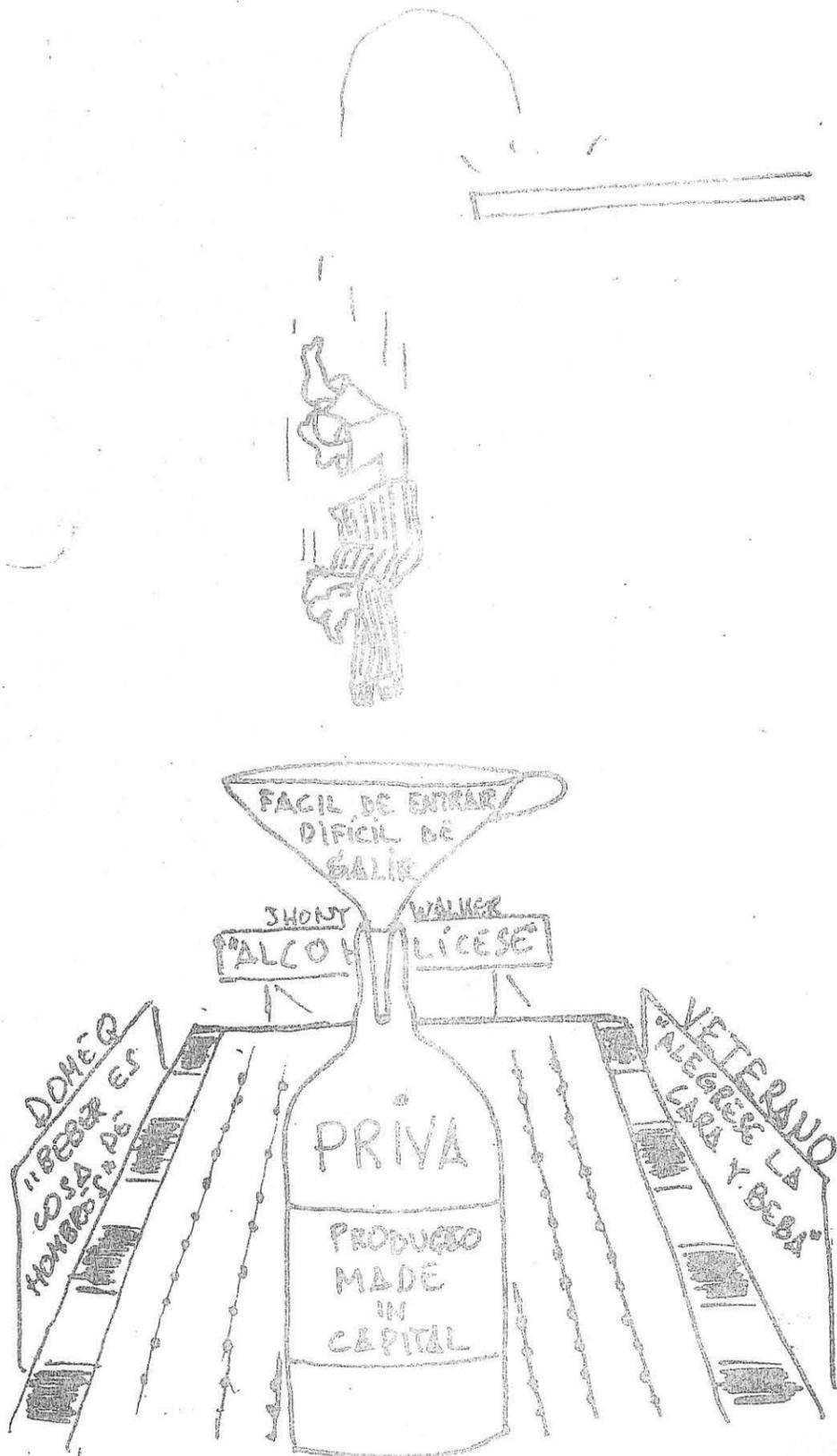
Bernard Shaw decia "Los buenos resultados provienen principalmente del esfuerzo continuado ante el fracaso repetido" si sospechas esta "dependencia"

comienza a lucha cuanto antes, y acuerdate de esa frase, si fracasas comienzas de nuevo no te desanimas. Piensa que sin el alcohol o la droga está la verdadera vida, no la ficticia, y aunque sea dura y con problemas, merece la pena de vivirse.

Si te encuentras con problemas por el alcohol o la droga, finete a algun grupo para luchar contra esos enemigos en equipo; tu solo fracasará, con la ayuda de otros podrás triunfar y ayudarles a triunfar a ellos mismos.

Analiza seriamente si encuentras síntomas de "dependencia" en tu conducta diaria, pero sin buscar disculpas. Si es así comienza a luchar.

BORDO nº 545. SÁNCHEZ
A.A.



Después de legalizar a los Sindicatos, que aparecían como las terribles fieras del franquismo, y que ya legales, en un tiempo record han demostrado su capacidad de acabar con la lucha obrera, asumiendo totalmente el papel de controladores de la clase que el Estado les asigna. Después de legalizar una forma de huelga que no hace daño a nadie, y que nadie se siente obligado a respetar cuando los obreros la utilizan. Después de pactos como el de la Moncloa, que nadie cumplió nada más que los obreros. Después de topes salariales, que limitaron nuestro poder adquisitivo frente al incontrolado y exagerado ascenso de los precios. Después de admitir los más vandálicos cierres de empresas y expedientes de crisis injustificados, que han dado como resultado un alarmante índice de parados; etc. LA DEMOCRACIA COMO OTRA FORMA DE GOBIERNO CONTRA EL PUEBLO SE DISPONE A DAR UN PASO MAS.

El estatuto ~~del~~ trabajador contra

Ya se encuentra en las Cortes para su aprobación. Esta es la ley que los empresarios necesitaban para ejercer de un modo más descarado sus relaciones de explotación sobre los trabajadores de todo el país. El ascenso y radicalidad en las luchas obreras últimas parecían ya poner en cuestión el estatus del empresario; este había iniciado la retirada del capital. Hay por tanto que hacer un estatuto que hipoteque la lucha obrera para dar confianza al capitalista y reinicie la inversión. Los partidos y sindicatos "de clase", "mayoritarios", les han ayudado a dar este paso. Usando la capacidad que les confiere el haber sido un día elegidos como representantes del pueblo, no van a tener escrúpulos en aparecer nuevamente como verdugos de este.

Pero vamos a demostrar con sus obras esto que afirmamos con nuestras palabras; vamos a echar una rápida mirada al Estatuto para convencernos hasta qué punto es un atentado a los derechos de los trabajadores en favor de patronos y capitalistas, entregando incluso lo que con serias luchas se había conseguido:

Por mil causas y circunstancias el obrero podrá ser despedido: no hace falta que se transgreda

alguna norma, sino porque no acaba el obrero de adaptarse a las necesidades y deseos empresariales. Una causa objetiva es la ineptitud del trabajador, otra la inadaptación a causas tecnológicas y la tercera su excesiva tendencia a enfermar. Esto es lo que llamarán despido objetivo.

Así, si en dos meses se está de baja justificada durante el 20 % de días laborables y las bajas son intermitentes, se puede ser despedido. De igual manera que si no se asiste al trabajo justificadamente durante el 25 % de jornadas dentro de cuatro meses no consecutivos a lo largo de todo el año.

Un trabajador que tenga la baja del médico de la seguridad social, podrá ser reconocido por otro que la empresa le envíe, si no podrá ser sancionado. Esto es una plantilla de médicos policía que sin duda diagnosticarán lo que la empresa les ordene en cada caso.

Otra ingeniosa novedad es la de posibilitar la extinción del contrato laboral cuando la empresa cambia de entidad jurídica -por ejemplo de sociedad limitada a sociedad anónima- ó por jubilación del empresario.

El trabajo eventual expresamente prohibido por la legislación actual y que quedaba reducido a ciertas tareas del campo, ahora lo extienden y legalizan a todas las ramas de la producción. Igualmente que el contrato por prestación de servicios en un determinado número de días al año, al mes o a la semana o incluso durante ciertas horas del día. Esto es una clara puerta abierta a la eventualidad continuada en el trabajo; con estas facilidades no es probable que el empresario se exponga a un contrato indefinido. Por otra parte aumentan los períodos de prueba.

El Estatuto acaba también con todos los derechos individuales del trabajador. Frente a aumentos de producción, las primas, la seguridad e higiene, ó cualquier otro tipo de problema, el trabajador sólo tendrá la posibilidad de protestar a través del comité de empresa, sin que él que es el directamente perjudicado pueda emprender ninguna protesta ó reclamación. El obrero no podrá dejar de trabajar ni ante un riesgo de accidente laboral inminente.

Hay una clara violación de la intimidad obrera en el hecho de que el empresario pueda en cualquier momento registrar la taquilla y ropas del trabajador, (no podremos los obreros hacer lo mismo con las cuentas del empresario). Se habrá de fichar una vez cambiado de ropa, lo que supone indirectamente un aumento de jornada ó del tiempo de permanencia en el trabajo.

Introduce también la figura de que el empleado ha de respetar la buena fé contractual. Esto puede dar lugar a investigaciones empresariales en el momento que interesen para encontrar un motivo en la vida del trabajador que según él debió constar en el momento de la contratación. El estar obligado a exponer al empresario situaciones personales conflictivas -por ejemplo un embarazo en la mujer, una militancia política ó sindical comprometida, etc-. La mujer verá también reducidos sus derechos al no permitírsele acumular para después de un embarazo

las semanas que le pertenecen.

En cuanto a la percepción económica también aparecen evidentes reducciones. Las pagas por antigüedad se convertirán en todas partes en quinquenios, lo que es una pérdida para los ramos que cobran trienios. En la ley de Relaciones Laborales anterior se señalaba que habrá como mínimo dos pagas, el "como mínimo" ha desaparecido ahora, lo que no dudamos que debe llevar una clara malaintención patronal.

La célebre reivindicación de finales del franquismo de que la empresa se haga cargo de pagar el IRTP y la Seguridad Social ha quedado yugulada al establecerse que los impuestos nunca podrán ir a cargo de las empresas.

Si un trabajador no se da cuenta de que le están quitando algún plus ó percepción hasta los dos años de dejar de percibirlo, ahora puede reclamarlo durante todo el tiempo que se lo adeudan, a partir del estatuto sólo podrá reclamar las cantidades de un año.

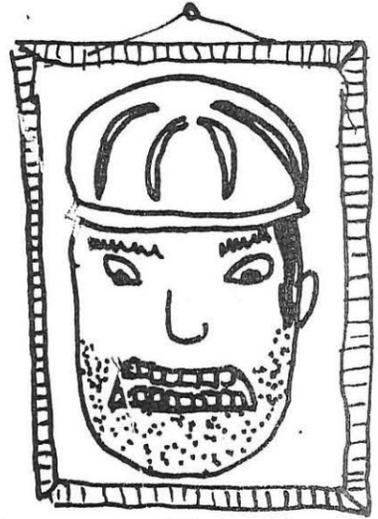
Disminución de las indemnizaciones por despido. Por rescisión de contrato por razones económicas ó tecnológicas antes se tenía derecho a 26 ó 30 días de indemnización por año trabajado, en el estatuto quedan reducidos a 20 días. Por despido improcedente antes se tenía derecho a dos meses de indemnización por año, con un mínimo de 6 mensualidades, con el estatuto a 45 días de indemnización por año trabajado. Por despido procedente ninguna indemnización. Vemos que a la facilidad de despedir se sumará lo barato que vá a resultar para el patrón.

Se reducen los días de permisos retribuidos. De 20 días que teníamos por casamiento, quedan reducidos a 15. De hasta 5 días que disfrutábamos por nacimiento de hijos ó defunción de familiar cercano, quedan reducidos a sólo dos días.

Tendremos que nacer ó morir los obreros en vacaciones; una sociedad tan ocupada como la nuestra no tiene lugar ni tiempo para la alegría ni para el dolor. Este es un ejemplo del grado de humanización a que nos conducen los padres de la Patria.

En cuanto a derechos sindicales que algunas grandes formaciones sindicales opinan que nos favorece no es así para las pequeñas organizaciones de fábrica ó los pequeños colectivos de trabajadores. Para favorecer la sindicación en sus sindicatos han introducido que los convenios de empresa los puedan negociar en igualdad de condiciones las secciones sindicales; tambien hasta ahora los convenios a nivel de empresa podían anular condiciones inferiores del convenio provincial, igualmente el provincial primaba sobre el nacional, ahora será alrevés, en los convenios estatales podrán establecerse cláusulas no negociables a nivel inferior. Esto significará el quitar el protagonismo en la lucha a los obreros para dárselo a las altas jerarquías de los sindicatos. Igualmente los convenios estatales ó de ramo los negociarán los sindicatos, dicen para facilitar la unidad, nosotros sabemos que es para tener el control de la lucha obrera y que no se desmadre.

OBRERO



ANTES Y DESPUES DE LAS CONCESIONES

Las Asambleas, establece el estatuto que, habrán de ser fuera de las horas de trabajo y que el tiempo mínimo transcurrido entre una y otra ha de ser de dos meses; que las decisiones han de ser adoptadas por el represivo método (la mayoría de las veces) del voto secreto y que deberán tomarse por el cincuenta por ciento de los trabajadores de plantilla. Esto facilita el sabotear las Asambleas propugnando simplemente la no asistencia. Estos artículos quieren ser un golpe bajo al movimiento asambleario de los trabajadores, que es el que está poniendo en cuestión el papel de representantes de la clase obrera de los Sindicatos.

Los derechos de los representantes de los comités de empresa tambien se ven mermados, ya que se recortan las 40 horas pagadas de que disfrutamos para funciones de representación; en algunos casos se reducen hasta 15 horas. Parece que este es un regalo a la patronal de 80 millones de horas al año.

EMPRESARIO



ANTES Y DESPUES DEL ESTATUTO DEL TRABAJADOR.

Estas son algunas de las aberraciones que se encuentran en una rápida lectura del Estatuto del Trabajador.

A cambio de estas miserias que ni mucho menos pueden satisfacer a nadie; ya que ni a los representantes sindicales de UGT y CCOO, que las han negociado satisfacen:

- Una hora menos de trabajo a la semana.
- Un día más de vacaciones al año. (Toda Europa ya disfruta del mes)
- Incremento de un 25 % en el precio de la hora extra. (Cuando en las actuales circunstancias de desempleo, se habría de llegar a la absoluta prohibición de estas).
- La posibilidad de pedir excedencia al año de estar trabajando en la empresa.

Estas són las migajas que vamos a disfrutar, y que dado como se ponen las cosas, tendremos que alabar y agradecer continuamente. Porque la constante amenaza de despido que penderá sobre nuestras cabezas exigirá una constante postura de servilismo y obediencia.

La postura de UGT frente a este estatuto es de aceptación. Argumentan que han conseguido mejorar en la negociación el texto original de UCD. Que dado que ellos se han asegurado el papel de negociadores por encima de la base, ya lo irán mejorando con el tiempo. ¿Pero... quién a estas alturas puede poner su confianza en los que están apareciendo como el brazo derecho de la CEOE para imponer su política laboral y económica contra los trabajadores?.

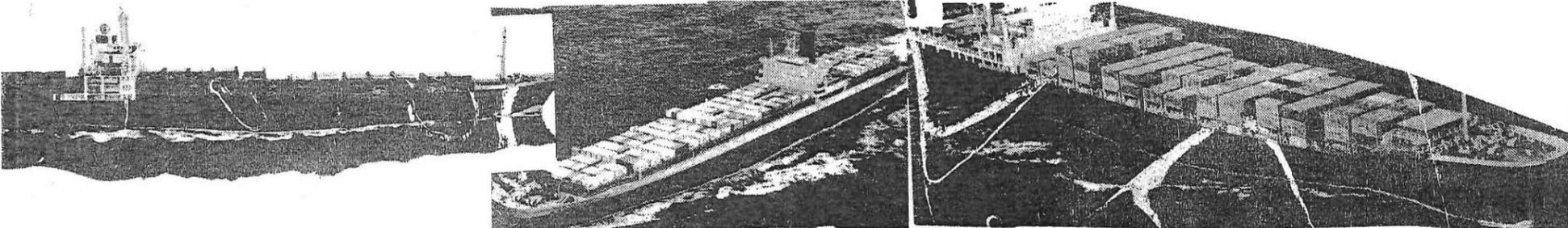
La postura de CCOO, ya la hemos visto durante la negociación. Ha ido amenazando con retirarse...pero nunca se atrevió a hacerlo. Luego han convocado tímidas acciones para seguir gozando de credibilidad frente a los afiliados y a los electores. Tratan de distanciarse en sus formas de la UGT, para ver si así le arrebatan a esta el primer puesto. Y si en las cortes se aprueba el estatuto, cosa que parece asegurada, ya nos empiezan a reprochar que no votamos a su partido lo suficiente; que si ellos fuesen mayoría esto no hubiese ocurrido.

La CEOE y demás organizaciones patronales, la UCD y demás partidos de derecha ya se están felicitando por el nuevo éxito de su política contra los trabajadores. Una vez más el juego parlamentario que ellos inventan y dominan ha dado el resultado apetecido. Sin duda, su mayor victoria es la indudable integración y participación que consiguen de partidos y sindicatos que siguen empeñados en llamarse de izquierda, obreros, de clase, etc. Demasiado saben ellos que a los trabajadores de este país ya no hay sindicato mayoritario que los movilice.

Ahora nos toca a los obreros manifestar nuestra postura. Si nos consiguen enrredar y apaciguar las posiciones débiles y políticamente interesadas de los grandes sindicatos...nuestra derrota está firmada. La ley del miedo se impondrá en la empresa y la crisis será de nuevo remontada a cuenta de los trabajadores.

Es por el contrario una desobediencia constante de los términos de este estatuto, una lucha energética y puntual cada vez que se nos trate de aplicar, una repetida contestación en cada fábrica, en cada Asamblea, en cada comité de empresa, en cada obrero, cada vez que el patrón trate de hacer uso de él, lo único que nos puede librar. Se impone la lucha contra todo estatuto del trabajador, porque tanto este cómo otro irá en nuestra contra.

containers 1ª parte



En el 1.966 la SEA-LAND REYNOLDS (multinacional cuyos productos más conocidos en España son WINSTON, SALEM, WINCHESTER, ALUMINIOS etc.) inauguró el primer servicio estandarizado de containers en la ruta del Atlántico Norte. desde entonces, el container dejó de ser un fenómeno exclusivamente americano (estado-unidense), y en pocos años se ha convertido en la más importante innovación de la industria del transporte marítimo, después del descubrimiento y puesta en marcha del motor marino.

La flota mundial containerizada pasó de 71 buques en 1.967 a 762 en el año 1.977 con un incremento en el tráfico en solo diez años del 1.816 %.

Los primeros buques containereros (buques de la primera generación) fueron los buques cisterna transformados en buques containereros cuya capacidad de transporte era de 400-500 unidades a una velocidad de 16-17 nudos; a estos les han sucedido al principio de los años 60 los buques de la segunda generación que transportan de 800 - 1.000 unidades a una velocidad de 23-25 nudos.

Con la construcción de este tipo de buques celulares acabó esta época experimental; con la cual las grande multinacionales vieron hecho realidad su sueño de controlar todos los sectores de la producción e incluso el transporte tanto por carretera, ferrocarril como por mar.

con el esplendido resultado que les dio este experimento, en el sector del transporte y en concreto en el marítimo, las grandes compañías se han volcado con todos los medios a su alcance, que son muchos, o mas bien todos a este sistema de transporte en unidades autónomas más conocido como CONTAINERS.

La especialización y el potenciamiento de este sector naval, a continuado, tanto así que ahora ya se construyen los buques con una capacidad de 2.000-2.500 unidades y una velocidad de 23-25 nudos y con velocidades punta hasta los 33-34 nudos.

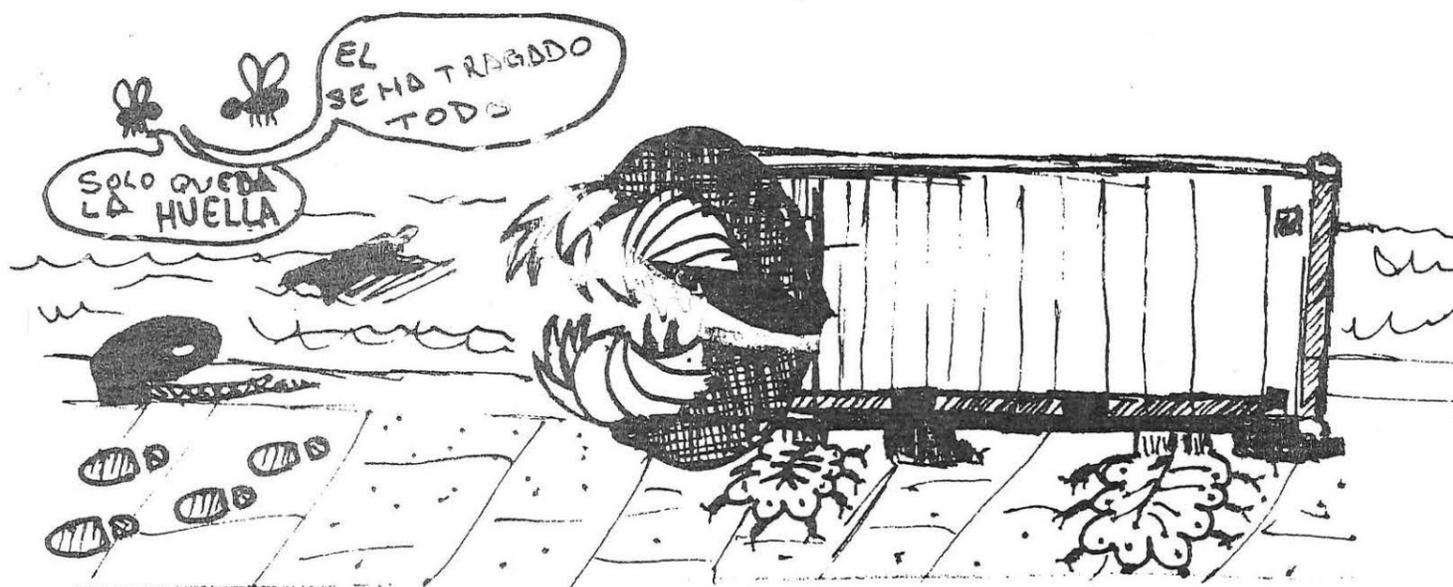
Por otro lado a los buques portaccontainers (FULLY CELLULAR VESSELS) les esta haciendo la competencia el otro tipo de buque los ROLL-ON ROLL-OFF ganando su parcela en este sector gracias a su polivalencia para la carga de los containers (con ruedas o con grua).

La estandarización de la carga en este tipo de unidades se aumenta pese a quien pese y a pesar de quien sea a un ritmo escalofriante para los intereses de los trabajadores de los puertos, y al mismo ritmo vemos disminuir nuestros puestos de trabajo y las jornadas empleadas para efectuar una carga.

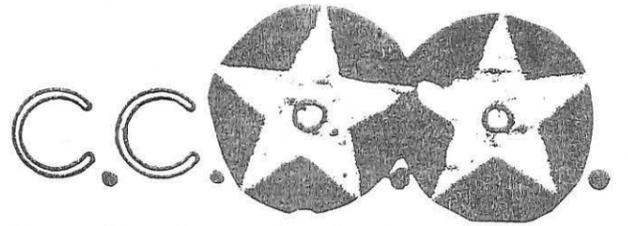
Las grandes compañías containereras ven aumentar sus ingresos en sus gráficas verticalmente, y ven disminuir la participación obrera en su trafico.

Solo en el año 1.977 en Europa Occidental por medio de los containers se transportó más de un millón de toneladas.

El reparto de la flota containerera por nacionalidades no permite verificar de una manera seria el grado de monopolio existente en el sector ya que son las mismas compañías quienes ocultan o intentan disimular poniendo o quitando e incluso cambiando las banderas de nacionalidad de los buques. Pero lo que está muy claro, es que las grandes multinacionales no tienen nacionalidad ni bandera, solo son monopolios, poder y control sobre los gobiernos y las naciones.



delegados de



Todos los estibadores de los puertos del estado español, estamos viviendo ultimamente una situación de tensión y de preocupación. Esto se debe sin duda a la concienciación que se ha creado frente al problema que nos puede suponer la próxima reforma de ordenanza y de la OTP. Lo preocupante sin embargo no es esta reforma, que se hace imprescindible desde todos los puntos de vista. Sino los ataques que están protagonizando la patronal, los delegados de trabajo, algunos ministerios, etc. para que esta reforma sea la que definitivamente acabe con el colectivo portuario, posibilitando la privatización total de los puertos.

Esta inquietud es la que ha provocado insis-

que la Coordinadora desde hace ya dos años se plantea: Exigir la transformación de la OTP en una empresa pública de servicios que garantice en el futuro nuestros puestos de trabajo en los puertos. Este es un hecho que saludamos con alegría ya que esto supone la unidad de objetivos de lucha entre todos los estibadores de todos los puertos.

Nuestra posición en este encuentro fué la de reiterar a los compañeros CC.00. la invitación que continuamente esta Coordinadora mantiene de que entren a formar parte de ella como estibadores portuarios que son. Manteniendo el carácter plural y de respeto por las diferentes formas de organización que en ella puedan existir y por supuesto aceptando la forma asamblearia de decisión.



tes llamadas de CC.00. para reunirse con nuestra Coordinadora, a través de los cuatro puertos representantes de zona.

Nosotros atendiendo al interés general que exige aglutinar las fuerzas de los 13.000 portuarios que somos en todo el estado, para afrontar la situación que se nos pretende crear, atendiendo al espíritu unitario que anima nuestra Coordinadora, accedimos a dicho encuentro. Nos reunimos en Madrid los días 1 y 2 de Noviembre.

Incluso nos parecía que la insistencia de su convocatoria podría responder a un cambio en la actitud beligerante que hasta ahora han mantenido hacia nuestra Coordinadora. Aceptando por fin el lugar que CC.00. ha de ocupar dada la minoritaria afiliación que tiene en los puertos.

La posición de CC.00. se ha modificado; en el sentido de que defiende las alternativas

No aceptaríamos una posición de protagonismo en la lucha por parte de ningunas siglas, ni sindicato que no haga referencia a todo el colectivo portuario, podríamos caer en el error de que alguien capitalice en favor de su organización lo que es patrimonio de todos. Nuestro esfuerzo no es el de hacer una Coordinadora de organizaciones sindicales sino el coordinar los esfuerzos de todos los colectivos portuarios.

Esto fué una seria advertencia que se les hizo dado el marcado afán que hasta ahora hemos visto en esta central sindical de rubricar con sus siglas todas las acciones obreras.

Entendemos que en el comunicado que ha difundido CC.00. después de nuestro encuentro vuelve a salir su afán protagonista al pedir la creación de un "Comité estatal en el que cada central llevaría implícito su reconocimiento como tal".

SIGUE

Al decir en el punto sexto ; " Sin embargo coinciden con nosotros en que la OTP sea empresa pública "; parecen haber olvidado que CC.OO. defendió hasta hace poco el pase de portuarios al MOPU. Y sobre todo cuando en el punto octavo dicen "ELLOS SERIAN LOS RESPONSABLES DE LO QUE CON SU INCONSCIENCIA SINDICAL PUEDA REPERCUTIR EN LOS PUERTOS Y A LOS PORTUARIOS". Aquí parecen olvidar que ha sido la Coordinadora la que con plena conciencia ha aglutinado las luchas en los puertos del país en los últimos años y que nuestras acciones han estado a la vista en cada momento en que se pone en entredicho nuestros intereses. Parece ser esta una infantil acusación para ver si algo queda.

Este comunicado, en fin, nos parece que vuelve a romper sus promesas de buena voluntad y democracia ahora; no olviden que no vamos a dejarnos engañar por ninguna táctica política de hacer la lucha a la Coordinadora desde dentro.

Si la actitud de esta central no cambia realmente seguiremos estando, dado el carácter mayoritario de nuestra Coordinadora en la posibilidad de continuar nuestra trayectoria sin los estibadores de CC.OO..

De todos modos y como único acuerdo al que se llegó con los compañeros de CC.OO. por nuestra parte es el de hacer que nuestras acciones en la lucha contra la reforma de OTP y ordenanza, sean coincidentes. Porque claramente entendemos que a nivel obrero es la unidad en la lucha lo único que nos puede llevar a conseguir nuestro objetivo.

Este es el fin que una vez más pretendemos en nuestros encuentros con algunos estibadores de CC.OO.. En las bases de esta central hay muchos obreros a los que continuamente nos vemos obligados a dirigirnos para que nuestra lucha obrera que es la de ellos no sea tergiversada por sus altos cargos con intereses políticos o de organización. **FIN**

- Canarias -

Ha llegado a la redacción de este boletín el acta de la asamblea general de uno de los grandes colectivos de la Coordinadora Estatal de Portuarios, las Islas Canarias.

Anexo a dicha acta llegó también el convenio que rige desde primeros del presente año para los compañeros canarios.

Cabe destacar del movimiento portuario canario el tesón y esfuerzo desplegados, desde su nacimiento en Abril del 77, para vencer todas las zancadillas que les han puesto provinientes de áreas tan dispares como desde el capital tradicional, hasta sectores de trabajadores sometidos a intereses totalmente ajenos a los nuestros, y que por querer abarcar demasiado se olvidan con excesiva frecuencia de los individuos que componen la clase trabajadora.

Salvados todos estos baches, mencionaremos que las empresas, aunque cambien de nombre en los diferentes puertos, en cualquier parte nos ponen ante similares problemas, y así queda recogido tanto en el acta de la asamblea



como en el convenio: Intrusismo, Incumplimiento de la composición de manos, Horas extras, Domingos y festivos, Admistías, Seguridad e higiene, Concesiones administrativas, Semanales, Liquidaciones, etc., etc., etc. . .

Destaquemos aquí que uno de los logros más importantes del colectivo canario ha sido la implantación de las jornadas laborales de 6 hs. (todo intensivas).

En la actualidad se está desarrollando el III congreso del colectivo.

Cualquier compañero portuario del estado que esté interesado en ampliar la información procedente de nuestros compañeros de Canarias, puede tener acceso a ella a través de su representante en la Coordinadora, o bien dirigiéndose directamente a los compañeros de dicho colectivo, A.S.E.P. , C/ Juan Rejón, 72, Las Palmas de Gran Canaria.

QUE PASA EN EL VIETNAM ?

Hace meses que la prensa Occidental propaga escenas escalofriantes del éxodo de los refugiados vietnamitas.

Todos recordamos la larga y dura guerra con sus víctimas y sus masacres, pudiéndose pensar en Vietnam como la zona más castigada por la agresión capitalista. Un siglo de colonialismo y 30 años de guerra. Zona de tierra fértil pero arrasada por la masiva utilización de armas químicas. Tuvo que sufrir 15 millones de tns. de bombas dejando 2 cráteres por persona.

De aquel país que se ganó las simpatías y el respeto de todo el mundo y que llegó a ser admirado por el coraje y la tenacidad que puso en la guerra para expulsar y derrotar al monstruo del colonialismo occidental, los E.E.U.U., ahora la prensa está desacreditando su imagen escondiendo parte de la verdad sobre este éxodo de vietnamitas. Estamos en contra de cualquier masacre y de cualquier sufrimiento que padezca el pueblo llano y sencillo pero no podemos dejar de ver toda la verdad porque el gran derrotado de aquella guerra está organizando una campaña destinada a justificar la hostilidad norteamericana de cara al Vietnam de régimen socialista.

Daremos unos sencillos datos que nos pueden ayudar a captar lo que pasa durante este último tiempo en el Vietnam.

1) El éxodo tiene en gran parte origen étnico y se encuentra localizado geográficamente en el antiguo vietnam del sur. El 80% de la población que huye son de origen chino. Estos, los llamados HOA controlaban la red de comercio de Saigón y contornos. Todos estos comerciantes ya potenciados por los colonizadores franceses y luego por los americanos, vivían en contradicción con el régimen socialista establecido en el vietnam del sur como resultado de la guerra y la desaparición de los americanos.

Saigón había crecido en tiempos del colonialismo capitalista desmesuradamente y el consumismo desenfrenado creado por la propaganda y la publicidad junto con la corrupción invadió la zona. Por lo que se ve los HOA eran piezas beneficiadas de esta sociedad consumista y podrida que habían creado los diferentes colonizadores capitalistas.

2) Con el final desastroso de la guerra para los americanos la zona de Saigón aún durante 3 años continuaba con la estructura capitalista en una sociedad socialista, y totalmente destrozada por las bombas. Era pues necesario poner en marcha un plan para reconstruir el país y alimentarlo a partir de aquella tierra maltratada por los bombardeos. En marzo pasado el gobierno vietnamita puso en marcha un programa que ya tenía establecido desde hacía tiempo nacionalizando el comercio y intentando integrar a los HOAS en el proceso de recuperación de las antiguas zonas cultivables y que habían sido arrasadas por la guerra. Esta labor era difícil porque se trataba de compaginar dos mundos opuestos, y siempre es difícil que el privilegiado, en este caso los HOAS, se despoje de sus privilegios. Mucho más difícil es que la persona que ha vivido de la corrupción acepte ahora un trabajo normal como forma normal de ganarse la vida.

Esta es la causa del éxodo del vietnam. El miedo y la inadaptación lanzaron a la mar a muchas personas que habían en su gran mayoría tenido lazos de dependencia y servilismo con los americanos, es decir que habían servido al imperialismo capitalista.

Espor esto que nosotros horrorizándonos también por los sufrimientos que comporta este éxodo de un millón de personas vemos que se utiliza esta tragedia humana como fin de hostilidad americana contra el Vietnam sin interesarles para nada la suerte de estos refugiados. Es curioso que no se haga campaña a favor de los 10 millones de refugiados que existen en el mundo como son los palestinos, chilenos, argentinos etc.

Para terminar añadiremos que en el sistema capitalista occidental en la mayoría de las empresas el único plan de reconversión que existe, cuando están en crisis o simplemente quieren renovar y modernizar maquinaria, es en el mejor de los casos un expediente de crisis para regular plantilla de personal y en el peor la suspensión de pagos seguido del cierre de la factoría. Es así como el sistema capitalista soluciona los problemas dejando a los obreros en el pacto del hambre y es este sistema el que intenta desprestigiar al vietnam socialista que ha ofrecido trabajo a toda una gente que por el cambio de sistema y de planificación de la sociedad se quedaba sin trabajo; ¡VAYA CINISMO EL DE NUESTRO SISTEMA !

DADA LA ACTUAL CONTROVERSIDA SOBRE EL PROGRAMA NUCLEAR EN ESPAÑA PUBLICAMOS ESTE ARTICULO QUE NOS HAN PASADO LOS TRABAJADORES POR LA AUTOGESTION

A raíz de la crisis del petróleo, los grandes capitalistas constataron que éste y las demás materias primas tenían una duración limitada. Se fueron planteando el recambio del petróleo por otras fuentes de energía que les permitieran seguir controlando la economía nacional y mundial. Se lanzaron precipitadamente por el ado de la ENERGIA NUCLEAR, aunque su tecnología estuviera poco dominada y con evidentes riesgos; pero la eligieron por una clara ventaja: ES MAS CONTROLABLE por las compañías TRANSNACIONALES, pues todo el ciclo nuclear -desde que se extrae el mineral de urania hasta su conversión en residuos radioactivos- ha de pasar necesariamente por pocas manos y posibilita la fabricación de la bomba atómica.

Para preparar este cambio, el sistema capitalista nos quiere hacer creer a los trabajadores, que las necesidades energéticas y de consumo tienen que ir aumentando, creando así una psicosis de escasez al tiempo que ensalzan al máximo las "cualidades" de la Energía Nuclear y lanzando a través de los poderosos medios de des-información, una campaña de desprestigio contra todos los que de una forma u otra se oponen a lo nuclear, calificándolos de locos, utópicos, "enemigos del progreso" y otras lindezas. (ejemplos de ésto último son los continuos programas de 'nuestra' inefable TVE, intentando comernos el coco, presentándonos a las centrales Nucleares como algo bueno y saludable).

En el estado español la introducción de la energía nuclear hace ya años que estaba prevista, siguiendo el franquismo los consejos de los americanos y sus multinacionales. Han existido diversos Planes Energéticos, el primero aprobado aún en vida de Franco, y que recogen fielmente el sentir de las compañías eléctricas, que siguen dominando el mercado energético.

El último P.E.N. (plan energético nacional) ha sido aprobado en verano en las Cortes "democráticas", con un solo voto en contra y con el apoyo de Social-demócratas (PSOE-PSC) y Social-burócratas (PCE-PSUC) que con sus tímidas enmiendas han demostrado una vez más su carácter pro-capitalista. El P.E.N. aprobado en el Parlamento consagra en la práctica a España como una "democracia nuclear", con lo contradictorio de ambos términos; pues con la nuclearización del país, se intentan hundir las esperanzas de autonomía y autogestión.

Su redactado va en la línea de potenciar al máximo las Centrales Nucleares-acabando todas las que estaban en construcción y empezando otras nuevas-y bloquear todo lo relacionado con el carbón, la hidro-electricidad y el gas natural. Se olvidan de la cantidad de rios que surcan el territorio español y sus enormes potencialidades. Se abandonan las centrales tér-

micas y no se dedica apenas presupuesto a la investigación solar. La aprobación de este plan, sin ningún tipo de consulta popular, al revés que en otros países europeos, es un paso decisivo en la nuclearización del país. Teniendo en cuenta que diversos economistas han demostrado la nula rentabilidad a medio y largo plazo de las centrales nucleares, ya que el chollo está en su construcción, pero no después.

Actualmente, después de la cadena de accidentes que empezó con Harrisburg, EEUU y Alemania no han instalado ningún nuevo reactor nuclear, lo cual no les ha impedido seguir vendiendo C. Nucleares a terceros países, como España. Muchas empresas privadas están investigando la posible utilización de energías alternativas, entre ellas la solar. ¿Por qué están investigando nuevas fuentes de energía? Porque los capitalistas intentan controlar de entrada las nuevas fuentes de energía y monopolizar los recursos, para que su sistema pueda aguantar años y años.

Hay que tener en cuenta que el tema de la energía no es una cuestión meramente técnica, sino que a través de dicho sector se controla gran parte de los otros sectores de la producción y supone el afianzamiento de todo un modelo económico y en el fondo un modelo de sociedad. Para ellos, mantener indefinidamente el modelo de desarrollo capitalista y explotador.

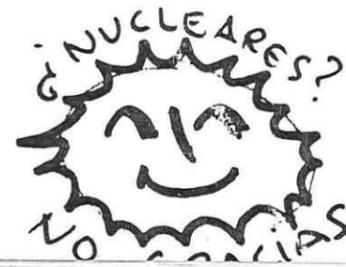
Cada vez se plantea más crudamente la posibilidad de una pérdida total de la calidad de nuestra vida, que puede llegar dentro de unos años que se degrade de tal forma el medio ambiente y de vida de la especie-hombre, tal como hoy lo entendemos. Cada día está más claro: o paramos todo el proceso de desarrollo irracional capitalista con sus energías duras y no-renovables (entre ellas la E. nuclear) o este planeta no lo conocerá ni su padre dentro de unos años.

Nuestra lucha por unas mejores condiciones de trabajo y de vida, pasa hoy por el apoyo y la participación a la lucha ecológica y antinuclear, puesto que la explotación es cada vez más global y afecta a toda nuestra vida.

Luchemos por unas energías alternativas, controlables y al servicio de los trabajadores.

POR UN FUTURO NO-NUCLEAR, SOCIALISTA, y AUTOGESTIONARIO

TRABAJADOR, TRABAJADORA: infórmate, analiza y discute todo esto en tu núcleo vivencial con tus vecinos, tus compañeros de trabajo, en tu escuela...



La Coordinadora Estatal de los puertos del Estado Español, quiere manifestar a la opinión pública lo que sigue:

- 1.-Que habiendo asistido a una reunión convocada por el Director General de Trabajo, con presencia del Delegado General de la OTP, se nos ha informado de que una vez más la representación empresarial se niega a cualquier vía de negociación de Convenio, reforma de Ordenanza y reestructuración de OTP.
- 2.-La Comisión Negociadora quiere denunciar la postura antidemocrática de la patronal, de no querer negociar ni participar en la reestructuración de la OTP, institución que reiteradamente manifiesta estar anticuada y no es consecuente con sus declaraciones.
- 3.-Igualmente quiere denunciar la postura de inhibición de la administración en el grave momento que atraviesan los puertos y que está llevando en la práctica a las consecuencias siguientes:
 - A) disminución de puestos de trabajo.
 - B) privatización de los puertos ó paso a propiedad privada parcela a parcela del recinto portuario.
 - C) envejecimiento y disminución de la plantilla de la OTP de 13.500 a 8000 portuarios en 5 años.
 - D) encarecimiento de los precios de los precios de los productos manipulados en los puertos, sin control por ningún organismo oficial, y que les sitúan en ganancias sin comparación con otro sector.
- 4.-Ante esta situación de provocación patronal y de inhibición de la Administración de UOD, queremos poner en la opinión popular que a pesar de la buena voluntad negociadora de la representación de los trabajadores se llevará a cabo la huelga legalmente preavisada para los días 21, 27 y 28 que supondrá la paralización de la totalidad de los puertos del Estado como primera medida adoptada por las asambleas de los respectivos puertos
5. De las consecuencias de esta huelga hacemos responsables a la Administración y a las empresas por su intransigencia y su negativa a revisar la Ordenanza Laboral, a negociar un Convenio Estatal así como abordar la Reestructuración de la O.T.P.



La libertad de acción ha de ser un derecho mientras no se pongan en entredicho las libertades de los demás... Pero hay niveles que no se pueden soportar. Uno de estos casos es el del boletín OLIMPIA, que escribe, dirige, difunde, protagoniza, ect. José Tomás Galea.

De principio a fin el boletín es una muestra de pedantería, afán de protagonismo personal, jactancia, exhibicionismo, etc. que lo hace insoportable. El lenguaje es tan barroco y vacío que parece sacado de los discursos del antiguo régimen. Tanto con las fotos como con los nombres que a través de sus páginas aparecen persigue auparse el "refactor" a no se sabe que puestos o cargos del mundo deportivo. Con un forzado "endavant" al final de cada escrito se ha querido conquistar el aprecio de los portuarios, sin caer en la cuenta de que nos estabas utilizando al mismo tiempo para rebajarnos a una postura servil frente a los altos cargos que elogias y ensalzas hasta el ridículo.

¿ Cuando vas a aprender que para ser agradecido no hay que rebajarse? ¿ Que para conseguir, sin que te cobren el tributo, no hay que ser servil? ¿ Que para VALER realmente hay que actuar con sencillez y despreciar las palabras, cuanto menos pronunciarlas en tu favor? ¿ Que a través de las presidencias, puestos de dirección, altos cargos, no se sirve a nadie, sino a la estructura y a uno mismo? ¿ Todavía no has descubierto que al ser tu presidente nos conviertas a nosotros en presididos?.

Si en las organizaciones obreras queremos dejar libres estos puertos, que continuamente recrea el capital, no es porque no hay quien los desempeñe, sino porque a nadie se lo vamos a dejar desempeñar.

Por eso José Tomás Galea y por otras muchas otras cosas no nos adules, porque nos humdes. No nos presidas porque nos caricaturizas. Queremos dar nuestra propia imagen, no nos encumbres... que nos desprestigias.

EL Periódico 19-11-79

LA HUELGA DE LOS ESTIBADORES portuarios paralizará, de hecho los puertos españoles durante diez días, según forma la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO) ante la convocatoria de huelga para el 21, 27 y 28 de diciembre.

Los días 21, 27 y 28

Huelga en el puerto de Barcelona

(Agencia.) - La asamblea de estibadores del puerto de Barcelona ratificó ayer la convocatoria de huelga hecha por la coordinadora estatal de estibadores portuarios para los próximos días 21, 27 y 28. informaron a «Efe» fuentes de los estibadores.

Sobre las asambleas realizadas en los restantes puertos españoles, las mismas fuentes dijeron a «Efe» que «por las noticias que tienen los demás puertos, está siendo igualmente ratificada la convocatoria de la huelga.»

La com...

NOTICIERO UNIVERSAL Clausura del Congreso Europeo de Estibadores

El Tercer Congreso Europeo de Estibadores Portuarios, que se inició el pasado viernes en los locales barceloneses de la AISS quedó clausurado a mediodía de ayer. Al Congreso asistieron delegados de los principales puertos españoles, Francia, Inglaterra, Irlanda, Dinamarca, Suecia, Alemania, Bélgica, Italia. Entre...

Tarragona

Los puertos pueden ser privatizados

Tarragona. - Ante los intentos de privatización de los puertos, la Coordinadora Nacional de Estibadores Portuarios propone que se encuadre a todos los trabajadores portuarios en una empresa pública, y autónoma, de prestación de servicios.

Ello se ha puesto que relieve en la reunión de ayer y anteayer mantuvo en Tarragona la coordinadora y a la que asistieron representaciones de 28 de los 36 puertos que existen en España. La citada coordinadora ostenta la representatividad de 12.000 trabajadores portuarios, de los 13.500 existentes en todo el Estado español.

La amenaza de privatización de los servicios portuarios exigida por las grandes empresas de carga y descarga que tratan de conseguir el beneficio absoluto de los servicios - como pueden ser muelles, grúas, etc., que construye el Ministerio de Obras Públicas - así como del personal que brinda el Ministerio de Trabajo a través de la organización de estibadores portuarios, supondría la reducción de 5.000 puestos de trabajo y una aún más acendrada negativa a abaratar las operaciones portuarias. Por su parte, la coordinadora en el transcurso de la reunión mantenida en Tarragona, ha elaborado su respuesta a la consulta formulada por la Dirección General de Trabajo con relación a la reforma de las ordenanzas de los trabajadores portuarios. La alternativa de la coordinadora consiste en la propuesta de que se enmarque a los estibadores en una empresa de prestación de servicios, pública y autónoma. Por otra parte, la coordinadora se muestra contraria a la actual incidencia en la prestación de servicios laborales de la Comandancia de Marina y Junta de Obras del Puerto.

Dolors Juana

Martes 16-12-79 LA VANGUARDIA • BARCELONA • MAR

Mundo laboral en la provincia

Boicot al embarque de armas con destino a Sudamérica

Acuerdos del III Congreso Europeo de Estibadores

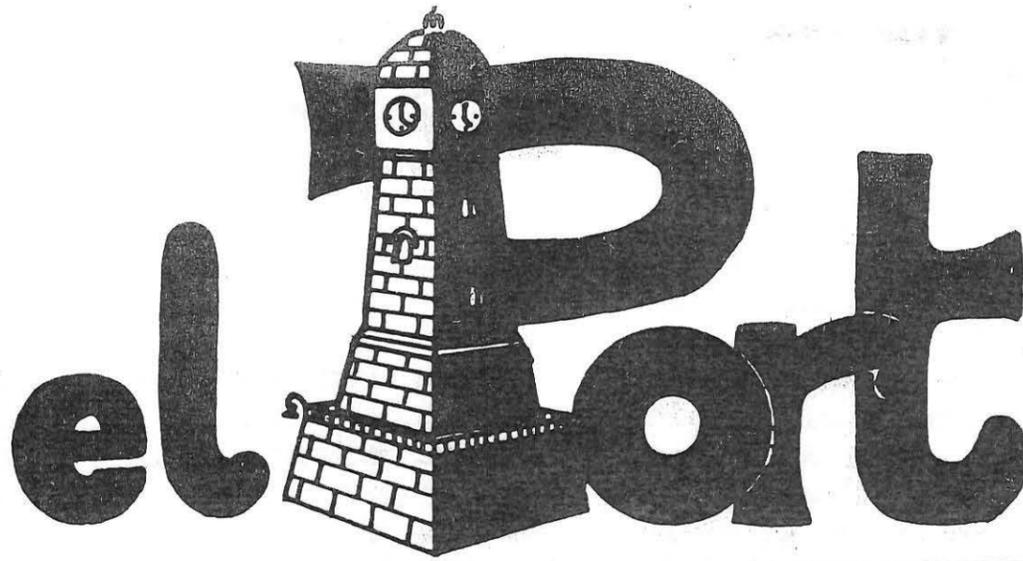
La Coordinadora Internacional de Organizaciones de Estibadores, la problemática obrera ante el contenedor y buques...

Clasificación Conferencia

La OIT adoptó normas sobre trabajadores del puerto y conductores

Ginebra, 28. (Crónica de nuestro corresponsal.) - En la reunión que ha marcado el sexagésimo aniversario de la creación de la OIT, la Conferencia...

JAN GUARDIA 29-12-79



RESULTADO DE LAS ELECCIONES DE DELEGADOS

1) JULIAN GARCIA GONZALEZ	confronta	30	799	votos
2) FELIX CEREZO DEL REY	bordo	749	615	"
3) MODESTO RAMIREZ GRANJA	"	88	590	"
4) JUAN A. MADRID SUBERVIOLA	confronta	81	430	"
5) ERNESTO GUTIERREZ DEL RIO	confronta	51	379	"
6) JOAQUIN GRASA TEJEDOR	Medio M.	102	364	"
7) FRANCISCO AROCA MORENO	confronta	67	346	"
8) LUCIANO VEGA CORTES	capataz	64	342	"
9) JOSE BONDIA DALMAU	"	26	295	"
10) MANUEL CONDE PASCUAL	CONFRONTA	50	288	"
11) AGUSTIN FORNAGUERA NICOLAU	"	31	284	"
12) ENRIQUE CANILLAS CABALLE	bordo	438	259	"
13) ANGEL MARTINEZ MADRAZO	"	367	248	"
14) ANTONIO CORREA SANCHEZ	Tierra	21	236	"
15) JUAN JEREZ	bordo	1	196	"
16) JORGE DOMENECH OLLE	Medio M.	94	190	"
17) JOSE ALFARO FERNANDEZ	"	96	181	"
18) FRANCISCO GONZALEZ MOYA	Bordo	254	168	"
19) JUAN HERNANDEZ ALONSO	capataz	57	143	"
20) PASCUAL VAZQUEZ MARTIN	Medio M.	93	142	"
21) RAUL MARQUEZ VICENS	"	106	138	"
22) ANGEL ESTEVE GRANJA	BORDO	246	137	"
23) JOSE JODAS CID	"	742	134	"
24) MANUEL HERNANDEZ GONZALEZ	confronta	56	133	"

COMISIONES DE LA ASAMBLEA DE DELEGADOS

LAUDO Y CULTURA

Francisco Aroca Moreno
Felix Cerezo del Rey
Modesto Ramirez Granja
Joaquin Grasa Tejedor

INTER-PUERTOS

Julián Garcia González
Juan A. Madrid Suberviola
Manuel conde Pascual
Ernesto Gutierrez del Rio

SEGURIDAD SOCIAL

Juan Jerez Lorenzo
Jorge Domenech Ollé
Pascual Vazquez Martin
José Jodas Cid
Manuel Hernandez González

ECONOMICA

Agustin Fornaguera Nicolau
José Bondia Dalmau
Raul Marquez Vicens
Angel Esteve Granja

VIGILANCIA Y SEGURIDAD Y HIGIENE

ANGEL MARTINEZ MADRAZO
Luciano Vega Cortes
Enrique Canillas Caballe
Antonio Correa Sanchez
José Alfaro Fernandez
J.A. Hernandez Alonso ,
Francisco Gonzalez Moya

Se ha hablado mucho del F.A.S.V. cada vez que se oye este tema es para decir que hacen lo que quieren con el dinero, que se lo dan a los más guapos, que son unos vividores, etc. De ésta manera pasa al F.A.S.V. de corro en corro y cuando lo dejan no hay por donde cogerlo; pasando de un mal entendido a un agravio para los componentes de la junta del mismo.

Pero vaya por delante, que este tipo de habladurias, a los miembros de la junta no nos importa lo más mínimo porque todavía no es la hora en todo el tiempo que ha estado esta junta que haya venido un solo hombre a interesarse y a pedirnos cuentas de que modo y de que manera estabamos administrando su dinero. Esta comisión y todas, tienen el deber de informar con palabras y con hechos de la marcha de todos los asuntos que sean comunes al colectivo portuario; el día que esto suceda así mal andaremos.

Los beneficiarios de este fondo son:

- a) Los trabajadores fijos del censo de Estibadores Portuarios del Puerto de Barcelona.
- b) Los familiares beneficiarios
- c) Los pensionistas de la Caja de Previsión.
- d) Las empresas que tengan portuarios censados.

En cuanto respecta al punto c) se ha creado ultimamente por decisión de la junta del F.A.S.V. un fondo a parte destinado unica y exclusivamente a los pensionistas.

Como todos sabeis o deberias saber en una asamblea general se acordó que el cuarto de hora de descanso que le pertenece a todo trabajador que relice una jornada ininterrumpida de 6 o más horas, en lugar de sentarnos o irnos a almorzar se trabajaría y se les daría a los pensionistas como ayuda a sus necesidades, que son muchas y muy variadas.

Este fondo de un cuarto de hora que dá cada portuario que realiza una jornada intensiva está regentado por los propios jubilados.

Queremos aclarar que en una asamblea de jubilados y mediante voto secreto, fueron elegidos cuatro de ellos como representantes de los pensionistas y tambien se ha de aclarar que fué un gran acierto, ya que están haciendo una estupenda labor.

El que necesite de ellos, puede dirigirse a la Asistensa Social en O.T.P. que informará al comite de jubilados.

La aportación al F.A.S.V. son el 1'35% por parte obrera y el 1'35% por parte de la patronal, estos porcentajes se aplican desde enero de 1.979, sobre la base de cotización de accidentes que actualmente son 2.000 ptas.

Las juntas del F.A.S.V. se celebran ordinariamente cada final de mes; los componentes de la misma son: Dos empresarios, dos obreros, el secretario de la sección como presidente, un funcionario de O.T.P., como secretario de la junta y una asistenta social, - estos dos últimos, con voz pero sin voto.

Continúa →



Como orientación mencionaremos algunas de las prestaciones y ayudas que de éste fondo se concede.

a) Complemento de mejora de pensiones a los beneficiarios de la Caja de Previsión (hasta ahora, desde este momento tienen un fondo aparte).

b) Ayudas económicas a los obreros de larga enfermedad y accidente.

c) Auxilios económicos a los trabajadores y a sus familiares para atender necesidades ineludibles, que no puedan ser cubiertas por otros medios.

d) Concesiones de prestamos a trabajadores para fines no previstos en el reglamento de Régimen de Previsión de los trabajadores portuarios, así como cuando por éste no puedan otorgarse por no existir crédito para ello o resulte insuficiente.

e) Otorgamiento de ayudas para estudios para los hijos de los trabajadores portuarios con familia numerosa.

f) Aportaciones para la adquisición de viviendas para los trabajadores portuarios. (Estas prestaciones han estado suspendidas durante todo el año 1.979 por encontrarse el F.A.S.V. con un déficit muy elevado. Creemos que dentro de poco volverá a estar en condiciones de conceder este tipo de prestamos).

g) Cualquier otro tipo de asistencia social de naturaleza similar a los mencionados.

Lo que ha de quedar muy claro es que todas las ayudas o prestaciones que se otorgan con cargo a los fondos del F.A.S.V. se consideran a todos los efectos como ayudas GRACIABLES, es decir que si la junta lo decide, una prestación se puede aumentar, disminuir o anular.

Ha habido muchos casos de compañeros que han cursado solicitudes al F.A.S.V. y ya sea por un mal entendido o porque él no se ha sabido explicar bien, la petición le ha sido denegada, dándose el caso, como algunos que hemos oído por comentarios fortuitos al cabo de un tiempo y que hemos comprendido que eran cosas justas, pero ya no ha habido remedio por estar fuera de lugar los hechos y las pruebas.

IMPORTANTE

Por el bien de todos y por un mejor funcionamiento, la comisión aconseja que cuando alguien necesite alguna ayuda del F.A.S.V., consulte previamente con la comisión.

Sería un absurdo que alguien pensara "Es que no quiero que se enteren si necesito dinero o no". En primer lugar no es una vergüenza que un trabajador necesite ayuda, en segundo lugar no pides ninguna limosna sino que recurres a un fondo que es tuyo (aunque no siempre éste pueda ayudarte) y tercero que todas las peticiones que se le hacen al F.A.S.V. tienen que pasar tarde o temprano por la junta.

Los miembros de la comisión actual que encontrareis en Contratación todos los días a las 7'30 h. de la mañana son:

- JORGE DOMENECH M. M.
- JOSE JODAS CID Bordo
- MANUEL HERNANDEZ Confronta
- PASCUAL VAZQUEZ M.M.



ACUERDOS TOMADOS EN LA REUNION DE CAPATACES del 30 -10-79

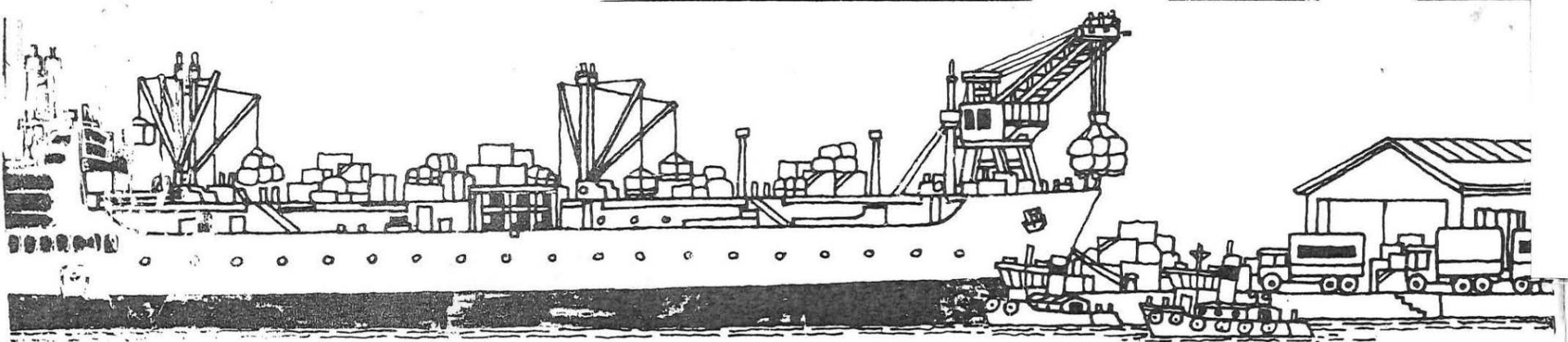
- 1) se acepta por la gran mayoria que se notifique a los portuarios, a través de la asamblea de delegados, que en las operaciones portuarias solo deberán obedecer las órdenes que les vengan del capataz o encargado
- 2) el que entra de encargado en una empresa no puede hacer de capataz.
- 3) las empresas podran reenganchar al encargado siempre y cuando haga todo el personal reglamentario
- 4) se reafirma el acuerdo tomado en la asamblea general de capataces del mes de abril que mientras no diera la vuelta ningún capataz se reengancharía.
- 5) se vota en contra de la responsabilidad obligatoria de reengancharse el sabado por la tarde y el domingo.
- 6) se aprueba la petición de que el pedido de encargados tenga preferencia al de capataces.

Terminada la reunión el Sr. Miranda comunica los siguientes puntos:

- se harán cursos obligatorios para los capataces sobre seguridad y higiene. Se harán grupos de 20 o 30
- se darán cursos voluntarios de socorrismo por parte de la cruz roja. Los capataces que quieran que se apunten a la OTP.
- a partir de diciembre hay posibilidades que tengamos ambulancia.
- se pide a los encargados o capataces fijos de empresa que tengan cura de las camillas.
- hay que ponerse el casco

SITUACION CENSO

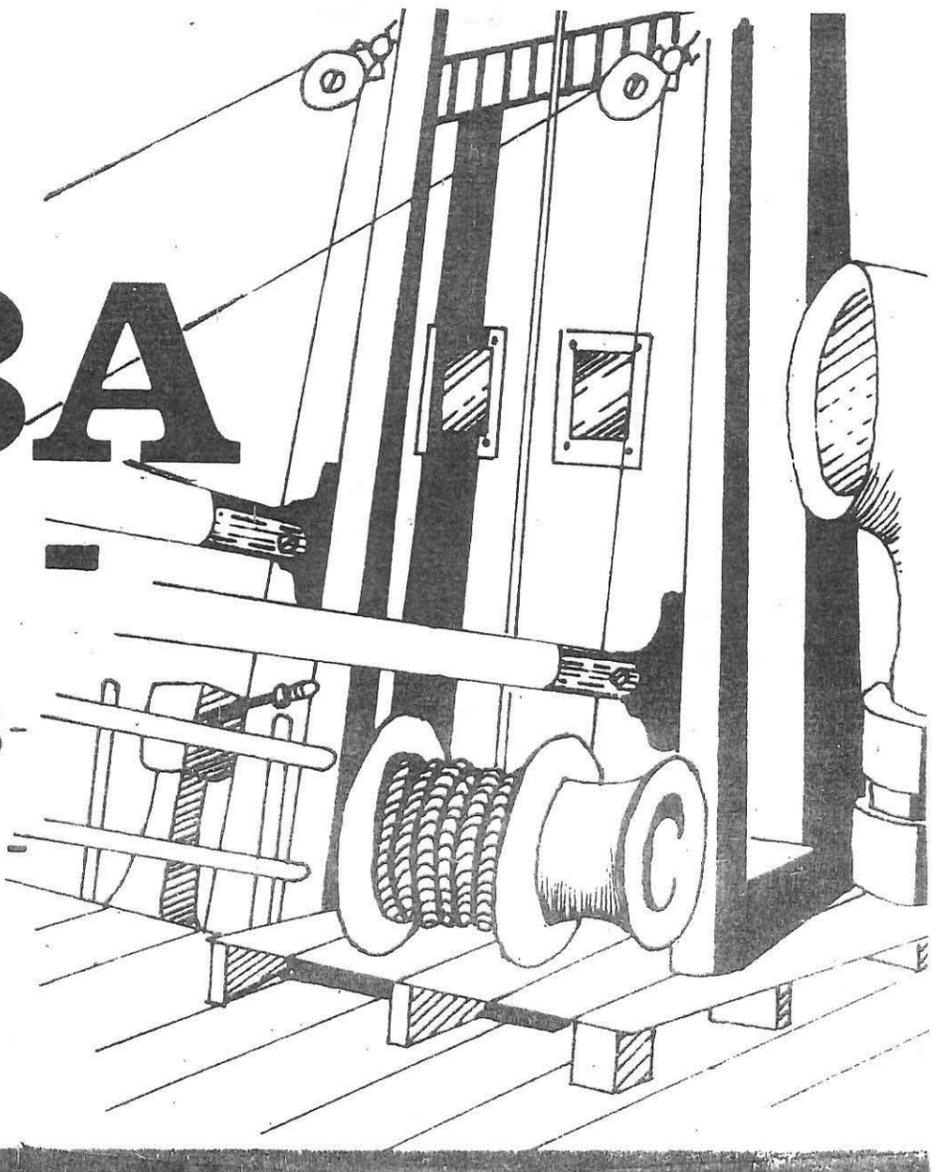
	CAPATAAC.	BORDO	TIERRA	M.M.	CONFRON.	GUARDER.	TOTAL
En Plaza	63	697	80	138	81	3	1062
Fijos Empresa	65	142	8	189	80	4	488
Total Activos	128	839	88	327	161	7	1550
Excedencia		3		1	1		5
TOTAL CENSO	128	842	88	328	162		1555



LA ESTIBA

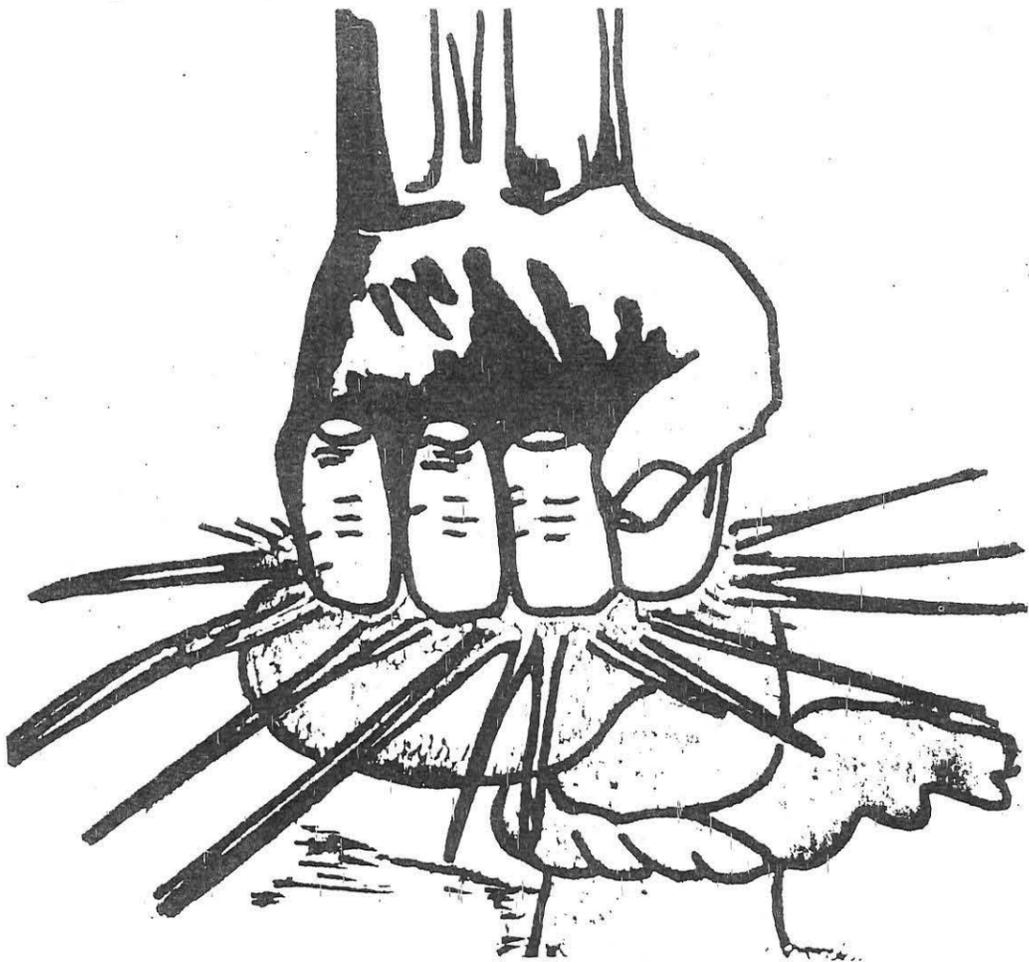
BOLETIN DE LA
COORDINADORA ES-
TATAL DE ESTIBADO-
RES PORTUARIOS

nº2 Febrero 1980



**POR LA DEFENSA DE LOS
PUESTOS DE TRABAJO**

LOS PUERTOS EN LUCHA



**NO A LA PRIVATIZACION
DE LOS PUERTOS 1**

Las diferencias salariales entre categorías es problema en los puertos. Los sucesivos aumentos anuales contribuyen, además a que estas diferencias sean superiores, no solo en el jornal diario, sino en las pensiones de jubilación, desempleos, enfermedad, etc. Esta dinámica obedece sin duda al secular principio de política capitalista de privilegiar a unos pocos para que arreen a la mayoría y por otra banda conseguir instaurar las competencias, envidias, y disputas dentro del colectivo obrero, para que nunca sea posible el acuerdo, la colaboración, la amistad. Embarquemos en una lucha de secciones que nos desarme para la lucha contra el capital.

Razonablemente hay que admitir: que entre los que tienen que trabajar para subsistir sólo hay una categoría: la de obreros. Si admitimos que todos somos necesarios (en mayor o menor grado) dentro del proceso de trabajo, no hay por qué asignar con el salario más derecho a la abundancia a unos que a otros.

Al fin de cuentas lo que nos diferencia es la función que cumplimos en la faena. Pero hoy ya, tan maleados por la cultura del provecho que nos imponen, resulta que lo importante no es ocupar con dignidad, eficacia y prestigio la función que hemos de desempeñar, sino llevarse a la hora del cobro la diferencia al precio que sea.

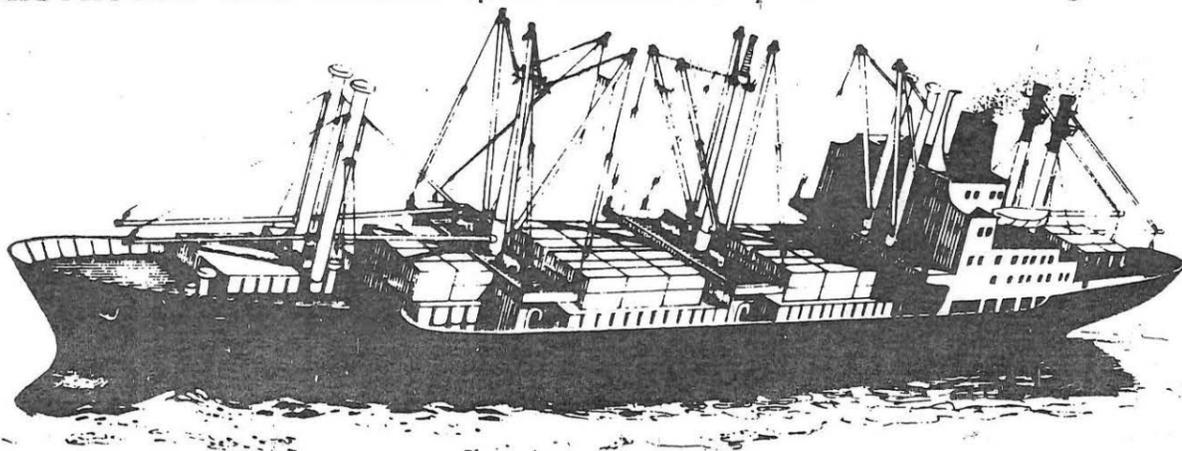
Y esta práctica compañeros es algo que nos perjudica a todos. Porque podemos encontrarnos con compañeros capaces de ser "pelotas" por ascender o usar otro tipo de mañas, capataces que no merecen ser escuchados, apuntadores o confrontas que tienen problemas para sumar, obreros que por celos a los que del montón llegaron a donde él quisiera estar se declaran en la más incorrecta postura de rebeldía, difamación y agresividad hacia otros obreros, etc. Y como resultado de todo esto el desprestigio para todo el colectivo que no es capaz de hacer gala de una valía humana y profesional, que sin duda le va a ser necesaria a la hora de la lucha para no ser fácilmente desprestigiado por el enemigo.

Y es que para ser capataz o encargado no es suficiente con sacar la mejor puntuación en un exámen, o saber guarnir puntales, o llevar maquinillas etc. Es necesario, también ser la persona que merece un respeto por parte de los compañeros. Tener la suficiente valía humana como para merecer ser escuchado, y no tenerse que hacer oír a voces o con violencia. El hombre que además de una probada calidad profesional, posee un espíritu de honradez, sencillez en el trato, ánimo de colaboración, etc. no necesita diferencias salariales para sentirse pagado, es el aprecio por parte de los compañeros lo que le satisface.

Pero a estas alturas hay un hecho cierto que las diferencias están ahí y la competencia burguesa se ha instalado entre nosotros. ¿Cómo poner remedio a esto?

No se trata de renunciar a las diferencias porque esto sería regalar dinero al patrón. Dados los sistemas de cobro portuarios no es muy fácil repartir las especialidades modificando los sistemas. Hacer un fondo común a donde fuesen a parar estas, deja demasiada posibilidad al olvido y exigiría una burocracia que lo organizase. No creo que ablandemos a la patronal y a la administración para que nos iguale a todos en una categoría, renunciando ella a su principio básico de dividir para vencer.

Aún siendo difícil, creemos que si el colectivo portuario se está planteando la desaparición de las diferencias, es deber de todos plantearse cómo podría llevarse esto a cabo. Sería necesario que se hiciese un esfuerzo por encontrar una forma que hiciese posible esta justa aspiración



INTERNACIONAL

Durante los días 19 y 20 de Enero de 1980 nos reunimos en HAMBURGO los representantes de las 4 zonas del comité europeo (SUECIA-ESPAÑA-INGLATERRA y ALEMANIA)

Por parte española que representaba la zona sur europea la delegación estaba compuesta por 4 representantes, uno por cada zona: Norte, catalana-balear, levante-sur y Canaria.

En dicha reunión se examinó la situación actual del movimiento portuario en los distintos países y se revisó los acuerdos del congreso de Barcelona. Finalmente se preparó el próximo congreso a celebrar en Goteborg (Suecia) a finales de Abril.

Es importante resaltar la información que se dió de Inglaterra que a partir de la huelga de solidaridad de los estibadores ingleses con nuestra pasada huelga de diciembre con los barcos cargados en Tenerife y por la solidaridad que mantienen con la huelga del ramo del metal Inglés, el gobierno de Margaret Tacher está llevando a cabo un proyecto de Ley a aprobar por el parlamento Inglés prohibiendo las huelgas de solidaridad. Si tal proyecto se lleva adelante Inglaterra iría a la huelga general y Suecia lo secundaría.

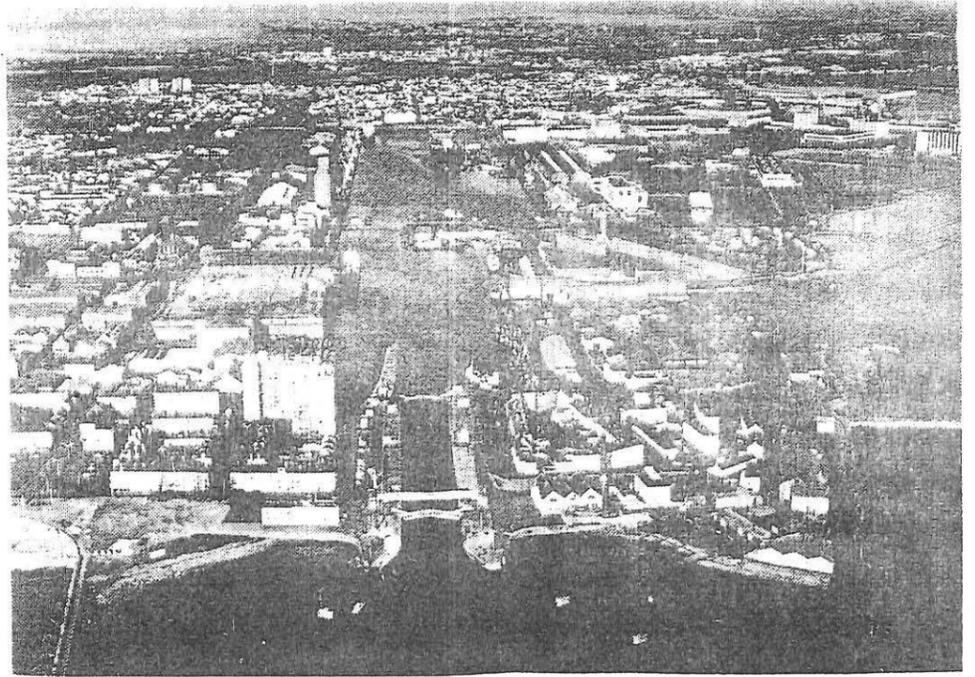
Los obreros no podemos permitir que nos roben el derecho a la lucha solidaria. Es por esto que estos compañeros ingleses y suecos están dispuestos de llegar hasta el final.

Para una información más concreta de la reunión de Hamburgo se puede repasar el acta de dicha reunión enviada a todos los puertos.

Del puerto de St. NAZAIRE (francia) nos escriben pidiéndonos que les enviemos nuestra revista y que están interesados en los contactos inter-

nacionales. Les hemos enviado enviado las actas de la reunión de Hamburgo y el primer número de nuestra revista LA ESTIBA. Así mismo les informamos que los días 23 y 24 de febrero se celebrará en Marsella una reunión de la zona sur de Europa (España-Francia-Portugal e Italia)

Daremos amplia información de esta reunión en el próximo boletín



St. Nazaire, Puerto

NOTICIAS-NOTICIAS-NOTICIAS-NOTI-

Nos llegan noticias satisfactorias sobre el primer número de LA ESTIBA. Han llegado también colaboraciones de algunos puertos. Animos. LA ESTIBA es de todos, es el órgano de nuestra COORDINADORA ESTATAL por lo tanto necesitamos la colaboración de todos los puertos. Pedimos que nos envíes en forma resumida los conflictos y las luchas que van surgiendo en todos los puertos y demás noticias que se crea de importancia.

A los compañeros de Motril que están interesados en una información más amplia sobre el Estatuto del Trabajador les informamos que está a punto de salir un folleto analizando dicho estatuto. Tan pronto lo tengamos ya os lo enviaremos 3

HISTORIA DE LOS CONTAINERS (II PARTE)_

...Los cinco o seis empresas estado-unidenses que operan en el sector, mantienen una posición predominante sobre el mercado mundial, aunque muy revelante, se está convirtiendo en estos últimos años, la participación en el mercado de los armadores europeos y japoneses.

En el 1973 el parque mundial de containers se estimaba en 1.200.000 ejemplares; mientras la propiedad de las piezas estaba repartida aproximadamente según estos porcentajes:

- armadores 63%
- empresas de alquiler 33%
- ferrocarriles 3 %
- empresas de transporte 1%

Lo que ha sido un incremento importante, es el sistema "leasing" (alquiler) en el sector es un fenómeno relativamente nuevo, pero digno de mención, el coste normal de un container 20' 150 se ha triplicado en el curso de 3 años; en el 1975 armar un buque de medianas dimensiones con una capacidad de transporte de 1.200 piezas, requería solo en container más de 5 millones de dólares (según la "lloids Review").

Las compañías de navegación recurrieron al alquiler (leasing) para evitar estas inversiones de capital tan importante, por otra parte el "leasing" representa una forma muy particular de crédito financiero. Y por lo tanto los grandes bancos y grupos financieros, no se podían quedar al margen del reparto de este gran pastel. En el sector del transporte marítimo este fenómeno de estrechar compenetración entre la industria y las entidades de crédito se desarrolla, por primera vez, en los E.E.U.U.

Las mayores sociedades de alquiler (leasing firms) están actualmente ubicadas en New-York aunque tienen filiales dispuestas estratégicamente en todo el mundo. La container Transport International (CTI) es realmente la más importante de las 12 sociedades que dominan el mercado internacional. Dotada de un parque de containers ya en 1974 de unos 120.000 TEU y de una red de 200 almacenes. Manipula un buen 30 % del total del sector. La segunda en orden de importancia es la Integrated Container



Service (ICS), la Interpool, la Sea Container, la SSI container corporation y la uniplex container.

no.
Generalmente, las compañías estado-unidenses, han tenido escasa incidencia en el mercado, tal es el caso de la Nippon International Containers Services Co. de Tokyo.

La utilización masiva del crédito financiero bajo la forma del "Leasing", atestigua el afincamiento del container como extensión de la cadena de montaje en el espacio.

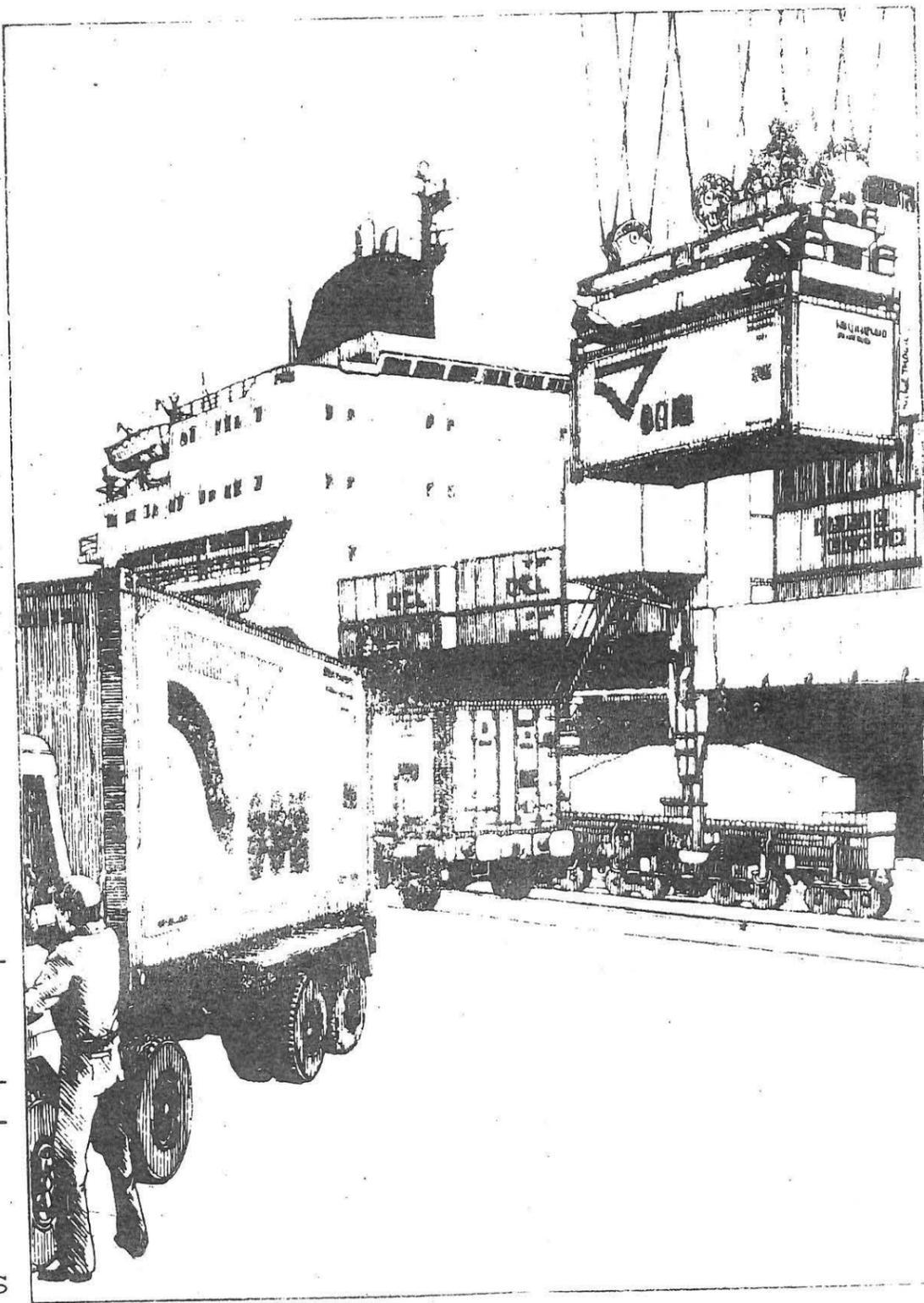
El container, no es por lo tanto una estiba móvil, sino, como la auténtica extensión de la fábrica en el espacio.

La mercancía containerizada está considerada como mercancía almacenada o en depósito, en cuanto no está sujeta a las eventualidades de la llegada o partida propias del transporte.

Esta es la mayor inversión que se ha hecho en el mundo en algo que no sea una guerra sangrienta, para prescindir de un colectivo de unas peculiaridades tales, que es el único eslabón en las cadenas de las multinacionales de control y distribución de productos, que ellos no pueden controlar con la precisión que controlan las IBM o las máquinas, y este colectivo es el del transporte y más concretamente del colectivo portuario. Por lo tanto, a nosotros nos toca bailar con la más fea, y así nos encontramos, que ante la inminente entrada en el Mercado Común, el gobierno y las empresas, de acuerdo con los partidos políticos-parlamentarios y según ellos mismos se definen "democráticos"-han decidido vender y privatizar los puertos de España, a ellos les da igual que los puertos sean parte, o tal vez lo único que queda en el patrimonio nacional que es el agua del mar y la tierra por vender a las multinacionales.

Y ahí están nuestros empresarios cual muñecos en mano de la ANESCO y esta a su vez de la CEOE y esta de la TRILATERAL. Todos piden la privatización de los puertos y reclamando la necesidad, de que no sean portuarios los que trabajen en los puertos.

Pues ya basta, y va la definitiva, como en los puertos no van a plantar coles, o jardines sino que seguirán viniendo barcos, quien los trabaje pase lo pase seremos los PORTUARIOS..... (seguirá)



Luchas en los Puertos

malaga

Los compañeros de Malaga nos envían la siguiente nota sobre el pasado conflicto de los días 21, 27 y 28 del pasado diciembre.

El día 27 la empresa consignataria COVANDULKEN, intento realizar el embarque de camiones cargados con general, en el buque ferry INB BATOUTA, que hace el servicio Málaga-Tanger; cómo a pesar de que el Inspector de Operaciones les indicó la conveniencia de no hacer operación, por encontrarse todos los demás buques en "paro", se disponían a efectuar la operación, todos cuantos estábamos en el local de parada, esperando cumplir el tiempo de la jornada sin trabajar, acudimos ante el buque y obstaculizando la entrada y salida de todo vehículo, conseguimos que el Delegado de la Empresa Naviera LIMADET tras conocer nuestras razones, se comprometiese a no realizar operación, más que la salida y embarque de los vehículos de pasajeros. La guardia Civil, acordó el lugar de atraque, pero al conocer sus Jefes, nuestros motivos dejaron solamente el servicio normal de control. Conseguimos mediante nuestra firmeza cumplir la paralización total, marchándose hacia Algeciras a la mañana siguiente los camiones referidos.

Sobre ingreso de manipulantes los mismos compañeros de Malaga nos informan:

Acerca del pretendido ingreso en la OTP de los manipulantes de Empresas privadas, se han venido celebrando contactos y reuniones, que tienen a este comité reunido casi diariamente, pues después de haber otorgado la base su conformidad hacia dicho ingreso, pero aclarando unos conceptos, nos encontramos con dificultades empresariales, que reflejan querer aplicar después unas situaciones ventajosas para ellas, por lo que como nos negamos todos a que continúen fijos en empresas, si lo

que prefieren es ser portuarios, no hay acuerdo ultimado, y precisamente nos impide acudir a la Coruña, por haber acordado en definitiva sean las tres autoridades locales quienes intervengan en cuanto tenemos pendientes sobre dichos manipulantes y reducción de trabajadores en algunas operaciones.

castellon

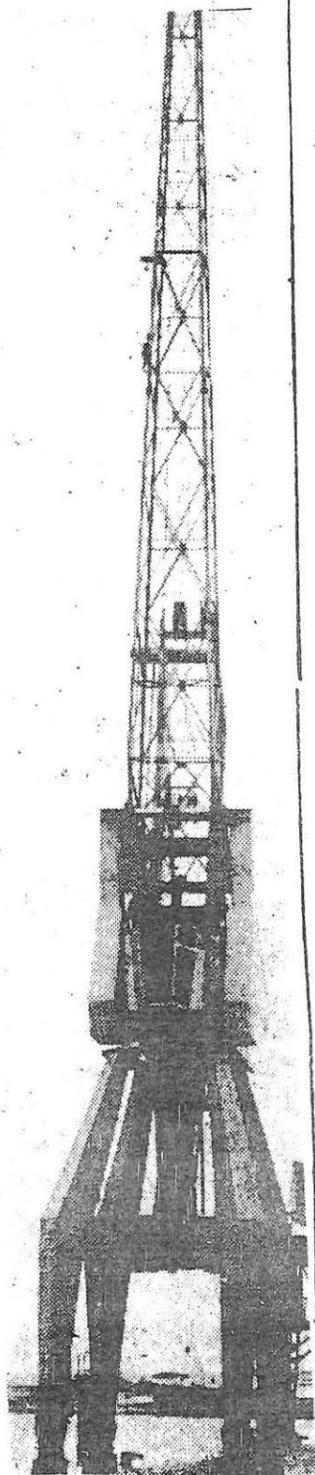
De CASTELLON nos envían la siguiente nota de prensa referente al conflicto de la empresa CEOSA en Barcelona:

CASTELLON ACTUALIDAD LABORAL

Apoyo a los estibadores portuarios de Barcelona

El Sindicato de Estibadores Portuarios «La Marítima Terrestre», con la firma de miembros del comité de empresa, ha hecho público un comunicado en el que sale al paso de las informaciones divulgadas por las empresas de Barcelona, CEOSA y Berge, Sociedad Anónima.

En su nota señalan que la Coordinadora Estatal, lejos de agravar la situación ha acordado que todos sus afiliados cumplan en su trabajo en condiciones normales con todas las empresas, ya que el conflicto es simplemente contra las antes señaladas. «Estamos dispuestos —sigue diciendo el comunicado— a tomar cuantas medidas sean necesarias contra las mencionadas empresas en apoyo de los compañeros de Barcelona, y no haciendo el boicot que han iniciado las empresas consignatarias de la Ciudad Condal. Seguiremos en esta postura mientras dure la tensa situación que existe en este momento». Por último la nota del Sindicato de Estibadores Portuarios «La Marítima Terrestre» solicita de la Administración que adopte medidas contra las empresas señaladas acusándolas de atropello a los trabajadores y la economía nacional.



barcelona

HUELGA A CEOSA

A partir del día 14-1-80 los estibadores de Barcelona iniciamos una huelga indefinida, legalmente preavisada, contra la empresa CEOSA. El derecho a la hoja de salario, intrusismo de trabajadores extranjeros, seguridad e higiene, y sobre todo el abuso de autoridad y desprecio del colectivo portuario por parte del gerente de la empresa Sr. Trueba, fueron los principales motivos.

Frente a la actitud legal de los trabajadores, la capacidad de manipulación e intimidación de Trueba en la asociación de Empresarios, su falseamiento y su habitual cinismo, consigue que el resto de las empresas del puerto que estaban al margen del conflicto, se solidaricen con él y su empresa, iniciando una acción de louk-out parcial, paralizando la carga y descarga de buques, pero entregando y recibiendo mercancías en los tinglados.

Con la postura de acudir diariamente al trabajo, aún sin ser contratados y no recibir nuestro salario no respondimos a su provocación. Tampoco aceptamos el ofrecimiento de solidaridad de otros puertos españoles, incluso europeos, pues no queríamos hacer un conflicto estatal de lo que es el problema de una sola empresa. Incluso la mala leche de Trueba consiguió que la policía nos coaccionara para efectuar la descarga del buque de CEOSA, Canguro CABO SAN JORGE. También negó todos los extremos del conflicto existentes en el trámite de negociación ante la generalidad, negándose a firmar el acta de la reunión.

Queremos denunciar enérgicamente la actitud de algunas autoridades que adoptan posturas totalmente favorables a las acciones ilegales de las empresas, abriéndoles las puertas en los ministerios, subsecretarías y demás departamentos de la

administración, lugares de difícil acceso para nosotros. En especial al Sr. Antonio LLadó, adscrito a la comandancia de Marina, que preguntaba a algunas empresas que no seguían la consigna de TRUEBA, el porqué trabaja su empresa y porqué no se sumaba a la acción de Louk-out; en lugar de requerir a las empresas que estaban en clara ilegalidad, como debiera de ser su teórico deber.

CEUTA

Desde CEUTA nos comunican que tienen problemas por todas partes. Nos mandan fotografías de intrusos llevando máquinas elevadoras por la zona portuaria como perico por su casa y otras descargando y retirando mercancías. Dicen que denuncian todas estas infracciones y que el Sr. inspector dice que el curso las denuncias, pero por lo que se ve, quedan congeladas. Gato encerrado debe haber en la Delegación de Trabajo y en la OTP de Ceuta. Nos atreveríamos a decir que aún existe el colonialismo por parte de las autoridades allí presentes.

CASTELLON

A punto de imprimir el Boletín nos comunican de CASTELLON que las negociaciones con el pescado de TRAIÑA están totalmente bloqueadas por la intransigencia de la patronal en aumentar los salarios. Daremos más información en el próximo Boletín

El Pesquero de la CORUÑA informa que para los días 22, 24 y 25 de febrero tiene presentado un preaviso de huelga por los siguientes motivos:

a) que se proceda a la negociación de las condiciones laborales que regulen las mismas a nivel estatal eliminándose cualquier procedimiento que limite la autonomía de las partes.

b) garantías de estabilidad a los puestos de trabajo así como respecto de los pactos, convenios y derechos adquiridos por los estibadores.

c) que se proceda a desarrollar un programa de negociaciones en torno al futuro de la OTP, que deberá adquirir la condición de empresa pú-

blica, en la que se encuadrarán todos los estibadores de los puertos españoles.

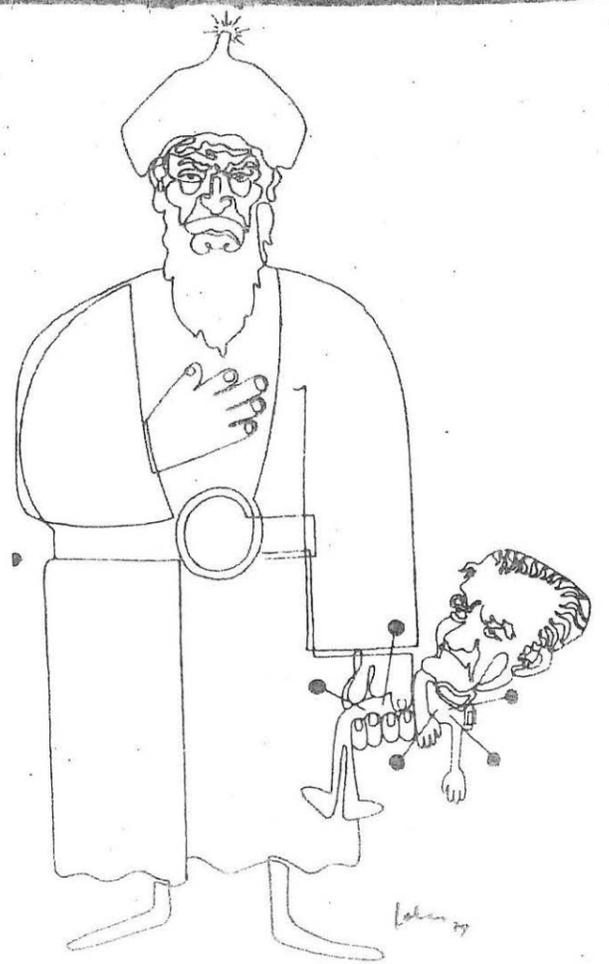
d) que se proceda a abrir nuevas negociaciones entre la OTP, empresas censadas en el puerto de la Coruña, y aquellas que no lo estén, con los representantes de los trabajadores en el tema relacionado con la descarga de Palangreros.

QUE PASA



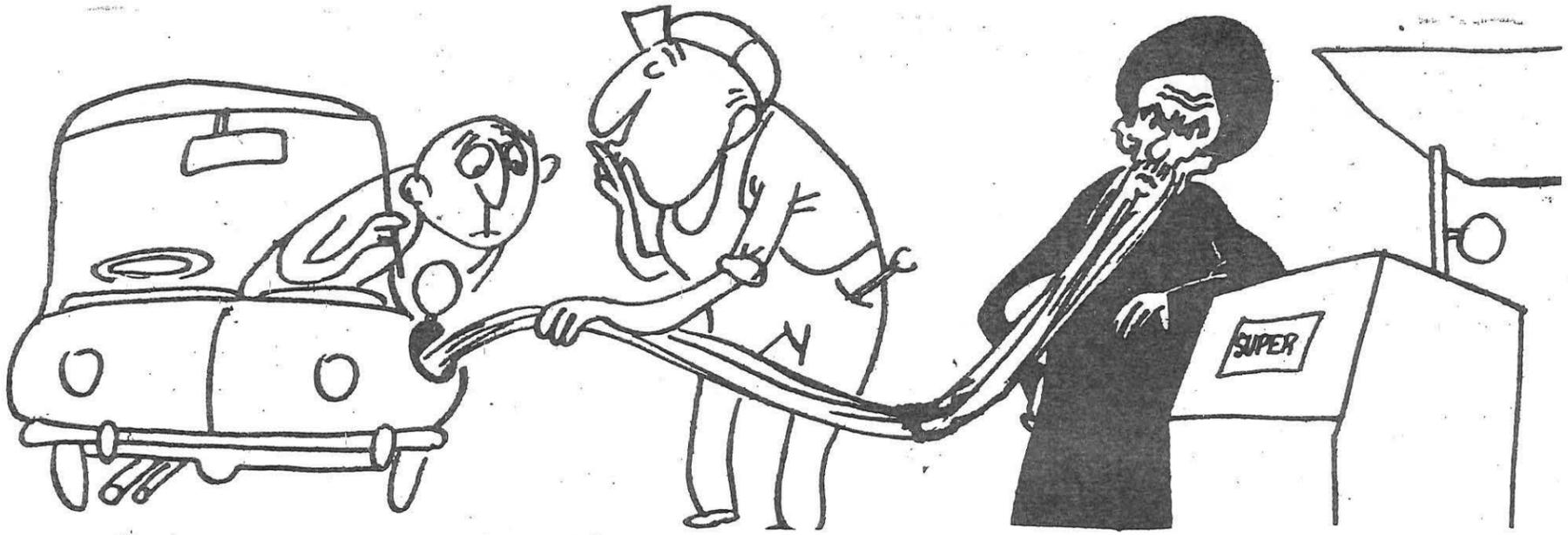
EN

IRAN ?



El proceso empezado en Iran (y que cumple en este año su primer aniversario), provocando la marcha forzosa del Sha de Persia, el REY DE REYES, es simple de entender y merece nuestro apoyo aunque no sepamos como terminará.

Lo podríamos resumir con una simple frase "LA LIBERACION DE UN PUEBLO". Es contradictorio hablar de liberación de un pueblo que vive en la miseria cuando es muy rico en recursos naturales. Recordemos que Iran y Arabia Saudí han sido hasta ahora los dos primeros productores de petróleo y los dos aliados más fuertes que ha tenido los EEUU dentro la organización de países exportadores de Petróleo (OPEP). Este es el caso del Irán del ex sha. Un pueblo que exportaba más de 5 millones de barriles diarios de petróleo y vivía en la miseria. Solo el 10% de la población disfrutaba del 50% del producto nacional. Un Irán en que el 80% de la población es analfabeta y pasa hambre compraba durante estos últimos años el 40% de las ventas de armamento de los EEUU al extranjero, convirtiéndose en el primer comprador de material bélico. Un Irán en el que el 30% del presupuesto estatal se destinaba al presupuesto militar.



Para contener esta situación que potencialmente engendraba la sublevación del Pueblo, el sha recibía armamento a cambio de petróleo. No interesaba promocionar y alimentar al pueblo, lo que interesaba era crear y mantener a uno de los mejores ejércitos que defendiera su situación de privilegio, su situación de tirano opresor.

Basándose en esta explotación irracional que clamaba al cielo se levantó el Pueblo y eligió a Khomeiny como líder. Y el pueblo entero se puso a su lado y gritó viva Khomeiny. ¿Quién no lo hubiera hecho en su lugar? El derrocamiento del sha no fue el resultado de ningún golpe militar, ni nadie actuó bajo mano. De aquí la sorpresa de los observadores internacionales, incluyendo la CIA americana y la KGB soviética, delante de la revolución iraní. Para entender este proceso se ha de tener en cuenta la fuerza social y política del islamismo y nadie desde la cultura occidental se ha interrogado hasta ahora, de lo que puede ofrecer al mundo la cultura islámica. Desde occidente se le quiere restar importancia a este proceso revolucionario liberalizador haciéndonos creer que se trata de un puro fanatismo religioso por la república islámica que habla Khomeiny y por sus citas del CORAN que según los islámicos es la guía espiritual y terrenal que conduce a la felicidad.

Al margen del tipo de república ^{que} construirán en Irán hay un hecho innegable: Un pueblo se libera de sus opresores. Como poco tiempo después Nicaragua se liberaba de A. Somoza. Esto de por sí es esperanzador aunque la esperanza sea limitada por el contexto del mundo en que vivimos. Por los datos que tenemos la república islámica que se quiere construir en Irán se parecería al tipo de socialismo de Argelia. Se quiere nacionalizar el petróleo, los bancos y el sistema de créditos, profunda reforma agraria y modificación de la estructura de las empresas que pasarían a ser gobernadas con un sistema de autogobierno. En política exterior se ha truncado el repartimiento de influencias entre las grandes potencias. El ejército iraní ya no defenderá los criterios de los países desarrollados de occidente y el petróleo iraní ya no defenderá la política de las multinacionales. Hasta ahora el 80% del petróleo que consumía Israel provenía del Irán ahora la oficina de la delegación Israelita se ha convertido en la oficina del OLP y Khomeiny prometió a Arafat ayuda amerial y militar para su movimiento.

¿Khomeiny un fanático? No lo creo. Sabe lo que quiere y sabe donde va. Su origen y sus antecedentes religiosos son claros. Pertenece a la corriente Xiita que es minoritaria en las naciones musulmanas. El deseo de los xiitas es poder llegar a ver el nuevo día y la nueva vida en que los valores supremos sean la libertad, la igualdad social y la solidaridad humana. "No seas ni opresor ni oprimido, predicaba su profeta sucesor de Mahoma, combate a los opresores y no te resignes delante la opresión". De ahí viene que la lucha de los chiitas contra toda dictadura no sea un fenómeno actual sino que encuentra en la tradición histórica sus presentes originales.

Mientras no llegue este día nuevo en que el esperado Imán impondrá la utopía religiosa y política la dirección estará en manos de los AYATOLLAH. Hoy el ayatollah Khomeiny se ha constituido en el director religioso y político en un irán que ha emprendido un nuevo camino.

A todo este proceso desde la óptica inmovilista occidental se le ha llamado retrógrado, carca, integrista, fanático. Le llamamos así porque usa un lenguaje religioso. Creo y vuelvo a repetirlo que todo esto en lenguaje revolucionario lo traduciríamos en: un pueblo oprimido ha roto sus cadenas y se ha liberado de su opresor. Los pobres han impuesto que la riqueza sea para todos. Rico y pobre, opresor y oprimido, palabras claves en el vocabulario revolucionario "ateo" en el que la lucha de clases ha sido el motor que ha movido la historia. Por tanto, no creo que sea cuestión de vocabulario sino de saber leer e interpretar la historia a la luz de los acontecimientos y no de las ideologías preconcebidas e intereses que quieren que nada cambie

Somos conscientes que las opiniones contenidas en este artículo pueden llevar a la controversia por su simplicidad ya que el proceso del Irán es mucho más más complejo de lo que aquí reflejamos. Solo hemos querido salir al paso de la información que la prensa capitalista intenta dar, ridiculizando y escondiendo todos los procesos que salen de sus esquemas

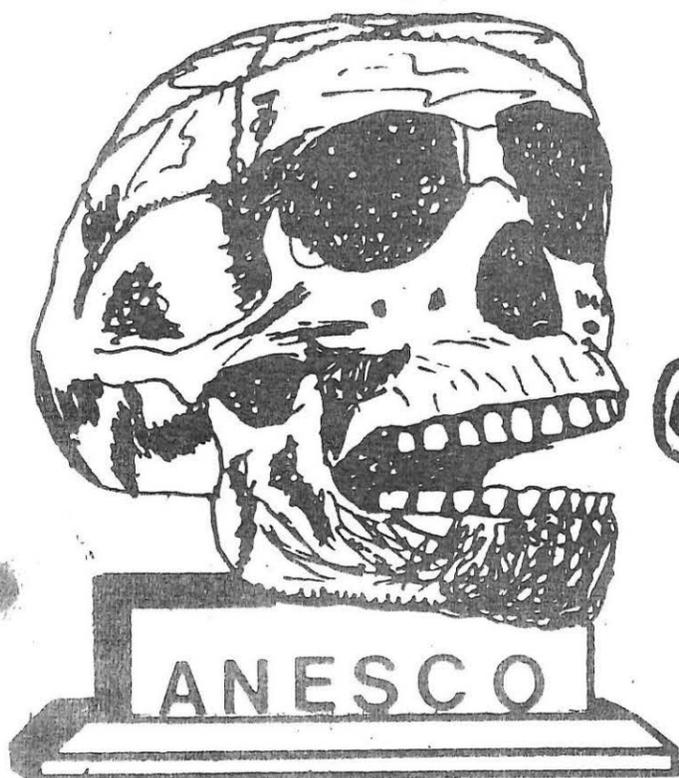
CONTRA LA PRIVATIZACION

luchamos por los puestos de trabajo

Los días 21, 27 y 28 de Diciembre fueron jornadas de lucha en casi la totalidad de los puertos del país.

Por acuerdo de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios se llegó a una huelga legal en estas fechas en defensa de nuestros puestos de trabajo, en defensa de unos canales de negociación que respetasen las propuestas obreras, contra las pretensiones patronales de

Esto evidencia nuevamente la validez de la forma organizativa que nos hemos dado los estibadores del país. Haciendo posible que con absoluta información en las Asambleas de puerto y por decisión de ellas se pueda llegar a una lucha general y unida, de formas absolutamente democráticas. Esto evidencia que es posible una lucha obrera unida cuando se parte del respeto mútuo por todas las opciones ideológicas y se dejan de lado las posiciones sectarias y de protagonismo que imponen unas siglas ó una opción política concreta.



puerto de
Barcelona

privatización de los puertos, de eliminar a la OTP como órgano que realice la contratación portuaria, contra la forma secreta en que se realizaban reuniones y propuestas de reforma de OTP y Ordenanza por diferentes instancias ministeriales y al margen totalmente de los obreros portuarios.

La acción de estos días fue un rotundo éxito, ya que todos los puertos de la Coordinadora fueron a la huelga. Lo que representó un total de 24 puertos con unos doce mil portuarios.

Los sindicatos de CC00. y UGT., que en reuniones previas se habían comprometido a seguir esta acción, llegado el momento sus puertos más representativos, no pararon. Sí se cuidaron, en cambio, de apuntarse el tanto de la huelga en los medios de comunicación, como ya nos tienen acostumbrados.

No queremos tampoco exagerar el valor de nuestra acción; fueron simplemente 3 días de huelga legal. Pero sí que cubrieron el objetivo que se pretendía: servir de aviso de la unidad portuaria y la decisión de jugarlo todo por nuestros

puestos de trabajo, si nos colocan frente a esta alternativa. Por esa ocasión fué suficiente.

Por lo general la huelga se desarrolló bien, sin sobresaltos, en la mayoría de puertos. Cabe la pena, sin embargo, señalar algunos especiales acontecimientos:

Los compañeros y compañeras de LA CORUÑA (puerto pesquero) se vieron forzados a enfrentarse con esquirolles y armadores que pretendieron romper la huelga portuaria. Frente a la clara y rotunda decisión de lucha de unos obreros la cobarde y traidora actitud empresarial de aprovecharse de personas del mundo laboral que el mismo capital mantiene en situaciones precarias para estas ocasiones. La respuesta fue rotunda, hubo 3 armadores y cinco esquirolles heridos y como siempre la intervención parcial de la policía que cargó contra los portuarios hizo que dos compañeros fuesen detenidos. Con aportaciones de todos los portuarios del país se pagó la fianza por su libertad.

En TENERIFE fueron el ejército y la policía y guardia civil, los que se encargaron de garantizar que los esquirolles trabajaran. Las empresas aprovechando la inexperiencia de la administración no solo cargó la fruta sino la carga general. Denunciado el hecho el gobernador civil bajó al puerto y ordenó parar la carga y cerró el puerto. Se descubrió que estaban trabajando incluso niños de 12 años.

Los buques cargados en Tenerife durante la huelga fueron boicoteados en los puertos de destino, se trabajó en ellos a marcha lenta, haciéndoles perder los días que habían ganado. Dos de ellos que fueron a Inglaterra provocaron una extraordinaria reacción de solidaridad por parte de los compañeros ingleses. Se negaron a operar aquellas mercancías que fueron cargadas por esqui-

roles mientras la compañía no pagase a los portuarios los jornales realizados, pagase 1000 dólares a una institución benéfica como sanción y se disculpase por escrito frente a nuestra coordinadora estatal. Este decidido gesto de lucha en solidaridad con nuestra huelga vivió momentos de extrema tensión al amenazar la patronal inglesa con Louk-aut y los compañeros con huelga general si esto se podría. Finalmente la rotunda postura de los compañeros ingleses consiguió de la compañía el cumplimiento de las tres condiciones exigidas.

El resto de compañeros de los puertos que participan en la Coordinadora europea nos estuvieron ayudando con el envío de telegramas de protesta a los ministerios y patronal, apreciándonos constantemente su solidaridad activa si la situación lo exigiese.

Una extraordinaria muestra de solidaridad la que nos han dado los compañeros de Europa y en especial los ingleses, que desde aquí queremos felicitar y agradecer.

En CASTELLON trabajaba un buque de la Unión de Explosivos de Rio Tinto. Al conocerse en la sede central de la empresa el enfrentamiento con los estibadores, ordenó que pararan ya que no se quería enfrentarse con la Coordinadora, cuya respuesta en todos los puertos del país era previsible.

Así podríamos citar algunos otros incidentes en otros puertos que para no alargar vamos a omitir. Esta es una ligera crónica de nuestra lucha con sus handicaps negativos y sus lecciones positivas, todas ellas conviene acumularlas en nuestra memoria colectiva para utilizarlas en posteriores luchas.

EL PUERTO VISTO POR DENTRO

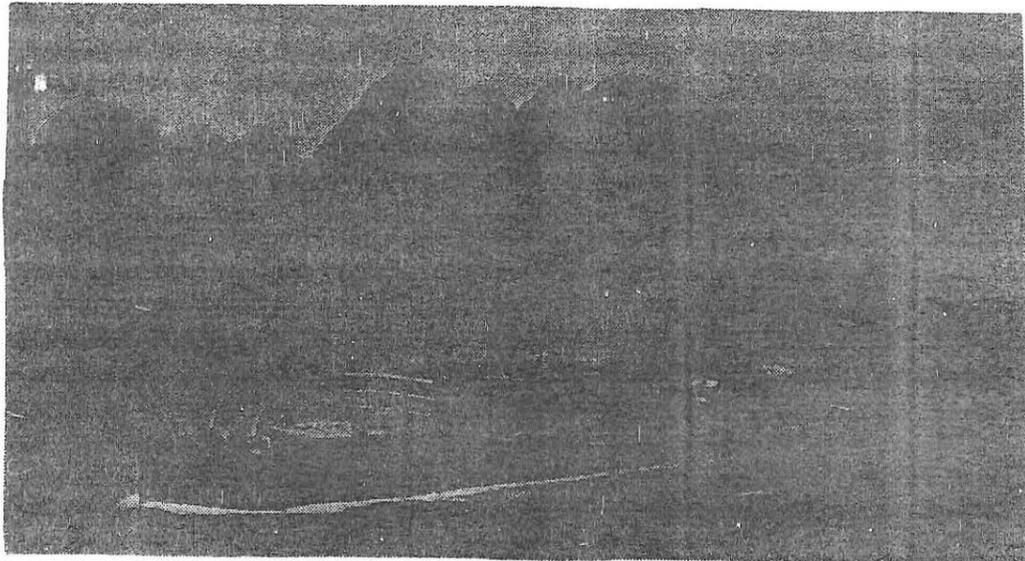
VIDA, COSTUMBRE, ANECDOTAS Y SITUACION ACTUAL SOBRE EL PROBLEMA LABORAL

Hace unos cuantos años, no muchos, estaba mi padre trabajando en el Mallorquín, línea regular entre Palma y Valencia, cuando se acercaron dos ancianos, no es necesario decir que eran de fuera del puerto, al llegar al barco hablaban y discutían sobre de que clase de madera estaría hecho, porque no le veían los clavos. Mi padre que estaba escuchando tal conversación, les dijo abuelos creo que están equivocados en este barco no pueden ver los clavos, porque no existen, lo que lleva son remaches sobre la plancha de hierro, material del que está hecho, comprenden, no es de madera, sino de hierro. Madre mía que has dicho se echaron las manos a la cabeza diciendo que eso no puede ser, porque si fuera de hierro se hundiría, o es que usted me va a decir que el hierro no se hunde en el agua con lo que pesa. La terquedad de los ancianos fue total, a tal extremo llegaron las cosas, que no hubo más remedio que subirlós al barco y que ellos mismos lo comprobaran, y así lo hicieron pero la cataplasma vino después cuando el otro anciano dijo ¿y dónde están las ruadas?, no cabe duda que la ignorancia de estos ancianos era total.

Resulta extraño o casi imposible que las gentes que vivimos en las proximidades de la mar, no conozcamos que es un puerto, un puerto amigos es la principal puerta siempre abierta a los Mercados de Europa y de todo el mundo. Es la principal fuente de ingresos y comercialización del estado español, donde los buques hacen su atraque para cargar o descargar toda clase de mercancías por muy diversas que sean, las cuales son manipuladas por los obreros portuarios, dentro de las diferentes especialidades de cada uno.

Sería necesario mucho papel para conocer el carácter portuario, yo modestamente les invito a que en su próxima visita al puerto, comprueben personalmente, sea hombre de la mar o de montaña, a que hablen con nosotros, nos pregunten sobre nuestros problemas, porque nosotros estamos seguros de que existe una falsa opinión sobre el portuario, y consecuentemente por falta de información, perjudica nuestra personalidad. El portuario es un hombre como otro, es un hombre que trabaja que tiene problemas, que tiene ambiciones, que tiene una familia a mantener, que ríe y que llora, en una palabra que está vivo.

ños, y concretamente después de terminar la guerralamentablemente pero la verdad sea dicha, la Empresa contrataba personal de una forma indigna e inhumana; verán amigos: el capataz o encargado de la empresa se ponía delante del personal el cual le rodeaba haciendo un círculo, entonces el capataz alargando el brazo y con un solo dedo (el índice) comenzaba a contratar (elegir) tu, tu, tu etc. hasta completar el personal necesario para efectuar cualquier clase de operación, mientras que otros con más C... que un caballo, tenían que agachar la cabeza y volver a sus casas hasta el día siguiente a ver si había suerte, otros un poco más afortunados, al disponer de una pequeña embarcación salía a la mar durante toda la noche, para poder salir adelante, y sobrevivir con su familia, no es necesario decirles la cantidad de abusos y otras cosas vergonzosas, que es mejor no mencionar, ustedes comprenden.



Hoy resulta inadmisibles que las empresas quieran volver al pasado, un pasado antidemocrático y que deja nulo los derechos humanos de todos los hombres inadmisibles al más moderno cerebro.

Hemos de ver claro, que el puerto es para nosotros el pan de cada día de nuestras familias, tanto empresas como trabajadores, nuestros esfuerzos deben estar unidos, encaminados para hacer un puerto mejor, mucho mejor del que ahora tenemos, un puerto en el que la convivencia sea familiar, un puerto donde las mejoras conseguidas sean el orgullo para sí, y la envidia para otras.

La pretensión de las empresas de "PRIVATIZAR" los puertos, traería consigo la reducción del personal, meta importante de las empresas, si tenemos en cuenta el paro en la actualidad laboral, fácilmente nos daremos cuenta de las nefastas consecuencias que esta medida empresarial tendría sobre nosotros, esto traería consigo las disputas por el puesto de trabajo, y sin lugar a duda nos envilecería por temor a perderlo, sembrando la discordia y malos recelos entre trabajadores.

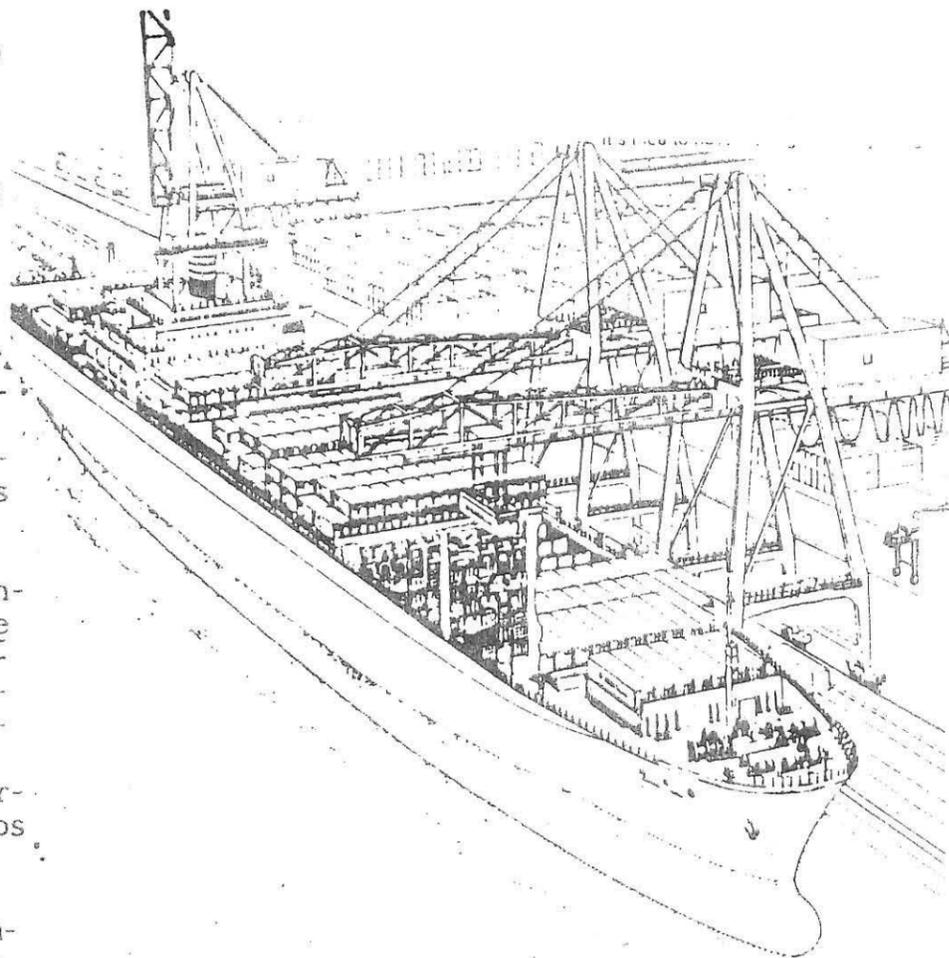


La situación creada por el ramo empresarial está poniendo muy difícil, hace unos cuantos a-

El puerto de Valencia que se llena de orgullo en decir que tiene un sistema de contratación honesto, democrático y caval, en el que nos orgullecemos de él cosa que por el contrario nos cabe la certeza de que en otros puertos este sistema tan digno, no ha sido posible instaurarlo, esperamos de todo corazón que lo consigan todos para el buen funcionamiento y dignificación del portuario, como trabajador y padre de familia.

Esto la empresa no lo quiere, la empresa quiere tenernos bajo su dominio, ellos quieren tener el control absoluto del trabajador, olvidando deliberadamente los derechos humanos, unos derechos legados por nuestros antecesores, aunque en esta lucha les haya costado la piel a unos y a otros la vida. Por esta razón, nosotros somos más responsables que nunca, conscientes también del mal que hacer de algunos estibadores, pero esto tiene fácil arreglo es problema de concienciación, en honor a la verdad también hemos de decir que algunas empresas deliberadamente nos engañan de muchas maneras, provocando en el trabajador un fuerte y constante desánimo, hace falta saber si ellos serán capaces de rectificar su problema de conciencia.

Creo que esta vez como ya es costumbre, la empresa ha metido el pie, creemos que las empresas no han sabido poner en tela de juicio a la hora de negociar, que respeto le merece toda aquella persona que sin ton ni son, dice que no quiere negociar ni saber nada de la Organización de Trabajos portuarios (OTP) y mucho menos de los estibadores. Y por el contrario se da mucha prisa en privatizar los sectores del puerto, y admitiendo un número considerable de ESQUIROLES, intuimos fácilmente sus propósitos son poco dignos, no señores empresarios, no, nosotros queremos comprensión entre empresa y trabajador, nosotros queremos sentarnos a discutir un convenio, queremos discutir unas diferencias que caben dentro de la normalidad, queremos trabajar, sí eso mismo, trabajar, pues aunque les cueste crearlo, son ustedes quienes no nos dejan; no queremos rejas, obstáculos ni zancadillas queremos dar la cara, hablar de hombre a hombre, queremos negociar, no acepta-



mos bombardeos por la espalda, queremos verdades y realidades, en una palabra ganarnos nuestro pan honestamente, por si no lo saben, ustedes nunca han dado nada, nosotros a ustedes sí.

Pero no, no y mil veces no, las empresas dicen que no, quieren volver otra vez a la dictadura. ¿Es que no hemos tenido bastante con una? Creo que no han calibrado el tamaño del problema, no se dan cuenta o no quieren darse cuenta, de que están jugando con el pan de miles de familias, pregunto yo: ¿Es que esta gente no tiene familia, o mucho menos hijos? Espero que Dios ponga el suficiente conocimiento, tanto, para unos como para otros, y que todo se arregle por la vía del entendimiento, la cordialidad, los buenos modales y la educación, y que volvamos a ser una gran familia como en algún tiempo lo hemos sido.

ESTIBADOR DEL PUERTO DE VALENCIA
G.M. VALENCIA

EL MINISTERIO DEL TRABAJO PARECE ESTAR DISPUESTO A PARTIR DE
DE AHORA A RESPETAR LA NEGOCIACION EMPRESAS TRABAJADORES DE
CARA EL PROXIMO CONVENIO DEL MES DE ABRIL
ES NECESARIO CONCRETAR LA TABLA REIVINDICATIVA DE ESTE CON-
VENIO DE AMBITO ESTATAL

EL ALCOHOL Y LA DROGA ESTAN AHI

Cuando tomo en mi mano la pluma, con el fin de hilvanar estas pobres líneas sobre las más terribles enfermedades que padece la sociedad moderna, el alcoholismo y la Toxicomanía, viene a mi memoria un hecho que ha sucedido hace muy pocos días y que no puedo menos que contaros, pues me impresionó.

En un grupo de alcohólicos se presentó hace días una niña de 15 años y ya drogadicta. La había llevado allí una maestra por si algo podíamos hacer por ella.

Algunos miembros trataron de ayudarla con sus experiencias sobre droga y haciéndola ver la pendiente que se encontraba, que si avanzaba por ella no podría volver atrás. Sin embargo yo en aquel momento analizaba las expresiones de la muchacha con el fin de intentar darme cuenta si la causaba algún impacto o no.



La verdad que me sentí empujado por la impotencia, parecía imposible penetrar en la mente de aquella criatura, que con una expresión vacía y una mirada cansada, jugaba con un muñequito de goma, y solo de vez en cuando daba síntomas de nerviosismo moviendo rítmicamente unapierna, o mirándose el brazo donde debían estar las señales de los pinchazos.

Pensé en ese momento lo lejos que se sentía de las personas que la rodeaban, quizá si alguien joven como ella la hubiera hablado habría conseguido interesarla en una posible recuperación.

Todo esto me lleva a meditar en lo difícil que es reconocer ~~que~~ tanto el alcohol como la droga llevan a una enfermedad muy similar, yo diría que la misma y con las mismas consecuencias.

Resulta muy fácil y hasta divertido en la juventud, comenzar a beber y a fumar 'porros' eso nos ayuda en principio a sentirnos mejor, pero inmediatamente aparece un fenómeno que nos define como enfermos es la DEPENDENCIA, de una cosa divertida el alcohol o la droga pasan a ser necesidad, comienza a ser imposible la vida sin ellos, hasta convertirse en el único objeto de vivir; yo he oído a un drogadicto en recuperación manifestar que lo único que le horrorizaba de pensar en

la muerte era que no podría pincharse.

Cuando esta dependencia se ha hecho lo bastante fuerte, es cuando la enfermedad comienza a minar la salud física, sabemos lo mal que nos va a sentir el alcohol pero continuamos tomándolo sin que exista fuerza alguna que nos haga reaccionar.

No es cuestión de 'saber o no saber', yo estaba convencido de que me autodestruía, me lo habían dicho, lo había leído, lo sentía en mi cuerpo, pero continué hasta que a través de un grupo de terapia ha adquirido fuerza suficiente, para ACEPTAR algo que ya sabía.

Continúa



Pero !ojo! no basta con aceptar tengo que mantenerme sin beber o sin drogas, pues sé que si vuelvo a probar, continuaré como antes, sé que estoy expuesto en cada momento a volver al mismo pozo de donde salí, por eso necesito constantemente AYUDARME y AYUDAR a otros que sufren, para no olvidar que soy un enfermo cuya única medicina es la ABSTINENCIA, no puede permitirme el lujo de probar si soy o no soy enfermo como otros, no puedo pensar en que me he curado, pues en ese momento estaré a punto de una RECAIDA. Me direis que si me he convencido y he aceptado como es posible que el alcohol o la droga vuelvan a enredarme, ¿quién conoce algunos mecanismos psicológicos de la mente humana y mucho menos los de una mente enferma por el alcohol o la droga?

He escrito con mayúsculas unas palabras que son comunes a los alcohólicos y drogadictos, no las olvidéis por favor, ya tendremos ocasión de ir hablando más despacio de cada una de ellas, aunque la primera ya la hemos comentado en el otro número insistiremos.

Estas palabras son claves para quien intenta recuperarse: DEPENDENCIA-ACEPTACION-AYUDA-ABSTINENCIA-RECAIDA.

Bordo 545 Sánchez A.A.

ULTIMA HORA

Reunion de la zona Sur de Europa

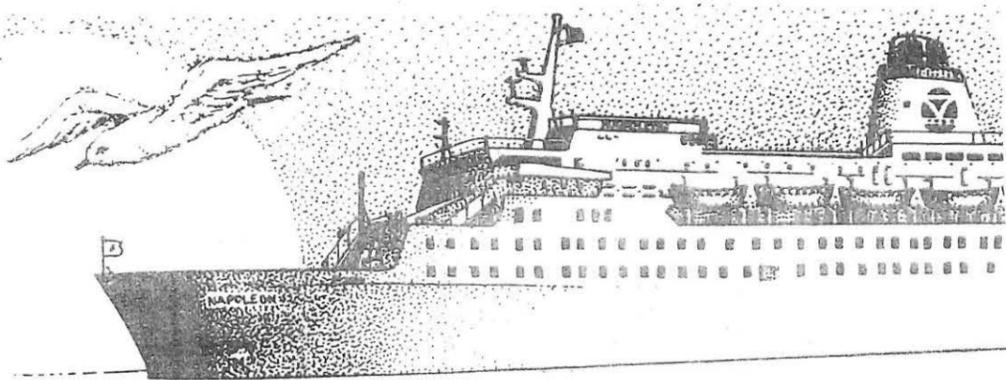
Siguiendo las indicaciones de las reuniones de coordinación internacional que se han hecho en Barcelona, y después en Hamburgo, 3 delegados de la Coordinadora, se han desplazado al puerto de Marsella, para intentar organizar la comunicación en la zona sur de Europa, o sea la zona nº4 (Portugal, Francia, Italia y España)

La reunión tuvo lugar los días 23 y 24 de febrero y fueron los delegados de Valencia, Canarias y Barcelona. Los compañeros de Bilbao excusaron su asistencia.

La situación en los puertos Franceses, está totalmente controlada por la CGT (sindicato comunista), se ha constatado que los problemas los tenemos en común, o sea que allí también la patronal quiere hacer desaparecer al portuario no como la persona que trabaja en los puertos, sino como grupo unido que controla el trabajo en los puertos, y como esto significa, una clase de poder, este poder lo quiere la patronal.

Tienen también los problemas de la containerización la paletización y los puertos AUTONOMOS. También han reconocido, que los auténticos patronos en los puertos son las multinacionales del transporte marítimo.

Pero su lucha en contra de todo esto, es mucho más difícil, ya que las decisiones en su sindicato se toman en París, sin la participación de las bases en las decisiones sobre el colectivo. Por otra parte, la unidad es de afiliación a la CGT pero a nivel general hay grandes recelos, entre los portuarios, ya que la "contratación" que ellos lo llaman "EMBUCHE" no se hace de forma rotativa como en todos nuestros



Una vez más, como de costumbre, con sus leyes reaccionarias y antidemocráticas, el poder acaba de propinar un duro ataque a las capas sociales más débiles. Esta vez en la enseñanza y la educación.

Una nueva ley de AUTONOMIA UNIVERSITARIA acaba de lanzar el flamante partido del gobierno por mediación de este "super demócrata" de los tiempos de CAMBIO 16 de los años 75, nos referimos al ministro Sr. SEARA.

Este señor no pretende nada más que hundir la enseñanza pública en favor de la privada, imponiendo en toda ella un funcionamiento dictatorial y antidemocrático. Convertir obligatorias y permanentes las normas selectivas de entrada y permanencia en la Universidad imponiendo matrículas que pueden superar las 100.000 pts. En suma, potenciar universidades privadas carísimas, con laboratorios de lujo y sistemas adelantadísimos solamente para la élite burguesa.

Por lo que se comprende que la diferencia entre un estudiante licenciado en una Universidad privada, y otro en una estatal con métodos más precarios y menos positivos, sea notable.

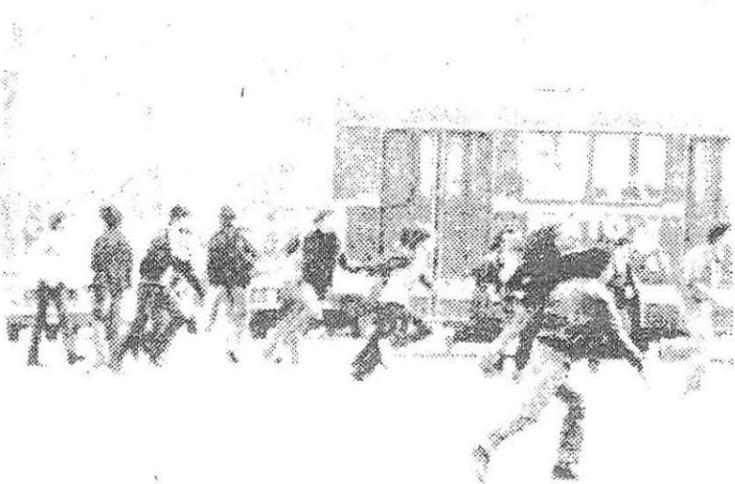


La maniobra es clara. A medida que el pueblo conquista el centro que debiera de ser el alma de la sociedad, dando nuevas formas de vida, nuevas ideas, nuevas alternativas de como debe funcionar un país, el poder corta, mutila y se escabulle para continuar controlando "su" élite de tecnócratas con los cuales seguirá manteniendo sus grandes intereses.

Por eso, no solamente los profesores y los estudiantes deben de estar en contra de esta cochina maniobra, sino también todos los trabajadores en pleno, porque lo que es evidente es que no quieren que el hijo del trabajador sepa demasiado.

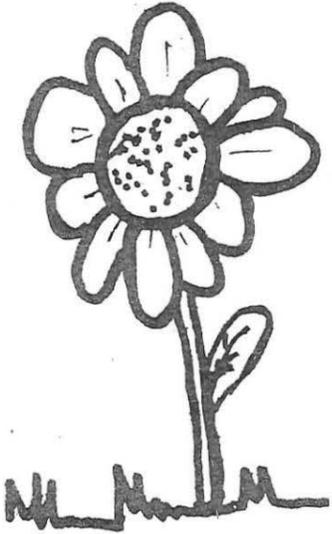
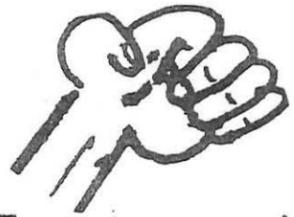
El hijo del trabajador puede que no les sea ideológicamente fiel y eso les da miedo.

Primeras carreras de la "semana Seara"



ECOLOGIA

LOS PROBLEMAS DEL SUELO



Las cuestiones ecológicas están sobre el tapete, y nadie que tenga deseos de saber en qué mundo vive puede despreciarlas. Pero al decir cuestiones ecológicas se alcanza una temática muy amplia, que va desde las centrales nucleares a la recesión de la fauna, de las industrias peligrosas a los incendios forestales. Algunos de estos temas se tratan muy a menudo, y otros en cambio tienen poca prensa. En el anterior número de LA ESTIBA se trató uno de los primeros: las centrales nucleares. Hoy abordaremos uno de los segundos: la problemática de los suelos.

El suelo constituye la capa superficial de la tierra, donde crecen las plantas y viven los animales, bien diferenciada de la enorme masa inerte de sus capas inferiores. Está poblado por una enorme variedad y cantidad de microorganismos y es el resultado de la transformación y descomposición de la roca profunda por parte del mundo atmosférico y del mundo vivo. Esta realidad, no obstante, es más bien desconocida, y por esto se menosprecia el valor del suelo. Las consecuencias de esta ignorancia pueden ser francamente graves, y hasta irreparables.

QUE HAY EN EL SUELO

El suelo no es propiamente una materia viva, sino que es el soporte de la vida. En el suelo hay:

- Humus: la parte orgánica formada por la descomposición de materias animales y sobre todo vegetales.
- Elementos nutritivos: Nitrógeno, fósforo, potasio, calcio etc que se encuentran en las sales minerales del suelo
- Microorganismos y otros seres vivos: como bacterias, hongos, algas musgos, etc. y además insectos, gusanos y lombrices. Todos ellos son los encargados de transformar la materia orgánica en sales minerales.
- Aire: para la vida de todos estos organismos es necesaria la aireación, la cual será más ventajosa como más poroso sea el suelo.

-Agua: elemento vital para las plantas y que interesa que se infiltre en el suelo de manera suave, empapando como una esponja, pero no que produzca arrastres de tierra o nutrientes.

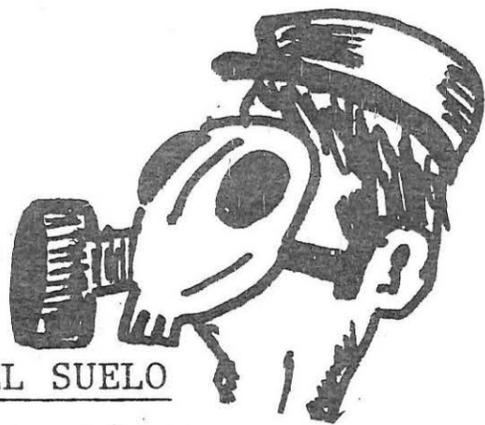
Evidentemente, como más abundantes y equilibrados sean estos elementos más rico y fértil será el suelo.

COMO SE FORMA EL SUELO

Ya se ha indicado que el suelo es una fina capa interpuesta entre la masa inerte de la tierra y la masa "viva" de la atmósfera. Pues su origen es precisamente la interacción de ambos elementos. Efectivamente, la acción de los agentes atmosféricos, como el viento, la lluvia o las heladas, va disgregando y descomponiendo la roca madre, convirtiéndola en las partículas que constituyen el suelo. Además de esto, interviene la acción de los microorganismos citados en el apartado anterior.

El proceso de formación de un suelo es lentísimo: formar una capa de unos pocos centímetros cuesta centenares y hasta millares de años; en cambio el resultado es de una fragilidad y de un equilibrio precario: **DESTRUIR EL SUELO CUESTA MUY POCO TIEMPO.**

SIGE LA ECOLOGÍA



COMO SE DESTRUYE EL SUELO

Ya se ha dicho lo fácil que es empobrecer o destruir el suelo y lo irreparable que puede llegar a ser. Veamos algunos factores de este des- trozo:

-la erosión: es la principal forma de destrucción. Los elementos naturales que la causan son el viento y sobre todo el agua. La actividad humana provoca también erosión, sea de forma indirecta (facilitando la acción de los agentes naturales), sea de forma directa.

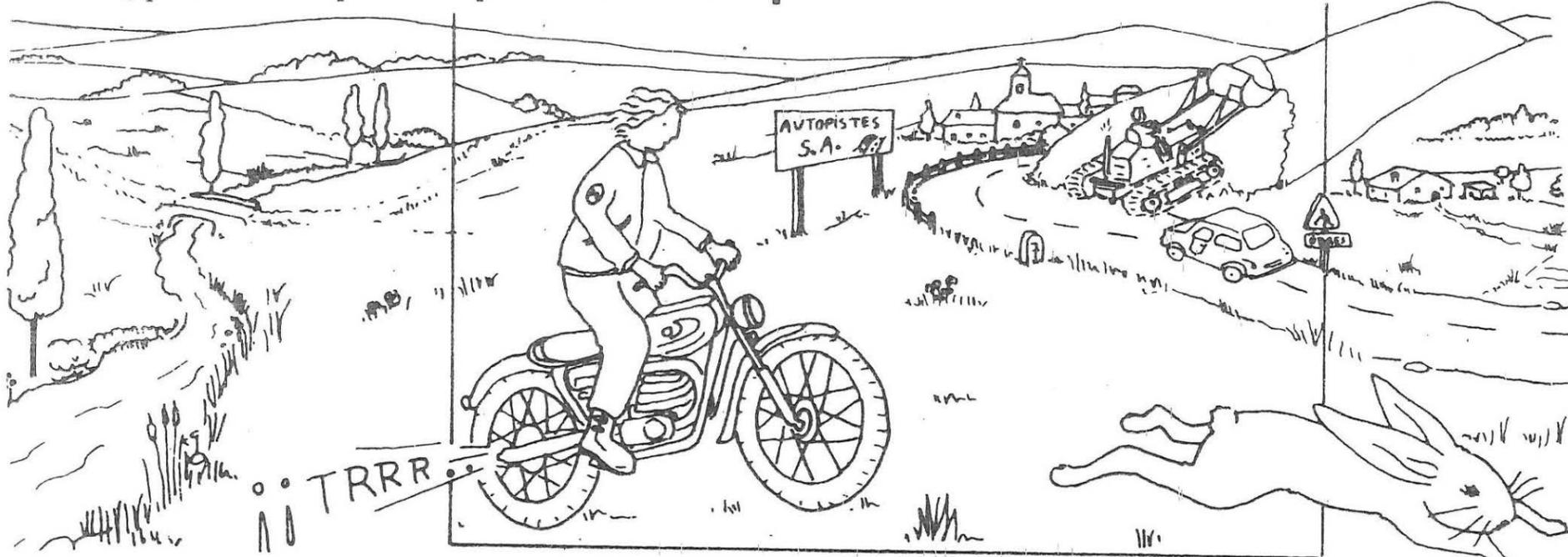
Entre las actividades humanas cabe señalar: la explotación abusiva del bosque, la deforestación, el incendio forestal y el monocultivo agrícola: todo ello elimina la capa vegetal que recubre y protege el suelo, con lo que el agua se lo puede llevar fácilmente, especialmente en tierras inclinadas. También es problemática la instalación de urbanizaciones en el bosque, las grandes obras públicas, las carreteras y pistas de montaña (que al romper el perfil de la

que aparte de otros inconvenientes provoca una erosión y destrucción del suelo hasta cotas alarmantes.

-la agricultura. Los productos agrícolas se obtienen gracias a la explotación de la riqueza del suelo. Por tanto la agricultura no deja de ser una cierta agresión al suelo, y las cosechas lo empobrecen al dejarlo desguarnecido. Esto se ha ido so- lucionando a base de abonos, orgáni- cos primeros y minerales después, y con la práctica del Barbecho (de- jar "descansar" la tierra).

Pero hoy hay problemas nuevos: por una parte la expoliación capi- talista que se hace del suelo a ba- se de agricultura extensiva, monocul- tivo, rentabilidad máxima, que agotan el suelo con rapidez y exigen abo- nos cada vez más caros y artificia- lizados. Por otra parte el uso de maquinaria agrícola pesada desba- llesta la estructura del suelo y di- ficulta su aireación. Finalmente la utilización incontrolada de pesti- cidas mata a menudo los microorga- nismos del suelo, que son los respon- sables de su fertilidad.

-la explotación forestal. A parte de los problemas de erosión antes ci- tados, el incendio y la deforesta- ción provocan también la desaparición del humus con lo que el suelo se empobrece y pierde fecundidad. Y



ladera y depositar material de re- baje facilitan la erosión), etc. No podemos olvidar un agente moderno: el trial, otra "perla" de la civili- zación consumista y cretinizante,

un caso grave es la repoblación fo- restal con especies de crecimiento rápido (p. e. el eucaliptus). El se- creto de su rapidez es la enorme ca- pacidad que tienen de "chupar" del

suelo, con lo que éste se empobrece y en un término no muy largo se desertiza. Pero claro, a la industria maderera o papelera esto no le importa, que el mundo es grande y cuando agotan los recursos de un lugar se van a buscarlos a otro.

-la implantación de ciudades e industrias. Cuando se hace en tierra fértiles supone una pérdida irreparable de suelo, por cambio de uso. Un caso concreto: La concentración industrial (y humana) mayor de Cataluña se encuentra en la comarca del Baix Llobregat y en el mismo Delta del Llobregat, que es uno de los mejores suelos agrícolas del mundo; (dicho por expertos). Prueba de la irracionalidad del capital, ya que le resulta más barato instalarse en una zona llana cercana al gran centro de consumo y mano de obra que es Barcelona, aunque luego se tenga que ir muy lejos a buscar los productos agrícolas. O se tengan que programar grandes inversiones para hacer regables otras zonas y otros suelos de dudosa fertilidad.

Un caso parecido es el de los embalses que sumergen a menudo tierras fértiles y además retienen sedimentos con lo que se empobrecen las tierras situadas aguas abajo.

viene de la pag 15

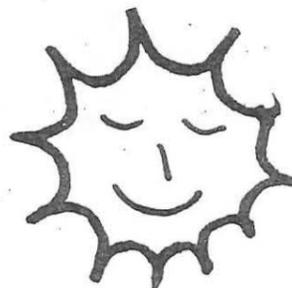
puertos, sino que el representante de la empresa elige a "dedo" a sus preferidos? con esto los elegidos stán muy contentos, pero los que hacen paro cada dia, ya os lo podeis imaginar.

Por otra parte hay unos pocos obreros, que no tienen mucha incidencia en los puertos, que estarían por un sistema asambleario en los puertos y que se están moviendo activamente, debatiendo lo que el sindicato dicta, se ven sometidos a la ley del silencio.

Por otra parte los compañeros portuarios, incluso los de la CGT están muy interesados, en todo lo que los portuarios estamos haciendo

UN POCO DE CONCLUSION ECOLOGIA

Este problema del suelo, en apariencia tan lejos y tan poco incidente en personas que vivimos de espaldas al campo, nos afecta de forma directa. Si hay vida en la tierra es gracias a estos pocos centímetros de suelo que la recubren. Y el capitalismo (monopolístico o de estado) se los están cargando. ¿Qué solución han encontrado hasta ahora? Pues el sometimiento de los pueblos del tercer mundo, cuyos extensos territorios constituyen una abundante reserva agrícola, a fin de que una pequeña parte de la humanidad pueda vivir a todo tren. ¿Será esto siempre así? Uno tiene el presentimiento de que tanto tirar de la cuerda de la naturaleza o de la cuerda de la paciencia, alguna de las dos se romperá. Y ojalá se rompa primero la de la paciencia, porque si es la otra, ya nada tendrá remedio.



en Europa, de cara a la solidaridad internacional de portuarios y nos han pedido que los tengamos al corriente. Esperamos en que sepan o puedan organizar el movimiento de abajo a arriba o sea desde la base y entonces ya no existe el problema de afiliación... sino que todos seremos portuarios UNIDOS frente a unos patronos que también están unidos que es el capital multinacional y no los patronos del puerto que son simples marionetas de paja a su servicio

ante todo la salud

Pobre del que pierde la salud; la persona que se queda sin ella hasta los perros le ladran, porque lo primero que pierde es el buen humor.

Lo más lamentable es cuando no sirves para trabajar. La sociedad te mira friamente y te dice: *No sirves para nada, eres un estorbo, apártate y deja sitio a otro que pueda producir más.*

Quiero desde aquí despertar el interés de los que todavía están ENTEROS por llamarlos de alguna manera, para que no caigan en la misma trampa que otros compañeros que han dejado su juventud y su vida en las bodegas? no voy a analizar los motivos que los pudieron conducir a esa actitud de burro de carga, realizando trabajos carentes de todo tipo de medidas de seguridad es posible que en muchas ocasiones hubiesen motivos justificados ya que eran otros tiempos. Pero es obvio que lo que está por encima de cualquier motivo o razonamiento justo es la salud.

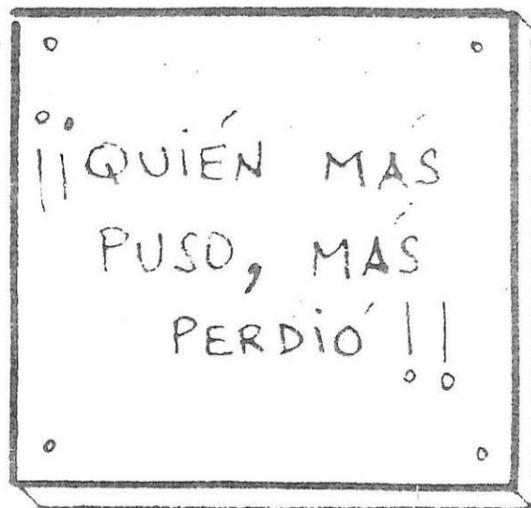
Hay una serie de compañeros que cuando estaban sanos y fuertes y animados por la esperanza de ganar algo

Piensa que la mayor desgracia del obrero es sentirse obrero con un concepto equivocado..

Hemos de trabajar para vivir y no vivir para trabajar.

Naturalmente no podemos preveer el estar o no enfermos, pero los accidentes de trabajo o las enfermedades a consecuencia del mismo (que dicho sea de paso, en el puerto no existen enfermedades profesionales ya que la ley no prevé ningún cuadro de enfermedades a este fin) sí que podemos en cierta medida evitarlos y es exigiendo las medidas de seguridad necesarias para realizar los trabajos sin el riesgo de estar "jugándola".

Hemos de tener la ~~interesa~~ en ese momento decisivo cuando estamos trabajando de exigir las medidas necesarias de seguridad y olvidar que ese día tal vez no ganarás todo lo que se quería, pero valdrá la pena porque si tomas daño



más para un mañana mejor, que nunca llega, han dejado en el muelle día a día su ilusión por la vida y su alegría, dejando además muchos beneficios para el patrón que con sus manos blancas y puras ha ido recogiendo el producto de tu sudor para comprarse fincas, yates, comilonas y queridas. *Y tu que has ganado? una pierna amputada, una cadera deshecha, la pérdida de un pie una mano o una espalda encartada que al quitarle la faja se quiebra como el cristal porque la columna que la soporta ya no resiste tanta sobrecarga de trabajo e malas condiciones.*

A los que están fuertes y sanos todo esto que digo les parecerá exagerado o tal vez fuera de lugar, pero no pensarán así tantos y tantos que hay que lo único que han sacado de las "palizas" de trabajo que se han dado es una vejez cargada de dolores y una existencia amarga, porque si triste es la vejez mucho más triste es cuando no hay salud.

Trabajo, si pero con mesura. Por desgracia la mayoría de nosotros piensa en que solo vivimos para trabajar. Por qué solo para trabajar? (porque siempre ha sido así... porque siempre ha habido ricos y pobres...) ésta podría ser la respuesta de muchos.

Este pensamiento es el que nos tiene postergados, hasta tal punto que, como siempre nos niegan nuestros derechos, cuando nos conceden un poco, damos las gracias al amo por su benevolencia..

ahí se acaba todo; las prisas, la hombría, la ilusión y a veces la esperanza de volver a trabajar.

Lo que ganas es caer en las redes del SOE (seguro obligatorio) con sus deficientes estatutos y sus frios e ineptos ejecutores.

Si tienes suerte seguirás trabajando con la triste pena de que los compañeros te tengan que hacer el trabajo y si la suerte no te acompaña te darán la larga enfermedad y a la

vuelta de unos años tendrás que pedir limosna para mantener a tu familia.

No seamos inconscientes, el que está bien vive su vida y no se acuerda de aquel que un día tomó daño y tiene que mantener su casa con 20.000 pts al mes.

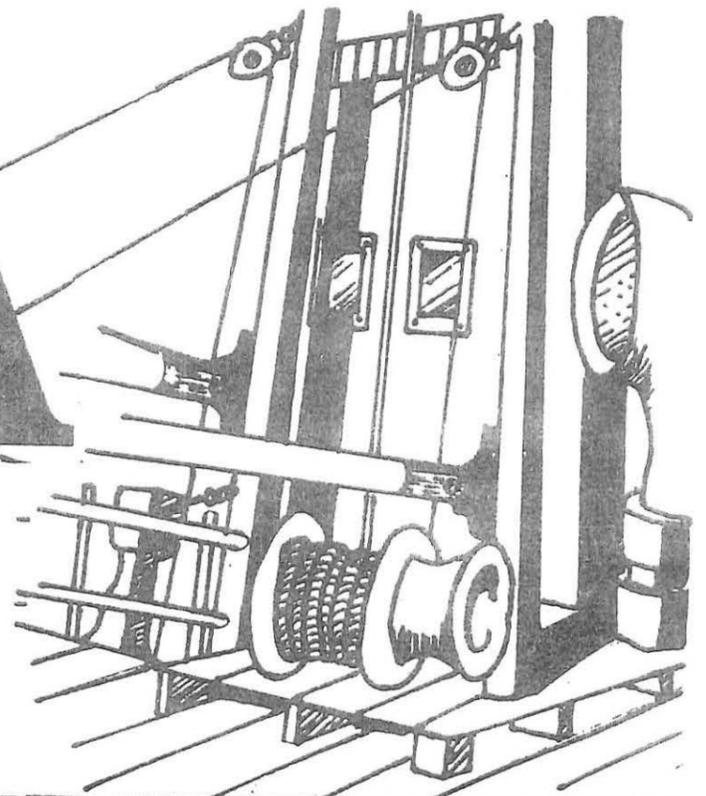
No somos malos ni buenos, sino víctimas de unas circunstancias que a veces como en el caso de la salud podemos evitar.

A. Iglesias.

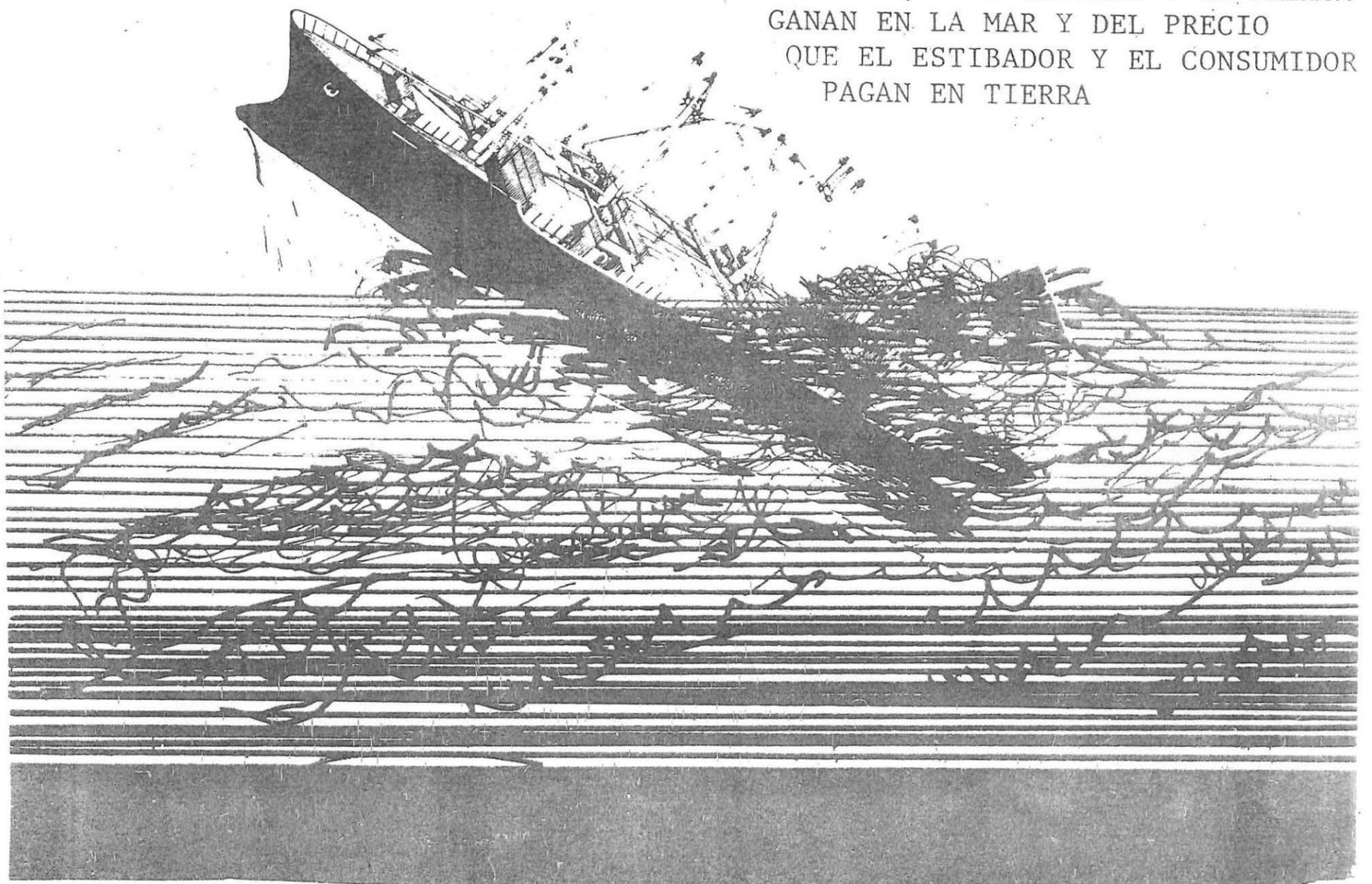
LA ESTIBA

BOLETIN DE LA COORDINADORA ESTATAL
DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

N° 3 Julio 1980



CUANDO TODOS LOS SECTORES ECONOMICOS ZOZOBAN EN EL INEVITABLE MAR DE CRISIS...CUANDO A LOS SECTORES SOCIALES MAS AZOTADOS SE LE ABREN VIAS DE AGUA POR TODAS PARTES...HE AQUI UNA POLITICA DE PUERTOS QUE CONTRIBUYE AUN MAS AL HUNDIMIENTO DE LA NAVE: LA PRIVATIZACION de UN SECTOR EMINENTEMENTE PUBLICO EN LA INVERSION Y NECESARIAMENTE PUBLICO POR EL SERVICIO QUE PRESTA. LOS PUERTOS SE ENTREGAN EN MANOS DE LOS INTERMEDIARIOS. DE LOS PUERTOS SE ADUEÑAN UNAS EMPRESAS DE DEMOSTRADA INUTILIDAD PUBLICA POR CUANTO SE SUPER-ENRIQUECEN DEL BENEFICIO QUE EL NAVIERO Y EL MARINO GANAN EN LA MAR Y DEL PRECIO QUE EL ESTIBADOR Y EL CONSUMIDOR PAGAN EN TIERRA

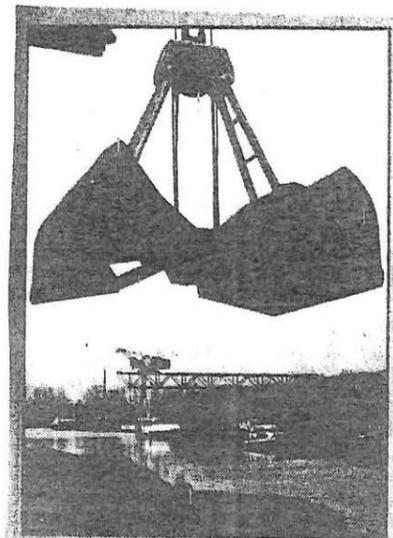
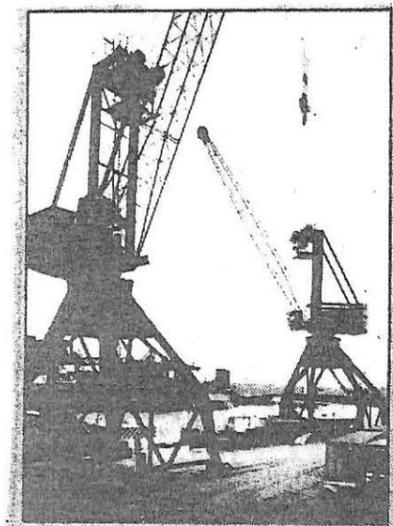
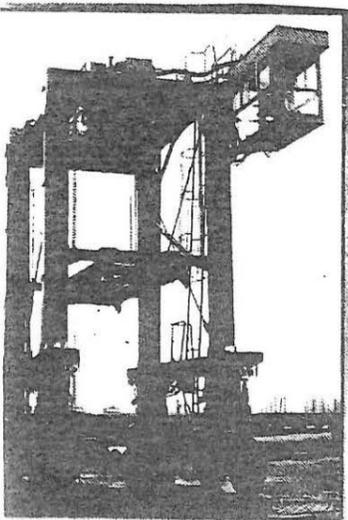


La OIT y los portuarios

En la reunión que el pasado junio celebró la OIT, Conferencia Internacional del Trabajo, adoptó normas internacionales en beneficio de 56 millones de trabajadores de los puertos y los transportes por carretera.

Entre otras cosas se adoptó un convenio y una recomendación sobre seguridad e higiene en los trabajos portuarios. El convenio contiene una serie de recomendaciones técnicas y administrativas sobre prevención de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales a que están expuestos los trabajadores de ese ramo de actividad. Fija en términos generales objetivos a alcanzar y medidas técnicas referentes a las instalaciones de muelles o a bordo y a los aparejos de izado y equipos accesorios de manipulación que funcionan durante las operaciones de carga o descarga.

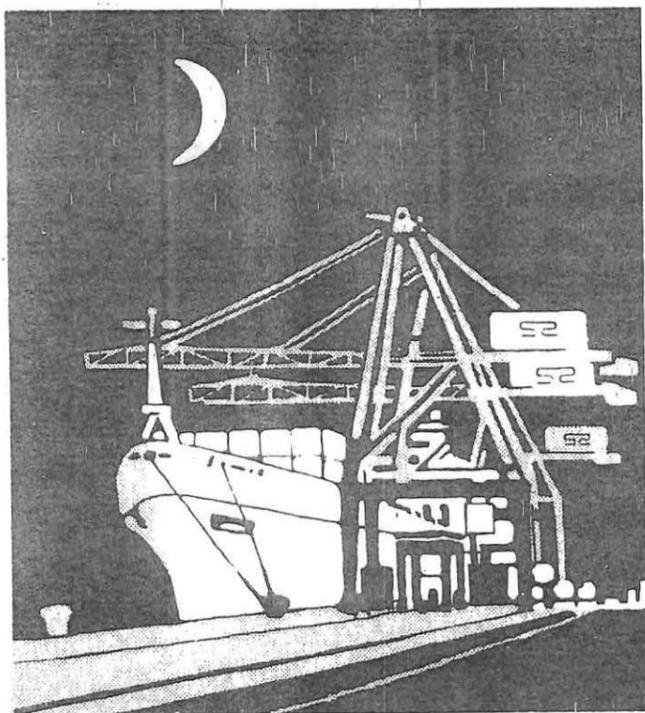
Sobre el intrusismo estipula que "no deberá emplearse en trabajos portuarios a ningún trabajador que no haya recibido instrucción o formación adecuada acerca de los riesgos que pueden entrañar tales trabajos y sobre las principales precauciones que deben tomarse"



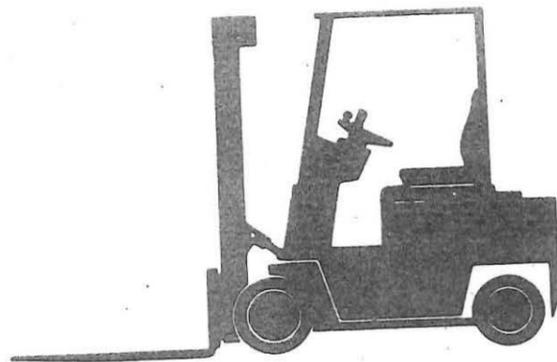
NOTICIARIO

PUERTO DE CASTELLON

Como consecuencia a lo anteriormente ya citado en el boletín de la ESTIBA nº2, pasamos a informales del resultado de las últimas conversaciones sobre el pescado de traña, que al no haber acuerdo por la negativa de las empresas a una subida razonable en el Arrastre del Pescado Fresco, hemos tenido que recurrir a la Junta de Autoridades de éste Puerto, las cuales, el día 2 de abril, dictaron las nuevas tarifas y demás, previo informe de la junta Local Portuaria, efectuada anteriormente y todo ello, al objeto de establecer los nuevos precios en el arrastre de las cajas de pescado oídas las partes. Dicha Junta de autoridades acuerda que se incremente el aumento de las mismas en un 13% sobre el precio anterior.



Nos hemos visto obligados a aceptar este pobre aumento con tres meses de retraso ante la posibilidad de perderlo totalmente, ya que ha sido muy decisivo que en los restantes puertos del Mediterraneo, no se preocupen nuestros compañeros de éste puesto de trabajo que en definitiva pertenece el efectuarlo a los Estibadores portuarios, dado que al trabajar en los restantes Puertos con ESQUIROLES, el precio de la caja se dispara en éste puerto. Aprovechamos ésta ocasión para hacer un llamamiento a todos los puertos y a la COORDINADORA para que se tome verdadero interés en ver de solucionar éste delicado problema.



Continúa
pag 4

ABIERTA OFENSIVA DE LA AUTORIDAD LABORAL-ADMINISTRATIVA-EMPRESARIOS,
EN CONTRA DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS DE CEUTA

Los de la OTP de Ceuta vienen luchando dramáticamente, en contra de la escalada que están realizando los empresarios, por implantar un dominio absoluto que le permita utilizar el puerto en beneficio propio y exclusivo y todo ello con el beneplácito de las autoridades competentes que asisten pasivos al hecho de que los empresarios contraten trabajadores de fuera de OTP para realizar las labores propias de los portuarios.

Casi podemos afirmar que la situación límite se da en unos casos muy concretos que ampliamente han sido denunciados por los trabajadores sin que hasta la fecha se hayan resuelto: La compañía naviera ISLEÑA de navegación S.A. (ISNASA) con un servicio al público de transbordadores que hacen la línea Algeciras Ceuta-Algeciras utiliza personal de la calle para que trabajen con las pasarelas mecánicas que facilitan el embarque y desembarque de los viajeros, pasarelas que son de la JOP. En este hecho el ingeniero Director de la JOP ha hecho una vejación grave, al permitir que trabajadores que no pertenecen a la JOP ni tampoco a la OTP muevan estas máquinas.

Periódicamente un barco con 500tns de trigo a granel, descargan chupones sin que intervengan portuarios suelen tardar tres días en ello. Una vez finalizada esta descarga el consignatario abona los jornales, que cobran los primeros de la lista al día siguiente. Increíble que OTP permita este hecho y otros que se dan como un barco que descarga cemento y que de la misma forma no utiliza portuarios. Continuamente se vulneran y no se respetan las tablas de rendimientos caso que

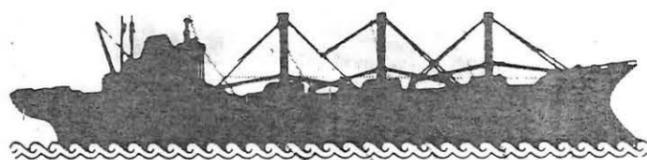


se nos da en el barco "ROSITA REY" que descarga 100 tns de cerveza, contratado el consignatario el personal que quiere de OTP y nunca más de tres hombres.

Estos hechos que denunciarnos dan una muestra clara de que lo que afirmamos, no es gratuito y que realmente existe la ofensiva patronal, con un claro y evidente intento de llegar a la privatización en el Puerto de Ceuta.

Nuevamente a la conclusión que nos hace llegar esta situación que padecemos, es LA GRAN UNIDAD que tenemos que tener los trabajadores, por ello y aunque sea repetirnos es necesario hacernos solidarios y alcanzar la Unidad deseada entre todos los trabajadores de Portuarios.

Y de momento nada más



OPINION

La estrategia del poder (el capital asociado a la administración) pasa por la división de la clase obrera.

Para ello trata de tener a su servicio una clase trabajadora altamente calificada, (técnicos electrónicos), con retribuciones elevadas, número reducido, parados del resto de la clase trabajadora, e incluso con intereses contrarios a la masa obrera. Esta clase de técnicos privilegiados viene a constituir un eslabón intermedio entre los monopolios del poder y las masas de explotados y marginados (parados, obreros no cualificados, eventuales, pensionistas, emigrantes, etc). Escalón intermedio que sirve de control y de traición a los intereses populares.

Esta estrategia del capital se hace particularmente fuerte en el sector clave para su seguridad que es el transporte. Y dentro del transporte, en los puertos se traduce en la mecanización, atomización (containerización mediante computadoras) de forma que el transporte de mercancías se excluye de las manos de la clase obrera, para entregarlo al control de las máquinas computadoras en manos de los técnicos seleccionados por el capital con arreglo a sus intereses. Esta jugada se le quiere justificar llamándola "racionalización" o "progreso".

Existen datos que demuestran que esa mecanización y ese avance tecnológico en su conjunto resulta más caro si tenemos en cuenta las grandes inversiones que precisan amortizaciones y renovación de medios técnicos muy costosos a corto plazo. Consiguientemente la única "razón" es el control del poder. Por lo tanto el tema se sitúa en sus raíces en la trágica realidad de la lucha de clases.

El proceso terrible que hemos señalado está consolidado en centro-europa, donde el capital hace muchos años que tiene montada su "socialdemocracia".

En España es cuestión de una lucha contra reloj.

Mientras que la problemática de los portuarios se desorienta en pequeñas batallitas, el capital sigue su estrategia intentando establecer sus terminales PRIVADAS de contenedores (Algeciras y Palamós) dejando que se pudran los puertos conflictivos.

Entendemos que la respuesta de la clase obrera tiene que materializarse en tres niveles.

a) Formación e información. Es preciso emplear los hombres, el tiempo, el dinero, los medios (películas, videos, boletines etc) para llevar a la conciencia de la clase obrera la realidad del problema.

b) Acción. Es preciso concentrar el esfuerzo en esos puntos donde el capital intenta colocar sus peones. Es preciso luchar contra la división y la traición de la clase obrera. Por las buenas o por las malas.

c) Organización. No basta una respuesta momentánea por heroica y emocional que pueda parecer. Es preciso que se asuma las tareas los compromisos, los grandes y los pequeños.

GOTHENBURG

Después de las presentaciones de rigor y la apertura del 4º Congreso Europeo, nuestros compañeros de Tenerife y Las Palmas, entregaron unas placas de agradecimiento a los portuarios de Londres y Liverpool por la solidaridad de dichos puertos negándose a trabajar en los buques que intervinieron esquirolés en la carga de tomate conarrio en la pasada huelga española de diciembre.

Tras cuestionar la forma de votación -por puertos o por países- la delegación española opinó no ser necesario el votar y agilizar así las tareas del congreso. Se debatió luego sobre el nombre al opinar Liverpool la conveniencia de suprimir el nombre de Marineros, opinando otros puertos que primero debía de potenciarse la organización de portuarios. Suecia propuso que se llamara Organización de Solidaridad de Portuarios Europeos, dejándose la cuestión para el nuevo congreso.

Luego se debatió la financiación y las relaciones de zona, acordándose mandar delegados de zona en los lugares conflictivos. Pero el plato fuerte del congreso fue "NUESTRO ENEMIGO PUBLICO MR. CONTAINER". Existen ya pruebas y datos suficientes de que el peor enemigo del portuario es el container. Esta caja de hierro es la principal responsable de la disminución de manos y plantillas de nuestro sector. Y, prueba rotunda de ello fue la proyección, por un ingeniero alemán de Racionalización del trabajo en el transporte, de una película sobre la Terminal de Containers de Hamburgo. Nos quedamos como sorprendidos al comprobar que dicha terminal funcionaba "SIN UN SOLO PORTUARIO y SIN UN SOLO HOMBRE. SIN NADIE Por medio de una COMPUTADORA

4:th

CONGRESS of EUROPEAN DOCKWORKERS and SEAMENS SOLIDARITY ORGANIZATION



25, 26, 27 april 1980
IN GOTHENBURG

controlan y movilizan toda clase de mercancías, toda clase de máquinas orientando situaciones, remociones destinos, movimientos y miles de containers y repito, sin un solo portuario. La financiación corre a cargo del total apoyo del gobierno y tardará unos dos años en perfeccionarse.

El capital o las multinacionales saben que el transporte es la base para una hipotética paralización de todo el sistema. Este es el motivo de mecanizarlo todo, evitando la masificación de obreros. Piensan que los obreros piden más salarios, se ponen enfermos, tienen familiares, reivindicán.. las máquinas no, Las máquinas no ofrecen resistencia y las multinacionales hacen su agosto en todos los meses del año. Consiguientemente no se puede lu-

CONTINUACIÓN

(viene del escrito de GÖTEBORG)

char por la supervivencia sin una unidad de la clase obrera y conocimiento de futuro que nos preparan. Ahora no valen los cobardes pensamientos de que a mí no me perjudicará. Nos perjudicarán a todos. Acaso creéis que pudiendo prescindir de los obreros los van a contratar. No compañeros. Si han gastado tantos millones durante años para ir suprimiendo obreros no van a ser tan generosos de seguir contratandonos. Por lo pronto tenemos una Organización. Ahora hay que llenarla de contenido revo-

lucionario para afrontar la lucha con unidad. No de luchas fantasmas y sin sentido. Hay que tomar conciencia del cambio que está transformando al portuario convencional. No pensemos que las leyes que en principio parecen proteccionistas en realidad lo sean. Debemos vigilar que la vieja clase portuaria no sea apartada por una nueva hecha a medida de los intereses contrarios a nuestras necesidades y evitar las leyes locales y parciales para enfrentarnos entre nosotros.

Uruguay

En el 4º congreso de portuarios celebrado en GÖTEBORG (Suecia) los días 15-26 y 27 de abril de 1980 se aprobó la siguiente resolución:

1º Enviar telegramas al Gobierno Uruguayo condenando severamente la sistemática violación de los derechos humanos y libertades democráticas por parte de la dictadura Uruguaya.

2º Apoyar la exigencia de la Constitución Nacional del Trabajo Uruguayo de Amnistía general en Uruguay. Esta amnistía deberá comprender la

liberación de todos los presos sindicales y políticos y el completo restablecimiento de todas las libertades democráticas.

3º Que todos los obreros portuarios se refusen manipular envíos de armas a Uruguay.

El congreso exhorta a todos los sindicalistas a apoyar a la Constitución Nacional del Trabajo en su lucha contra la dictadura fascista.

CADA EMBARQUE DE ARMAS PARA URUGUAY,
ES UN PEDAZO DE MUERTE, QUE SE EMBARCA
PARA LAS FAMILIAS



Derechización = Privatización

Cuando todos los síntomas son de una amplia y total campaña de un más acentuado giro a la derecha, se debe interpretar como una programación de combatir a toda intención democratizadora-la menos mala de todas las formas de gobierno-al decir de casi la mayoría de sociólogos. Lo que pretende la derechización es el PODER TOTAL con todos los agravantes que pueda uno imaginarse.

Entendemos por derecho lo recto, justo, imparcial, ecuánime y todo lo que nos da a entender el Bien, lo Bueno y lo Humano. Eso entendemos por derecho, pero en la realidad no es así. La derechización que conocemos y pretenden, no quiere decir lo que su nombre debería indicar. La derechización que conocemos por amarga experiencia, es desconsideración a la opinión de la mayoría, no

tolerancia, poder, arbitrariedad, atropello, represión, sufrimiento... Cuidado amigos. La organización de los poderosos, poderosos en dinero y en poder, no solo europeos sino mundial, intenta más fuertemente que nunca amordazarnos, con diferentes artimañas pero con las mismas intenciones con que siempre han tratado de agarrarnos. Se habla y comenta de la futura década de derechización y que en el lenguaje nuestro se ha de entender como de combatir a la izquierdización-valga la frase-y la clasificación en que nos tienen a los trabajadores es de izquierdistas, o lo que es lo mismo a los que hay que vencer y acallar.

Como principio y como fin, lo primero a conseguir son las privatizaciones, no en un solo objetivo sino en todos los campos y esferas, absolutamente en todos.

SIGUE...



Continuación

DERECHIZACIÓN = PRIVATIZACIÓN

La lamentación no sirve nada más que para demostrar que se está perdiendo. Hay que procurar poner todos los medios para no tener que lamentarse.

Ellos saben bien que la fuerza bruta sola, no vence a la inteligencia, "vale más maña que fuerza", piensan y ellos, además tienen el poder, la razón no, pero eso no les impor-

ta? no les quita el sueño la razón, lo que les desvela es no ganar cada día más, no igual que el mes o el año anterior, sino más que en el último balance y, el lograr la privatización cuanto más amplia mejor es lo que les ha de dar su triunfo en todo y ese triunfo es por medio de la derechización del país como lo han de alcanzar, consiguiendo entonces la Privatización que es el fin por el que han programado todos los medios.

ULTIMAS NOTICIAS CIERRE DE EDICION

Como es lógico en todo proyecto colectivo... en nuestra lucha actual se nos produce un hecho, que entabla la discusión y la crítica en los puertos en torno a dos posiciones diferenciadas.

La reunión convocada por el Director General de Trabajo, a la que asisten además de nuestros delegados de Coordinadora, representantes de CCOO, UGT, Anesco y OTP, provoca en nuestros compañeros delegados de zona un nuevo planteamiento del conflicto.

Ven la necesidad de plantear en los puertos el levantamiento del trabajo a jornal y el preaviso de la huelga planteada para el día 30. Valorando que puesto que ya tenemos un convenio, aunque no esté suscrito por Anesco, ya se puede entrar en la discusión sobre reforma de la OTP. Esta negociación con Anesco dará la posibilidad de demostrar frente a la Administración que realmente las intenciones de esta patronal son el cuestionar nuestros puestos de trabajo eliminando a la OTP.

Frente a esta visión del conflicto, la de los que se mantienen en la antigua postura:

Que mientras Anesco no firme y el convenio existente se haga efectivo en los puertos, se continúen las medidas de presión planteadas. Que puesto que las pretensiones de la gran patronal siguen siendo las mismas, aunque en la reunión se hayan vestido la piel de cordero, se continúe la lucha por el convenio sin entrar a discutir por ahora la reforma de la OTP. Se califica de error la premura con que se ha planteado esta cuestión a las Asambleas, ya que esto ha acarreado una cierta confusión y ha dado poco tiempo para la valoración.

Se decide sin embargo, asistir a las reuniones con Anesco y la D.G.T. aplazando nuestras medidas de lucha, como una nueva muestra de buena voluntad obrera. Por supuesto la unidad en la lucha permanece incuestionable.

Por la falta de espacio y de perspectiva en el tiempo baste por hoy con esta breve reseña que pretende sobre todo la objetividad informativa. No dudamos que será necesario volver sobre la discusión más adelante con el limpio interés de hacerla productiva para nuestro caminar colectivo.

CRONOLOGIA de nuestros

conflictos.

5 de mayo: conflicto en Vigo sobre

el problema defijación de plantillas e intrusismo. Encierro en OTP y huelga de hambre de 4 compañeros

y 9 mayo: Reunión coordinadora en Madrid que acuerda la huelga de los días 13-16-20 y 23 para aquellas empresas que no firmen un acuerdo para negociar convenio. Se decide empezar las negociaciones el día 15 en Barcelona.

de mayo : Hasta la fecha han firmado la voluntad de negociar convenio las empresas valencianas, las de Cartagena, Apemar de Cadiz y provincia, la asociación de armadores buques de pesca de de Cadiz, la pesca de Huelva, las de Castellón (excepto contenermar, Berger y Gimeno), 2 de Barcelona y la asociación provincial armadores buques pesca de la Coruña (115 empresas)

En Palma de Mallorca que realiza

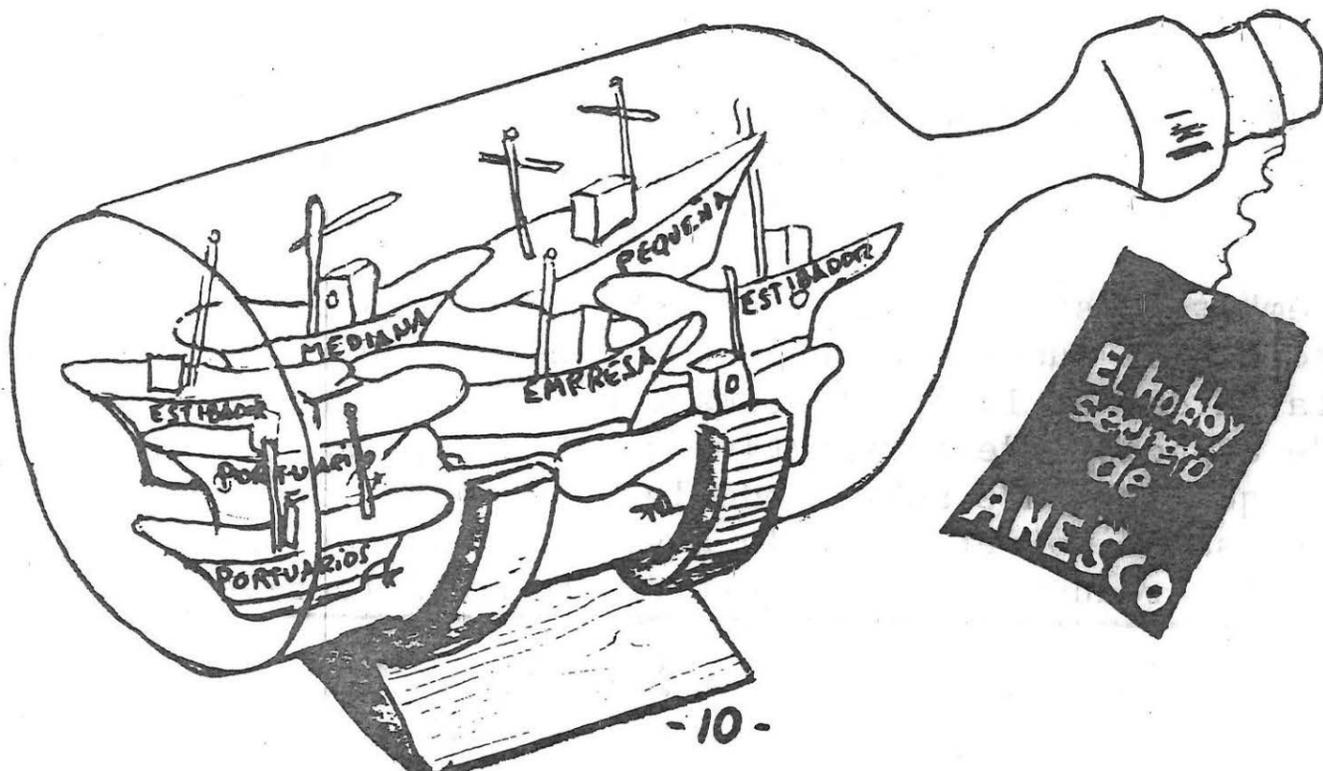
su famosa huelga de los días pares el gobernador civil autoriza a las empresas a cargar y descargar así como los trabajos complementarios. 6 barcos parten para la península. Se concreta reunión entre el gobernador civil y representantes de la Coordinadora.

En Vigo se abandona el encierro y la huelga de hambre bajo promesa del delegado que a partir del 14 solo contratarían personal censado de OTP.

13 de mayo: Huelga en todos los puertos españoles en que la patronal no ha firmado la voluntad de negociar convenio excepto los puertos de Gijón, Santander, Pasajes, Tarragona y Sevilla controlados en parte por UGT y CCOO

En Barcelona se boicotea el Cabo s. Jorge de Ibarra cargado ayer en Palma con esquirolas.

En Palma la situación es tensa al impedir la policía que los portuarios entren en el puerto. Se producen enfrentamientos con la Guardia civil. En el gobierno civil se



(SIGUE CRONOLOGIA HUELGA...)

negocia una salida a dicha tensión en que la patronal se compromete a pagar los jornales a los portuarios de los barcos que cargaron con esquirolas y los días impares que no hacen huelga trabajarían normal en lugar de hacer bajo rendimiento.

En las Palmas se gana un juicio por insultos a la guardia civil.

En Lanzarote el comité se le prohíbe la entrada al puerto.

En Fuerteventura se trabaja a ritmo lento por no llegar a tiempo el pre-aviso.

En Valencia se demora la descarga de dos barcos cargados ayer en Palma de Mallorca

Bilbao el paro es total a las 13 horas.

En Castellón contenermar ha intentado trabajar sin éxito. Berge tiene 2 barcos fondeados fuera puerto y Gimeno 2 dentro.

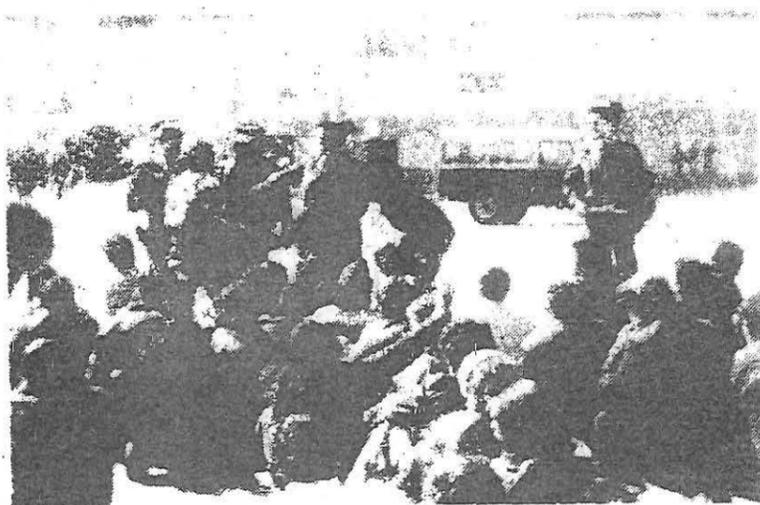
La Coordinadora encarga al Puerto de Barcelona que visite a los compañeros de Tarragona para explicarles la situación de los puertos. Los compañeros tarraconenses expresan su disgusto al no estar informados por sus delegados. Días atrás se recogieron firmas pidiendo nuevas elecciones. Por la tarde la Guardia civil pide el D.N.I para entrar en el puerto. Se rumorea que es por la visita de los compañeros de Barcelona que el "demócrata" secretario de la OTP ordena controlar la entrada del puerto.

14 de mayo: rendimiento mínimo en los puertos españoles

15 de mayo: empieza en Barcelona la negociación del I convenio colectivo. Se escucha las propuestas de las partes y se nombra una mesa provisional. Se acuerda continuar las negociaciones el próximo día 28 en Madrid. La representación empresarial fue la siguiente: Armadores de buques de pesca de Cadiz, Huelva y la Coruña, Apemar de Cadiz, 2 de Barcelona, La asociación Naviera Valenciana, las de Cartagena, el 60% de las empresas de Castellón y las empresas de Bilbao que comunican su interés en negociar convenio.

Se recibe carta certificada de Anesco con las mismas exigencias de siempre pero con un lenguaje más sofisticado.

16 de mayo: 2º día de huelga Nacional, excepto Sevilla, Santander, Gijón, pasajes y comercial coruña. En Barcelona manifestación para parar los silos de condeminas y enfrentamientos con la guardia civil.

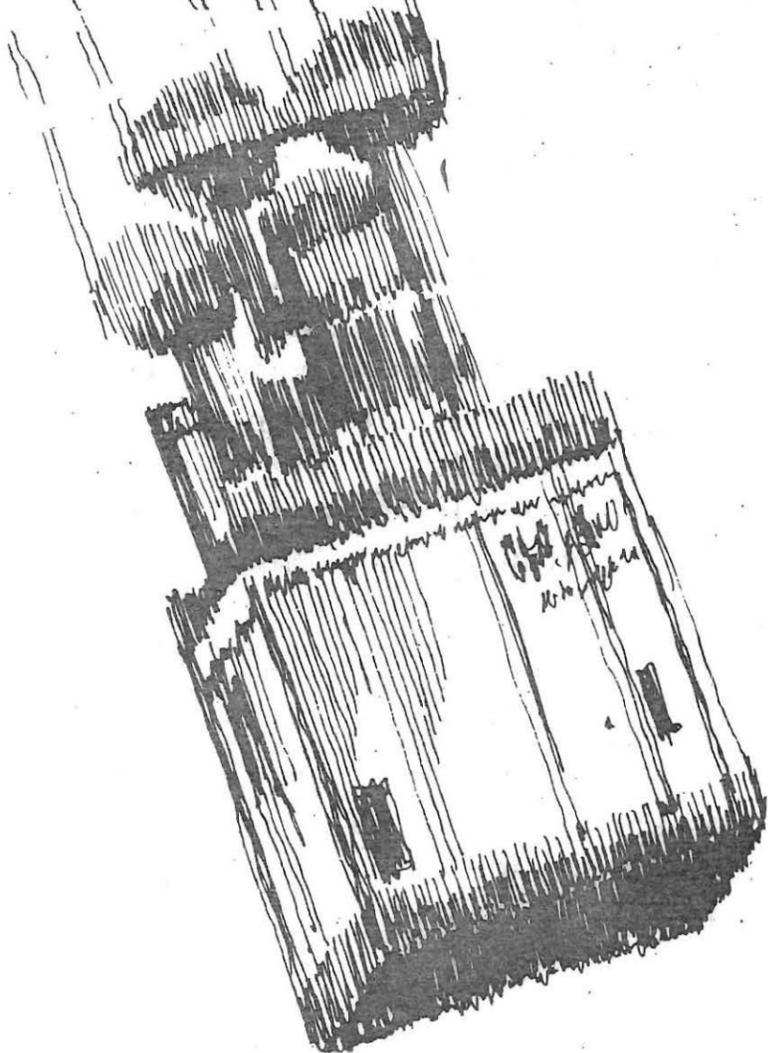


En Bilbao se desconvoca la huelga al comprometerse las empresas a firmar el convenio que se pacte.

(SIGUE CRONOLOGÍA HUELGA..)

19 de mayo: La cofradía del pescado de Castellón firma.

Anesco intenta confundir a la opinión pública publicando en la prensa que los portuarios cobramos el paro durante los días de huelga. También nos comunica que la UGT ha manifestado su deseo de iniciar conversaciones para la reforma de la OTP e iniciación del convenio.



20 de mayo: Fuerteventura se une a la huelga. En varios periódicos del país se publica que UGT (la central que firmó el acuerdo marco y el estatuto contra el trabajador) acepta las condiciones de Anesco para negociar el convenio: PRIVATIZAR LOS PUERTOS.

En Malaga las empresas hacen Loukautero al final firman la voluntad de negociar convenio.

Anesco envía carta al Gobernador Civil de Barcelona insistiendo en su condición de privatizar los puertos es decir abolir la Ordenanza y la OTP.

En la Coruña no se trabaja por falta de listero.

21 de mayo: La policía impide que los estibadores del pesquero de la Coruña entren en el puerto. Fuertes enfrentamientos con un resultado de 8 detenidos y varios policías heridos. Se encierran en la OTP y se sanciona a toda la plantilla a 15 días de empleo y sueldo.

23 de mayo: Huelga nacional

Reunión de los representantes de zona en Madrid para estudiar la situación y acordar el continuar el rendimiento mínimo a nivel estatal.

27 de mayo: elecciones de delegados en Castellón.

28 de mayo: Se reanudan las conversaciones del convenio colectivo. Al no terminarse se acuerda reunirse los días 2, 3 y 4 de junio

29 de mayo: En Barcelona el delegado de trabajo sanciona a 4 días de empleo y sueldo a dos manos (30 hombres) por el trabajo lento.

30 de mayo: continúan las sanciones por trabajo lento en Barcelona. Hoy una mano de 18 hombres. La solidaridad de los estibadores de Barcelona es fuerte y los compañeros que trabajan pagan 100 pts para afrontar las sanciones. Anesco envía los criterios básicos según él para la reforma de la OTP.

4 de junio: Se firma el convenio estatal y se levanta el bajo rendimiento como muestra de buena voluntad. Las empresas Valencianas, las de Cartagena y Coruña alegan que no pueden firmar porque han de consultar a sus afiliados. Lo mismo alega Apemar de Cadiz. En Barcelona no se levanta el rendimiento mínimo a Condeminas hasta el día 8

9 de junio: continúan las negociaciones del convenio para el sector pesquero. Firman las 61 empresas de Huelva.

10 de junio: las empresas de Cartagena comunican que no firman el convenio.

(SIGUE CRONOLOGIA HUELGA...)

12 de junio: reunión de la coordinadora en Valencia que acuerda la huelga indefinida para el proximodía 30a AUCONA, SUARDIAZ, BERGE, PEREZ Y CIA, contenemar y TAC. y rendimiento mínimo a nivel nacional para el próximo día 16.

El puerto de Valencia empieza una huelga de 5 días por la negativa de las empresas a firmar el convenio.

16 de junio: empieza el rendimiento mínimo a nivel nacional.



Conversaciones con CCOO dan como resultado el ir juntos en los planteamientos y luchas a seguir. Tarragona comunica que los delegados de UGT han presentado su dimisión como ugetistas

Llega a Barcelona el buque COGOTEK procedente de Valencia que no descargó por estar en huelga. No se descarga en solidaridad con los compañeros valencianos. Amenazas de sanciones.

En Malaga firma una empresa

17 de junio: 3 empresas valencianas firman el convenio.

En algeciras firma una empresa Bilbao. Las empresas alegan no adherirse al convenio por no haber el quorum necesario

En Barcelona el Cogotek continua sin trabajar a pesar de las amenazas de sanciones.

Sevilla comunica que están a rendimiento mínimo a tope
En Malaga firma otra empresa

18 de junio: El resto de empresas valencianas firman el convenio. Un total de 75.

Castellón 12 empresas de arrieros del pescado firman

Llegan telegramas al puerto de Barcelona protestando contra las sanciones impuestas.

Dimite un delegado de UGT de Cartagena.

19 de junio: se presentan los preavisos de huelga selectiva indefinida con las siguientes peticiones:

- .que se deje de proteger y amparar el intrusismo.
- .seguridad e higiene
- .que se acepte el convenio
- .garantias de estabilidad en los puestos de trabajo
- .respetar derechos adquiridos en seguridad y asistencia social.
- .se respete la dignidad del trabajador.

20 de junio: Cartagena comunica que otra empresa ha firmado.

Reunión por zonas y entrevista en la D.G.T.

23 de junio: Cartagena comunica que otra empresa ha firmado. Por tanto la relación de empresas que han firmado el convenio hasta la fecha son: Barcelona 3, Castellón 17, Huelva 61, motril 2, Malaga 2, Gandia 1, Valencia 64, La gomera 4, Las Palmas 1, Algeciras 1, Cartagena 5

25 de junio: La D.G.T. convoca a La Coordinadora, Anesco, CCOO y UGT para encontrar una solución en los puertos. Se decide sentarse la semana que viene con la condición de levantar las medidas de presión.

26 de junio: Continúan las conversaciones en la D.G.T.

27 de junio: se decide posponer la huelga para el día 14 si no dan resultados las conversaciones con ANESCO.

En Barcelona la patronal no ha hecho personal para carga y descarga de buques.

"Alcoholismo"

EL PROBLEMA DE LA "dependencia" Y LA INMADUREZ EN LOS ALCOHOLICOS

En los dos anteriores números habreis visto que me refería con insistencia a la palabra "dependencia". No es por casualidad, es porque considero clave para cualquier enfermo alcohólico o drogadicto tener claro este concepto.

Cuando escribo sobre alcohol no es mi mente la que teje el escrito, sino mi corazón ya que pretendo en suma, ahorrarme sufrimientos que yo he vivido; a amigos, a seres, a compañeros que todavía no han pasado por experiencias vividas por mí y nada agradables.

Más de una vez me ha parado a meditar en mi actitud ante la vida y siempre llego a las mismas conclusiones que se resumen en dos:

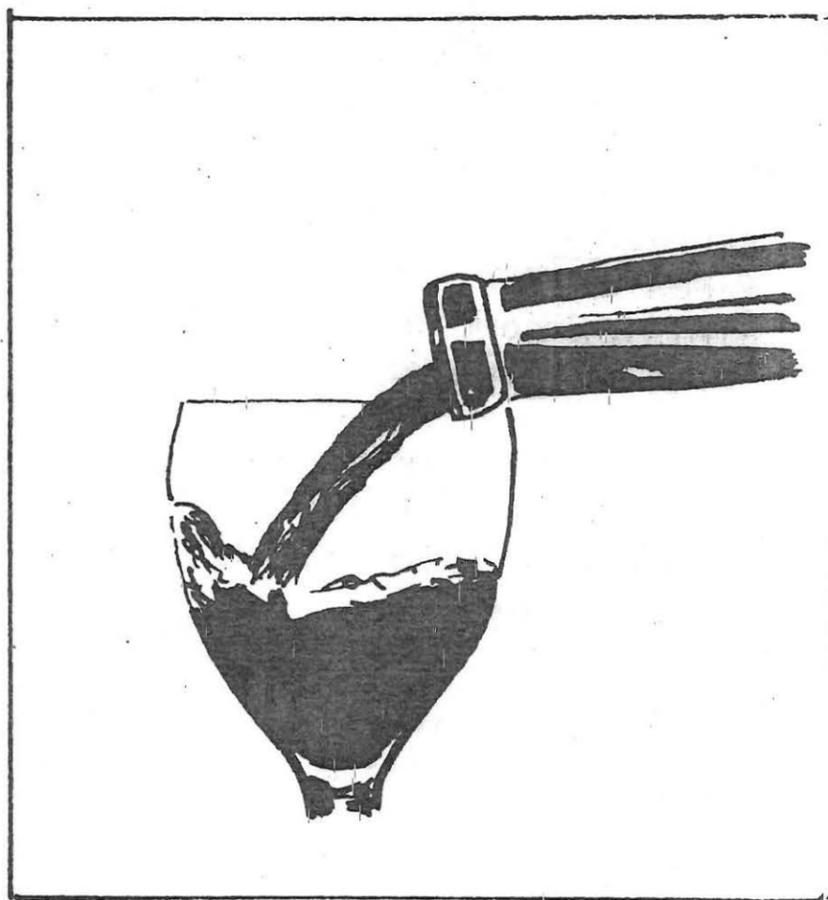
1º) Soy una persona insegura, incapaz de caminar por la vida sin un apoyo, mis reacciones ante cualquier estímulo han sido siempre de "absoluta inmadurez".

2º) Encuentro que he sido siempre lo que se llama un "animal de costumbres" cuando comienzo a realizar un acto cada día, pronto se convierte en algo necesario, vital para mí por tonto que pueda parecer, en realidad pierdo totalmente la voluntad ante un hecho cualquiera, puede ser simplemente el comprar el mismo diario. Después no lo leeré pero es necesario que lo encuentre y recorreré cuatro o cinco quioscos si un día me retraso y se ha agotado en el habitual.

Puede que en estas dos características de mi personalidad esté la clave de mi alcoholismo y esté la clave de muchos drogadictos.

Sin embargo para darme cuenta de ello han tenido que pasar muchos años, primero alegres y dichosos con los "sueños" que me sugería el alcohol y después de sufrimientos por el mismo alcohol.

Esta inmadurez me llevaba a no saber decir no a una serie de cosas



que a la larga se iban convirtiendo en necesarias. Esta falta de autodisciplina convierte en mí una costumbre en "dependencia" mi carácter se torna irritable en cuanto no puedo satisfacer este deseo irreprimible.

Esta "dependencia" es mucho más acusada para el alcohol o la droga, y también como no, el tabaco.

Como veis yo reconozco mi tendencia a crearme dependencias, por eso debo luchar contra ella a base de saber

ECOLOGIA

Los Incendios Forestales

Así que llega el verano y con él los primeros calores, nos llegan también las primeras noticias de los incendios forestales. Los bosques de tipo mediterráneo (que son mayoría en nuestro país) arden por doquier (1). Y nos podemos preguntar: ¿Qué pasa en nuestros bosques? ¿Por qué se queman?

Para responder a esta pregunta nos debemos hacer otra previamente: ¿qué es un bosque y como se comporta ante el incendio.

El bosque mediterráneo

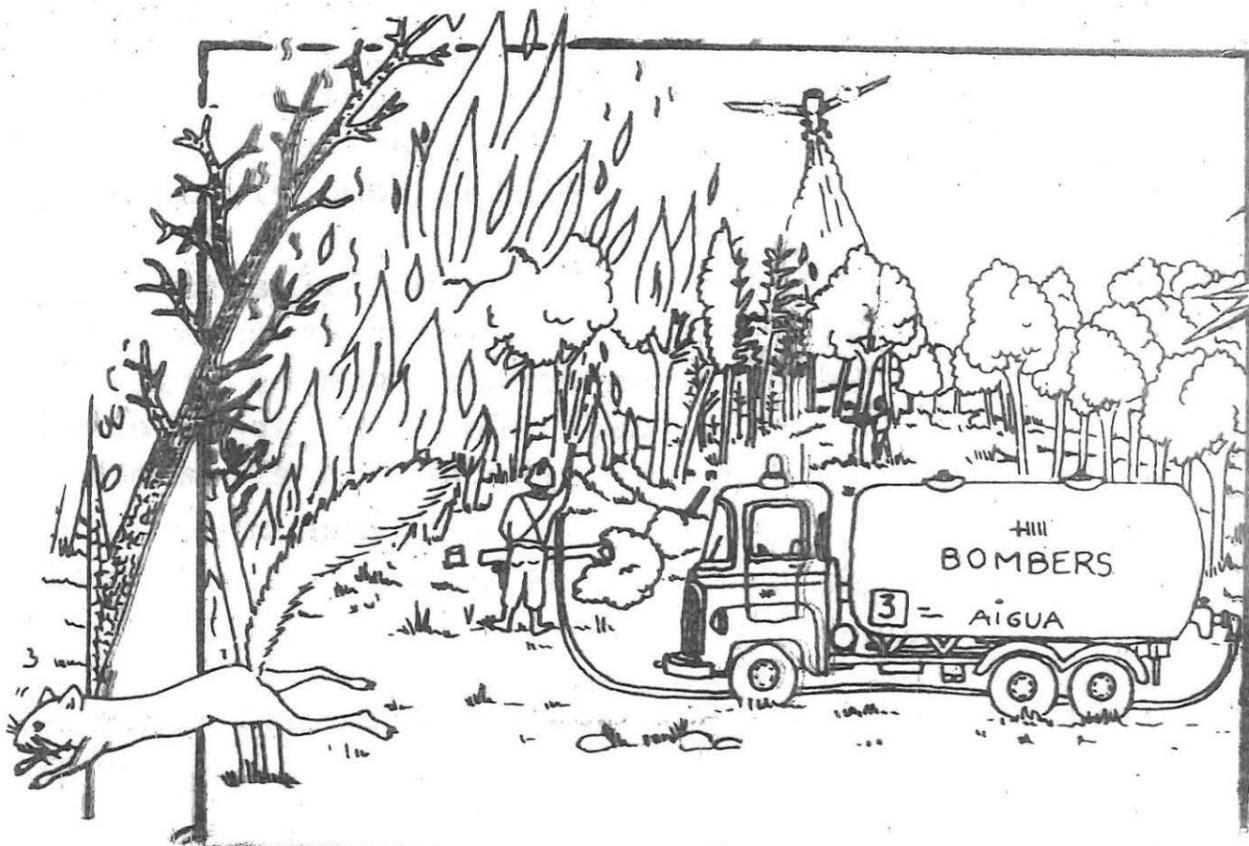
Comencemos aclarando que un bosque no es una fábrica de madera, ni tan solo un cultivo de árboles; es sobre todo un sistema natural, algo que tiene unas leyes y una dinámica propia y compleja, que sería largo de explicar ahora. Pero sí que veremos con detalle una parte de este dinamismo natural que es el que se produce tras el incendio.

Imaginémonos un pinar que se acaba de quemar (v. gráfico). Muy pronto, el suelo empezará a ser recubierto por la maleza (romero, brezo, etc) y en ella nacerá algún pino. En la siguiente

fase (20-30 años), el pinar se restablecerá hasta llegar a un nivel parecido al que tenía antes de quemarse. En el estadio siguiente, veremos como entre los pinos, cada vez más enormes, crecen pequeñas encinas, las cuales, poco a poco irán engrandeciéndose hasta desplazar y hacer desaparecer los pinos. Las encinas se mantendrán ya de forma estable, ya que constituyen la vegetación llamada "climax" es decir, las más adaptada al clima en donde se producen.

EL fuego, fenómeno natural

Visto este proceso, podemos deducir que el pino es un árbol cuyo destino según el propio dinamismo de la naturaleza es desaparecer en favor de la encina, en un proceso imparabile. Pero como los árboles a su manera son "inteligentes", el pino tiene un recurso para no desaparecer: parar este proceso mediante el incendio. En efecto, la encina para nacer necesita unas condiciones de humedad que solo se dan en pinares maduros, ya que estos retienen la humedad del suelo y evitan la penetración de los rayos solares; en cambio



CONTINUA E
PÁGINA 16

INCENDIOS FORESTALES

tras un incendio, las piñas se abren por efecto del calor y dejan caer millares de semillas que, libres de competencia, forman rápidamente un nuevo y rejuvenecido pinar. Por esto los técnicos dicen que el pino es un "árbol pirófito", es decir, amante del fuego, ya que este beneficia a la especie.

Por lo tanto, el fuego forestal de nuestros pinares es un fenómeno natural. Ahora bien, hay que mirar de evitarlo. (De la misma manera, por ejemplo que es natural la mortalidad infantil y el esfuerzo del hombre ha conseguido reducirla en gran manera).

Quien quema el bosque

El hecho que el incendio sea un fenómeno natural no quiere decir que no necesite alguien o algo que lo provoque de manera inmediata. Y este alguien o algo en el 99% de los casos es el hombre. Aparte de él único agente provocador es el rayo, pero su efecto no tiene consecuencias la mayoría de las veces debido a la lluvia que le suele acompañar.

El hombre puede causar el incendio de forma voluntaria o involuntaria. Veámoslo.

Producción voluntaria

Antiguamente había:

1) Los agricultores, para ganar tierras de labor.

2) los pastores para provocar el nacimiento de vegetales tiernos, aptos para el pastoreo.

Hoy en día nunca se sabe a ciencia cierta de nadie (cosa bien sospechosa) pero podemos pensar que el incendio favorece, por lo menos a:

1) las papeleras: la madera recién quemada sirve igualmente para pasta de papel; su recolección es más barata ya que las máquinas pueden actuar sin dificultades gracias a la eliminación del sotobosque; y se puede imponer el precio al dueño del bosque puesto que si no vende ense-
guide su ruina es total.

2) Las urbanizadoras: se puede conseguir un cambio de calificación de los terrenos, al dejar de ser forestales, y entonces es fácil urbanizarlos o simplemente especular con ellos.

3) Los cazadores: como reacción a la proliferación de cotos de caza en los bosques que les impiden actuar en ellos.

4) los pirómanos aislados: obsesos o maniáticos, que, aunque menos de lo que se dice, existen y causan estragos.

Provocación involuntaria

1) los agricultores, que al quemar hierbas y rastrojos pierden a veces el control (p.e. en días de viento) y el fuego se extiende al bosque.

2) los turistas, especialmente los provenientes de ciudades, que se esparcen en gran cantidad por nuestros bosques y aumentan la probabilidad del accidente: el fuego mal apagado, la colilla, el cristal, el tubo de escape del coche, etc. En este terreno son especialmente peligrosas las montañas de montaña.

Como luchar contra el incendio

1) Una política forestal racional. Ya se ha dicho que los pinos son amantes del fuego. Es necesario diversificar al máximo la reproducción forestal. Pues la mayoría de plantaciones que lleva a cabo el Ministerio de Agricultura (a través del Ico-na) son pinares, u otras especies pirófitas como el eucalipto.

2) Una política racional de prevención. Limpiar un sotobosque o abrir un cortafuegos es útil si se cuidan cada año. Si no aparecen hierbas que se resecan con el calor y son más combustibles que el bosque. O las pistas que se construyen para facilitar el paso de los servicios de incendio, y que de hecho son utilizadas indiscriminadamente por millares de turistas que penetran por cualquier rincón del bosque aumentando en gran manera el riesgo de incendio.

CONTINUÁ

LOS INCENDIOS FORESTALES

3) Un servicio eficaz de extinción. Los medios que la Administración pone para este fin son ridículos y desproporcionados dada la magnitud del problema. Pensar por ejemplo cuantos aviones apagafuegos existen en el país para atajar un problema que cada año se producirá con toda seguridad; y cuantos aviones militares existen para atajar un ataque de otro país que es casi seguro no se va a producir nunca.

Como se ve, ninguna de estas tres condiciones de lucha que dependen de la administración se dan, y así nos va. Ahora bien, esto no debe extrañarnos en un país en el que la enseñanza es un desastre, la sanidad no funciona, la Renfe llega tarde, etc

CONCLUSION

Este año los bosques arderán y te intentarán convencer que la culpa es tuya, o de otros desaprensivos e irresponsables individualizados como tu. NO TE LO CREAS; Eso sí, si sales al campo o al bosque pon el máximo empeño y cuidado en no ser el agente fiante de una cadena que va mucho más lejos. No enciendas fuego, no tires colillas, etc Pero cuando en la Tele te digan que se han quemado tantas hectáreas piensa que los verdaderos responsables son los intereses de determinados grupos de personas y el Estado que los encubre. Es decir los mismos que tienen interés que la enseñanza no funcione, que la seguridad social vaya mal, que la Tele sea un escarnio, que el paro aumente, que los puertos se privatizen...

VIENE pag. 14

- ALCOHOLISMO -

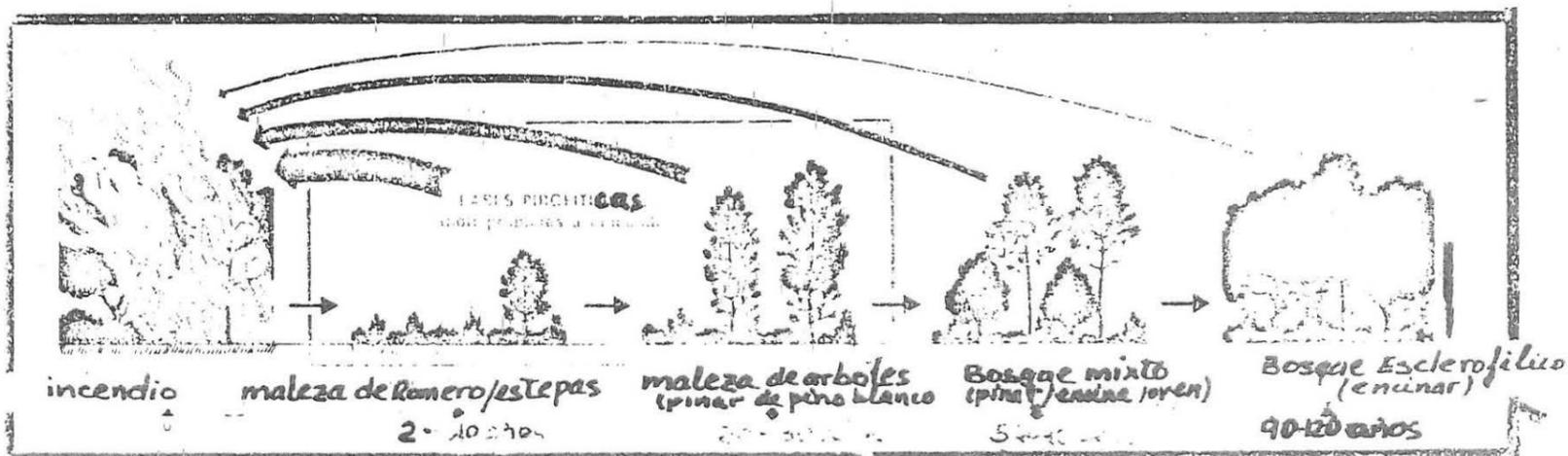
"decir no" de vez en cuando, es decir de ejercitar mi voluntad aunque sea con pequeñas cosas, pero donde yo pueda salir vencedor pues es la forma de continuar hacia metas más altas.

Esta lucha cotidiana me mantiene alerta para poder decir no a la primera copa, que es al fin y al cabo mi objetivo principal de cada día, estar 24 horas sin beber.

La "dependencia" en cuanto a cosas que no afectan a mi organismo, es meramente psíquica es esa incapacidad de mi mente a saber decir no cuando conviene. Por el contrario la dependencia de alcohol y droga, que empieza siendo únicamente psíquica, bebo para estar alegre, pasa a ser "dependencia física" cuando todo mi sistema nervioso se ha alterado y mi organismo necesita un nivel de intoxicación para no sentir trastornos y poder aparentar que soy una persona normal.

Por desgracia este es el momento en que casi todos los alcohólicos nos damos cuenta que el alcohol se ha convertido en nuestro peor enemigo, y entonces queremos luchar pero no sabemos como. Hasta asistimos a un grupo de terapia donde todos son amigos con el mismo problema y comienza una etapa de recuperación donde nunca debería olvidar aquella frase tan televisiva de "la unión hace la fuerza", que es el mejor arma para intentar vencer esa dependencia que lleva intrínseca nuestra enfermedad.

Barcelona - Bordo 545 Sánchez A.A.



BARCELONA

El pasado día 2 de junio los Estibadores portuarios de Barcelona junto con trabajadores de NERVA, MOTOR IBERICA, SAPRISA, ALLIBERT y MATEU-MATEU se manifestaron para defender los puestos de trabajo.



MALLORCA

El pasado día 11 de marzo los estibadores portuarios de Palma de Mallorca comenzaron una huelga que debía de terminar el 12 de abril, de ocho de la mañana a ocho de la noche para lograr la jornada intensiva. Afectaba a la totalidad de la plantilla de 250 estibadores. Es importante resaltar que el motivo de la huelga no era por motivos económicos sino por el sistema de organización del trabajo. La respuesta de la patronal fue no contratar personal por la noche (que no afecta la huelga) a partir del día 12. El intento de la patronal es claro, intenta paralizar los abastacimientos de la isla y provocar el caos para que intervenga el gobernador y levante la huelga. Hay que tener en cuenta que el 85% de las mercancías entran por el puerto.

La situación se agrava al estar dispuestas las empresas locales a reconocer la intensiva y oponerse las navieras a través de la CEOE.

El día 15 reunión en la sede del gobierno civil bajo la presidencia del gobernador y con la asistencia del delegado de trabajo, empresarios y trabajadores en la que se acuerda desconvocar la huelga entre los días 17 al 22 con el compromiso de iniciar negociaciones en un clima de tranquilidad.



Es importante organizarse con todos aquellos obreros que quieren defender sus puestos de trabajo al margen de la política y de los pactos de cualquier central o partido. Es así como haremos posible que "LA EMANCIPIACION DE LA CLASE OBRERA SERA OBRA DE LOS PROPIOS TRABAJADORES O NO SERA"

durante este tiempo se trabaja a ritmo lento debido a las intransigencias de las empresas. La patronal no acepta propuesta tras propuesta que le presentan los estibadores. Al final el presidente de la mesa y Magistrado de trabajo presenta una propuesta de mediación consistente en mantener el actual sistema de trabajo adaptandolo a las necesidades de una mayor reposición de mano de obra. Para ello se establecerían 2 días libres semanales y 30 días de vacaciones pero no se reconoceria la jornada intensiva. Sometida la propuesta a la asamblea de estibadores esta decidió aceptarla en su conjunto, no así la patronal. Por lo cual se rompieron las negociaciones y se volvió a la huelga el 2 de abril.

Intervención del gobernador civil imponiendo la jornada intensiva a partir del 3 de abril. Esta medida hace que se levante la huelga.

Días más tarde el gobernador comunica el cese de la jornada intensiva. Ante esta medida los estibadores presentan preaviso de huelga para los días pares indefinidamente (En el apartado de CRONOLOGIA... se encuentra como siguió y terminó el conflicto

17-5-80 Vanguardia

Huelga de estibadores portuarios

Madrid, 16. — Los estibadores portuarios de todo el país, excepto Valencia y Cartagena, han iniciado hoy una huelga de 24 horas como medida de presión a fin de conseguir que los empresarios se sienten a negociar un convenio para todo el sector.

Correo Catalan 4-6-80

Sanciones a los estibadores portuarios

BARCELONA. — Hoy se cierra la apertura de expediente por la delegación de Trabajo del puerto de Barcelona que podrían derivarse para estibadores, éstos a Efe.

Tras varias jornadas, los estibadores de rendimiento de su trabajo e incluso marca de la estación laboral, el día que se requirió que se norma que se res...

LA VANGUARDIA

Hacia un convenio estatal para los trabajadores portuarios

VIERNES, 16 DE MAYO DE 1980

Ayer quedó constituida en Barcelona una mesa provisional de negociación

Constituir una mesa de negociaciones provisional que iniciara las deliberaciones para un convenio a nivel estatal, informar a instancias de los representantes de las empresas ausentes en la reunión que se celebró para más adelante y fijar la fecha del próximo 28 de los representantes de los Estibadores Portuarios y los representantes de cuatro empresas empresariales de consignatarios, tres de armadores de puertos de Castellón y Barcelona.

Por cuarta vez M.D. 23-5-80 Paro en el puerto

Los estibadores del puerto de Barcelona, como los de la mayor parte de los puertos españoles, piensan hoy llevar

Laboral El Periodico 16-5-80
Nuevo paro estatal de estibadores

Barcelona. — Para hoy está anunciada una nueva huelga estatal de estibadores patronales a ser negociada con el sector que afecta

26 EL PERIODICO Miércoles, 21 de mayo

Trabajo Vuelven a parar los estibadores

Barcelona. — Todos los puertos españoles registraron ayer paros a consecuencia de la huelga estatal de estibadores portuarios, a excepción de los de Valencia y Cartagena, cuyas patronales han aceptado negociar un convenio para el sector el próximo 28 en Madrid. Dos empresas de Barcelona, el 60 por ciento del puerto de Castellón y los pesqueros de Huelva, Cádiz y La Coruña, también se han avenido a esta negociación.

Anesco quiere negociar

En cuanto al conflicto, como se ha venido informando, responde al hecho de que Anesco (Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias), patronal que engloba al treinta por ciento de las empresas interesadas en el sector, se negaba a negociar un convenio estatal. Se puede entrar en una fase de resolución, al haber indicado dicha agrupación patronal que «ha aceptado una oferta de la UGT para negociar dicho convenio».

ESQUIROLES

SEÑORES DEBIDO A CIERTAS DIFICULTADES DE ORDEN COYUNTURAL ECONOMICO

LES COMUNICO QUE ESTE AÑO, LA EMPRESA, NO PODRA ABONARLES LA PAGA EXTRA DE JULIO

CABRONES... ESTAFADORES... CHORISOS...

LES ADVIERTO QUE COMO SE PONGAN IMPERTINENTES LLAMO A LOS GUARDIAS...

QUEREMOS LO QUE NUESTRO HIJOS LA GRAN PUTA

¿LLAMO?
LLAMA

CORRE TU, QUE AQUI LO UNICO QUE NOS VAN A DAR SON HOTIAS...

HOMBRE... YA ERA HORA QUE LLEGARAS CON LA PAGA...

AQUI ESTOS SEÑORES, QUESTAN ESPERANDO PA COBRAR LOS PLASOS ATRASADOS DE LA NEVERA, LA TELE Y EL TRESILLO COMEDO

EJEM
SEÑORES

DEBIDO A DIFICULTADES DE ORDEN COYUNTURAL ECONOMICO... PUEEEE...

EN FIN... QUE NO PUEDO PAGARLES LAS LETRAS...

¿CON QUE MOROSILLO, EH?

Y LES ADVIERTO QUE COMO SE PONGAN CHULOS LLAMO A LOS GUARDIAS

¿QUE CONO HABRE DICHO YO MAL?

POR QUE AL AMO BIEN QUE LE FUNCIONA ESE TRUCO