



PROBLEMES D'ABASTAMENT A LES ILLES

# Deu dies que paraltzaren els ports

L'oposició del col·lectiu d'estibadors portuaris al projecte de regulació del seu treball anunciat pel govern central ha creat preocupants problemes d'abastament en les Illes Balears i no poques tensions en els ports, on s'anuncia una nova vaga a partir del pròxim 3 de juny.

Adolf Beltran i Jaume Vila

**L**a que aquests últims deu dies han protagonitzat els estibadors portuaris ha estat una vaga amb ressònancies de temps durs i difícils, quan els conflictes laborals es plantejaven amb una contundència sense matisacions. Enfrontaments amb la policia, escamots de vaga, notícies d'amenaques a sindicalistes d'UGT, boicot de carregaments... han format part de la crònica d'una lluita que ha ocupat, amb raó, les primeres planes dels diaris.

Generada pel projecte governamental de regulació del treball d'estiba i convocada per la Coordinadora Estatal d'Estibadors Portuaris, la vaga ha aconseguit paraltzar el transport de mercaderies en la majoria dels ports —tret del del Pasajes, on la UGT,

única central que no ha convocat la mobilització, és majoritària— i ha comptat amb el seguiment, quan no la participació activa, de la major part dels prop de 10.000 treballadors del sector a l'Estat espanyol.

Amb el suport de CCOO, el Sindicat Lliure de la Marina Mercant (SL-MM) i la CNT, la Coordinadora, organisme assembleari dels estibadors, s'ha enfrontat a les acusacions del govern, que els qualifica de a «privilegiats» i que ha acusat la vaga de «perjudicial per a la majoria dels ciutadans».

El projecte del gabinet socialista que ha alçat tanta oposició pretén crear empreses específiques en cada port, amb més del 50 % de capital públic i la resta privat, que contracten els estibadors i substituesquen l'actual Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), provinent de l'època



La vaga, al port de València.

franquista, tot racionalitzant la situació laboral del sector.

Els estibadors, però, opinen que el que es pretén, en realitat, és fer desaparèixer qualsevol organisme que done unitat i seguretat al seu treball, eliminar el sistema de rotació (que permet distribuir equitativament el treball existent entre els treballadors cen-

sats), privatitzar els ports i afavorir la reducció de costos i la competència «desenfrenada» entre els ports, en benefici de les grans empreses del transport marítim.

En aquest sentit, portaveus de la Coordinadora d'Estibadors al port de València, on han seguit la vaga la pràctica totalitat dels 800 treballadors censats, han apuntat a EL TEMPS

tació per part de la Coordinadora, a canvi que no es decreten serveis mínims, de negociar amb els empresaris del transport marítim l'eixida de vaixells amb queviures i materials de poca durada i primera necessitat amb destinació a les Balears i a Canàries.

Sense cap mena de dubte, les Illes Balears han estat la víctima més directa de la llarga vaga, tenint en compte

de Sevilla», que portava quinze camions carregats de fruites i verdures procedents de València, d'on havia eixit la nit anterior amb una espectacular operació policial de protecció. Aquest vaixell es trobà amb la impossibilitat de ser desembarcat perquè la totalitat dels estibadors de Palma es posaren davant la plataforma fins que la força pública els retirà i fou possible que els vehicles poguessen desembarcar. Immediatament, els treballadors es van reunir en assemblea i, després d'unes hores de discussions, van decidir acceptar el decret de serveis mínims.

Paral·lelament, s'arribava a un acord de coordinació d'esforços entre els delegats del govern central a les Balears, Catalunya i País Valencià per assegurar la protecció policial als embarcaments de mercaderies de poca durada en vaixells de la Transmediterrànea.

De fet, divendres es tornava a repetir a València l'operació del dia anterior, tot carregant una nau amb destinació a Palma enmig de la irada protesta dels vaguistes, que arribaren a travessar vagons a l'entrada principal del port per tractar d'impedir l'accés dels camions, fortament protegits per la policia. Fonts del comitè d'empresa del port es queixaven a EL TEMPS que aquestes accions de càrrega es portaven a terme sense tenir en compte que els estibadors ja estaven negociant amb els empresaris del sector uns acords per a permetre l'eixida de determinats productes necessaris. De fet, la mateixa vesprada de divendres, en el transcurs d'una roda de premsa conjunta, estibadors i representants del Comitè Empresarial de seguiment anunciaven a València aquests acords. «Nosaltres no tenim cap intenció de deixar desabastades les Illes», asseguraven portaveus dels treballadors.

Mentrestant, en les Balears, pel que fa a la indústria, al sector del calçat s'havia exhaurit la goma de ferrar, primera matèria imprescindible per a la fabricació de sabates, la qual cosa podia suposar l'atur d'un bon nombre de fàbriques. Faltaven també peces de recanvi per a automòbils i maquinària industrial. Faltaven primeres matèries per a fabricar begudes refrescants. I així fins a un nombre interminable de productes que, si no s'han notat a faltar en el mercat, sí que poden fer arribar les seues conseqüències aquesta mateixa setmana i, fins i tot, la pròxima, ja que la quantitat de mercaderies endarrerides en el moll pot fer que tot quede col·lapsat. □



Policia Nacional controla els estibadors per efectuar càrregues d'aliments a le Illes.

que «si es creen les 27 companyies paraestats que preveu el projecte, ¿quina serà la relació entre elles? ¿Què garanteix que no hi campe l'especulació?». Per a aquests mateixos portaveus, un dels objectius de l'administració és també el de «trencar la unitat sindical del col·lectiu portuari».

Pel que fa a les acusacions de constituir un grup tancat, amb notables privilegis en relació a altres sectors, Tomàs Gómez, dirigent dels 165 estibadors del port de Castelló, ha explicat a aquesta revista que «en els ports es guanyen diners, però es guanyen treballant. No fem vaga per guanyar-ne més, sinó per aclarir amb quina empresa i en quines condicions tindrem la nostra relació laboral».

La posició de l'administració, però, ha estat bastant inflexible i, en el moment de tancar aquesta edició, quan s'anuncia una nova convocatòria de vaga a partir del dia 3 de juny, les possibilitats d'una negociació amb els estibadors semblen confuses. No obstant això, dues dades assenyalen alguna esperança: la no-publicació per part del govern del polèmic decret de regulació, que es preveia per a finals de la setmana passada, i l'accep-

que el transport marítim és l'única manera de poder entrar les mercaderies que es necessiten, especialment dins la temporada d'estiu, quan la població pràcticament es duplica i són insuficients els propis mitjans per abastar les necessitats.

Si bé a l'hora de redactar aquesta crònica no s'havia notat pràcticament greus mancances en el mercat d'aliments, sí que s'havia notat la pujada de preus pel que fa a fruites i verdures. Consultades per la nostra redacció, persones responsables de Merca-Palma, informaven que, de moment, hi havia dins les cambres frigorífiques fruites i verdures per a dos dies. Si passat aquest temps els estibadors portuaris mantenien la mateixa actitud, podria començar a parlar-se de manca de productes, ja que el subministrament propi no és suficient per a satisfer la demanda.

Cinc dies després que s'iniciàs la vaga, es va aplicar a Ciutat de Mallorca un decret de serveis mínims que va permetre la descàrrega i l'eixida del moll de les mercaderies que estaven en l'interior de tres vaixells des de diumenge. D'altra banda, dijous passat arribava al moll el vaixell de la companyia Transmediterrànea «Ciudad