



L'any 2003 començava amb mals auguris per a tots els ports de l'estat. Els estibadors havien anunciat quatre dies de vaga per protestar contra la liberalització dels serveis portuaris que està preparant el Govern del PP. La vaga només va durar un dia perquè l'executiu va acceptar negociar, però només l'amenaça ja va servir per deixar clar qui és que mou els ports.

Les mans que mouen els ports

BÀRBARA AMORÓS

Dimecres, 22 de gener del 2003 als ports de tot l'estat es tornen a carregar i descarregar mercaderies dels vaixells amb completa normalitat, després que el dilluns es desconvocà la vaga que els estibadors tenien previst allargar quatre dies contra la reforma de la llei de ports que vol tirar endavant el Partit Popular. Al port de Barcelona avui hi ha feina per a 572 dels 800 estibadors. Els que no treballin avui hauran d'esperar a les comandes que facin les empreses estibadores demà. "Aquests dies hi ha poca feina –assenyala Julio Navarro– perquè els vaixells s'han desviat a altres ports per la vaga. Divendres i el cap de setmana segur que ve tota la feina de cop".

Julio porta deu anys com a estibador al port de Barcelona, és capatàs i avui coordinarà les tasques d'estiba en un vaixell de carbó, que descarrega l'empresa Coma y Ribas en el moll de Contradic. La seva jornada de treball comença a les 20 hores del vespre i acaba a les 2 de la matinada. Però fins a les 18 hores de la tarda no ha sabut si avui treballaria o no, tot i que n'hi havia força probabilitats. L'assignació del treball entre els estibadors segueix un sistema molt peculiar.

Els 800 estibadors que treballen al port de Barcelona són contractats per

Estibarna, que és el nom que rep la Societat Estatal d'Estiba en aquest port, i que a l'igual com totes les societats d'estiba de la resta de ports de l'Estat espanyol és participada en un 51% per l'autoritat portuària corresponent, i el 49% restant es reparteix entre les empreses estibadores que treballen en el port –en el cas de Barcelona, disset, entre les quals hi ha TCB, TERCAT i Autoterminal.

Estibarna funciona, en paraules de Julio Navarro, com una gran empresa de treball temporal, ja que s'encarrega de rebre les comandes de personal que fan diàriament les empreses d'estiba, i de cobrir-les amb el personal que té en plantilla. D'aquesta manera estalvia a les empreses d'estiba haver de tenir personal propi per carregar i descarregar els vaixells que arriben a les seves terminals. La tasca d'Estibarna és fer d'intermediària. Però el més curiós és la manera com es reparteix la feina que arriba als responsables de contractació.

Cada dia se celebren a la plaça de contractació d'Estibarna tres sortejos: a les 7 del matí, a les 12 de migdia i a 18.15 hores de la tarda. En cada un dels sortejos el procediment és idèntic. El responsable de contractació assigna una fitxa amb un número a cada una de les empreses d'estiba que han sol·licitat treballadors, seguint l'ordre en què s'han fet les comandes. Seguida-

ment, introdueix els números en una carabassa, de la qual, un cop sacsejada, treu una fitxa. "Mantenim la carabassa per una qüestió de romanticisme, perquè la resta del procés està totalment informatitzat". En el sorteig de la tarda ha sortit el número 2. "Això vol dir –explica Julio– que l'empresa a qui s'ha assignat aquest número serà la primera a la qual es començarà a servir personal". Però com se sap qui treballa o no? El resultat és fruit d'un sorteig informàtic i d'un sistema de rotació absolutament democràtic.

"Cada estibador té un número quan entra a l'empresa, que és la xapa, una placa de plàstic de diferent color segons l'especialitat del treballador", comenta Navarro. "Jo tinc el número 26 i la meua xapa és blanca perquè sóc capatàs. Però, a més, cada especialitat té el que en diem una porta, que és el número del primer treballador que tindrà feina en aquella contractació". Aquesta tarda, la porta dels capatassos està en el número 25 i Julio sap que per poca feina que hi hagi ell podrà treballar aquesta nit. Aquest vespre al port de Barcelona es necessiten cinc capatassos i la porta queda fixada per demà en el número 29. "El nostre treball és atípic. Treballem segons els vaixells que entren al port. La màxima d'aquest sistema de rotació és que ningú fa dos jornals si hi ha un estibador que no ha treballat", assegura Navarro.



Al port de Barcelona treballaven 800 dels 5.000 estibadors que hi havia al conjunt de ports de l'Estat espanyol. El sector havia experimentat importants canvis la dècada prèvia: s'havia rejuenit i havia invertit en formació. Però encara mantenia lligams romàntics amb el passat, entre els quals el sorteig de la carabassa, tres cops cada dia a la a la plaça de contractació d'Estibarna.

Un estibador por guanyar al voltant de 1.800 euros al mes, unes 300.000 pesetes, fent un jornal diari de vuit hores. “Però moltes vegades has d'assistir tres vegades al sorteig per aconseguir feina”, afegeix Navarro. A partir d'aquí, el sou pot variar depenent del nombre de contenidors que descarreguin al llarg de la seva jornada; això és el que fa pujar més o menys la nòmina. Però per a Navarro hi ha una qüestió molt més important, quant al sou: “El gran encert és que tots cobrem el mateix. Jo sóc capatàs i estic cobrant exactament el mateix que un peó que està movent manualment la mercaderia. Potser hi ha una petita diferència, que és fixada per llei, i que potser són uns 6 euros. A més, jo tinc categoria de capatàs però també tinc altres especialitats, i si avui no hi ha feina de capatàs doncs em puc oferir per portar una grua, per fer de controlador de mercaderies... Estic disponible per a totes aquestes funcions, cobrant el mateix”. Si algun dia, però, no hi ha feina, l'estibador cobra un mínim que li garanteix la societat d'estiba i que està al voltant dels 24 euros. “Com et pots imaginar, sempre guanyem més treballant”, afegeix Navarro.

Tots a l'una. Navarro forma part del comitè d'empresa d'Estibarna i creu que aquest peculiar estatus laboral és el que ha fet que el col·lectiu d'estibadors estigui fortament cohesionat. Una unió que, sens dubte, també es reflecteix a nivell sindical: el 97% dels estibadors del port de Barcelona estan afiliats a la Coordinadora d'Estibadors Portuaris, una federació nascuda l'any 1978, de caràcter assembleari i que abraça els sindicats autònoms de tots els ports de l'Estat espanyol. La unitat sindical s'ha demostrat prou en aquesta vaga: “Dilluns n'hi va haver prou amb una trucada de la Coordinadora perquè tornéssim a la feina. No ens han donat moltes explicacions, però el que tenim clar és que aquí anem tots a l'una, ens hi juguem la feina”. La cohesió com a grup té molt a veure també amb la feina que fan, considerada d'alt risc, ja que els estibadors treballen amb mercaderies suspeses en l'aire, que pesen com a mínim mitja tona. “Tot el que movem, ho comptem en tones, i els accidents que hi ha es compten per invalideses o per morts. Per això has d'estar molt segur del company que tens al costat,

que està conduint una màquina que et pot matar”.

Julio Navarro ho coneix de primera mà. Fa un any i mig que li va caure una càrrega a sobre les cames. “Va ser un cop fortuït dels que poden passar”. Li van caure 1.500 quilos a sobre i va estar 16 mesos de baixa. “He tingut la gran sort de poder tornar a treballar”. Atesos els riscos als quals està sotmès l'estibador, aquest és un col·lectiu que ha treballat molt en prevenció. Al port de Barcelona cada matí es fan aleatòriament controls d'alcoholèmia i de drogoaddicció, que també es repeteixen durant la jornada de treball. Però la millor seguretat amb què compten és l'elevada formació que reben. Actualment, els estibadors tenen 27 especialitats recollides en conveni. “Ningú té aquestes 27 especialitats, però sí algunes d'aquestes”, explica Navarro. “Jo en tinc set o vuit, i per ser capatàs vaig estar un any i mig fent formació: estudiant anglès, informàtica, geografia econòmica, matemàtiques, llengua catalana i castellana... El perfil del capatàs no és el mateix d'abans: pot parlar directament amb l'oficial del vaixell,

cosa que abans no passava”. Malgrat els avenços, la sinistralitat laboral entre els estibadors del port de Barcelona té una mitjana de cinc invalideses l’any.

On és Marlon Brando? L’estibador ja no es limita a carregar i descarregar sacs dels vaixells amb l’ajut d’una fortalesa física destacable, tal com Marlon Brando feia en la coneguda pel·lícula dels anys cinquanta *La llei del silenci*. També fa tasques de control de mercaderies, de planificació i treballa amb maquinària molt més tecnificada que anys enrere. “L’esforç físic és molt més localitzat –comenta Josep Puig–. Ha canviat tant la feina que abans, per descarregar un vaixell de sacs de cafè o cacau, hi havien de treballar més de cent persones durant deu o dotze dies. Ara, la mateixa quantitat de mercaderia, que ve en contenidors, es descarrega en dotze hores i només es necessiten unes quaranta persones”. Abans només es treballava en jornada partida de vuit hores, i ara també hi ha els torns intensius de sis hores que permeten que el port treballi 24 hores al dia durant 361 dies l’any.

Puig és estibador des de fa trenta anys. El seu pare i el seu avi ja ho eren, i ara el seu fill també treballa al port. Les nissagues d’estibadors encara perviuen, però l’accés a la professió no és restringit. “Cada vegada que hi ha selecció de personal es publica en dos diaris d’àmbit estatal”, explica Navarro, que no prové de família d’estibadors. De fet, la plantilla ha patit un procés de reestructuració espectacular en els últims deu anys. S’ha rejuenit gràcies a un procés intensiu de jubilacions, i han entrat a formar part de la plantilla d’estibadors del port de Barcelona les primeres vint dones. Ara la mitjana d’edat està al voltant dels trenta anys. Al llarg d’aquests deu anys, la productivitat dels ports espanyols pràcticament s’ha triplicat.

La tasca que desenvolupen es considera pública, però això pot canviar si el Govern del PP aconsegueix tirar endavant l’avantprojecte de llei de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d’interès general, que intenta, segons el Govern d’Aznar, liberalitzar la feina als ports per fer-los més competitiu. Per als estibadors, la nova llei el que pretén és



**BÀRBARA AMORÓS
MATAMOROS**

(Artà, Mallorca, 1974)

“Onze anys passen molt aviat.

Rellegeixo aquest reportatge i revisco aquells dies com a redactora i coordinadora d’EL TEMPS d’Economia.

Llavors, aquesta devastadora crisi ni s’intuïa però ja hi havia qui patia per conservar la feina. Els estibadors s’oposaven el 2003 a la privatització dels serveis portuaris. La vaga només va durar un dia. Tot d’una es van encetar negociacions. Qui eren aquells estibadors? Per què tenien tanta força? Vam pujar a una d’aquelles immenses grues de trenta metres. Un estibador manejava contenidors d’una tona com si res, per deixar-los als peus d’un company, diminut des d’aquella altura. Era evident: no hi havia marge per a l’error.”



JORDI PLAY

Els gruístes son l’elit entre els estibadors. Descarreguen dels vaixells centenars de con-

una regulació d’ocupació encoberta, ja que restringeix significativament les tasques que poden fer i el seu territori d’actuació. “Tot el treball de recepció i lliurament de mercaderies no el faríem estibadors professionals, sinó personal sense qualificació, amb la qual cosa es menysprea tota la inversió que han fet tant les empreses d’estiba com l’administració en formació i en prevenció de riscos”, es queixa Navarro. L’avantprojecte també permetria als vaixells carregar i descarregar la mercaderia amb la pròpia tripulació. Les empreses d’estiba podrien treballar amb el 100% de treballadors fixos i desapareixeria el torn de rotació, que garanteix feina per a tots. Fruit d’això, un 60% dels 5.000 estibadors que treballen en els ports espanyols es podrien quedar sense feina, i “les societats d’estiba passarien a ser una reserva índia d’estibadors, que es podria extingir en un període de quatre o cinc anys, perquè serien empreses que tindrien treballadors sense feina”.

Entre els arguments a favor d’acabar amb el monopoli pràctic de l’estiba en els ports espanyols, hi ha qui es queixa que el cost dels estibadors és massa car. “És la gran mentida –assegura Navarro–; una cosa és el que l’empresa estibadora o la consignatària cobra al client, on van incloses un munt de despeses, i una altra cosa és el que ha



tenidors amb precisió des de cabines a més de 35 metres d'altura.

costat la mà d'obra de l'estibador. És ridícul. Estem movent els contenidors a preus molt més baixos que a ports com el de Singapur, el de Taranto a Itàlia, i el de Felixstowe a Anglaterra, totalment privatitzats". Segons càlculs de la Coordinadora d'Estibadors, mentre a Europa el cost mitjà de càrrega-descàrrega d'un contenidor és de 100 euros

i als Estats Units de 200-260 euros, al ports espanyols es troba entre 80 i 90 euros el contenidor.

L'ombra del 'Prestige'. Per a Navarro les veritables intencions són dictades pels interessos de les grans multinacionals, "que no volen col·lectius organitzats. Multinacionals del transport de mercaderies, com Dragados, a través d'una de les seves filials està comprant terminals en ports perquè ha vist que es pot fer negoci". La seguretat és la que patirà més per culpa d'aquesta reforma, adverteixen els estibadors, juntament amb la qualitat del servei. "Era més fàcil substituir-nos abans que descarregàvem manualment els sacs que no ara que carreguem i descarreguem dels vaixells centenars de contenidors amb precisió des de la cabina d'una grua que és a més de 35 metres d'altura", assenyala Josep Puig. És una liberalització temerària, segons els estibadors, tenint en compte la proliferació de vaixells amb bandera de conveniència que arriben als ports.

De fet, la directiva europea en què s'inspira l'avantprojecte de llei del PP no només pretén desregularitzar la feina d'estiba, sinó també la de tots els serveis tecniconàutics dels ports, entre els quals hi ha el de pràctic, que és l'encarregat de guiar l'entrada i sortida de

vaixells al port i d'indicar-li les manobres. Navarro explica que el *Prestige*, abans d'arribar a Galícia, va haver de passar pels fiords noruecs, guiat per un pràctic. "Segurament aquest tècnic ja va veure les condicions en què estava el *Prestige*, però com que el servei està privatitzat no degué gosar incloure els seus dubtes en l'informe, perquè sap que si hi reflecteix problemes els naviliers ja no el contractaran més".

De moment, el Govern d'Aznar ha ofert negociació i la vaga s'ha aturat. Però els estibadors no les tenen totes. Puig representa un sector força escèptic: "Han fotut massa merder i no crec que tirin enrere a la primera de canvi. Només demanem quedar-nos com estem". Tot i els inconvenients que comporta treballar a l'aire lliure (passar fred, calor, humitat, pluja, vent...) i en una feina de risc (que els permet jubilar-se als 55 anys), Puig assegura que la feina d'estibador "enganxa" i que sempre hi ha lloc per al sentit de l'humor. Són pocs els estibadors que no tenen el privilegi d'haver estat rebatejats pels seus companys amb sobrenoms, que passen de generació en generació: com la saga dels "Minuto" o dels "Machote".

Però les bromes s'acaben quan veuen la feina amenaçada i tenen molt clar que no es faran enrere.

Una història que es repeteix

"No entenem que tirin per terra més de quinze anys de pau laboral –es queixa Julio Navarro–. Amb el tercer acord marc ens van rebaixar el sou, vam canviar garantia de treball per diners. I ara ens ho trenquen". No és la primera vegada, però, que l'amenaça de la privatització plana sobre els estibadors. Josep Puig fa trenta anys que treballa al Port de Barcelona i assegura que aquest és el tercer intent. "A la fi dels vuitanta –recorda–, el Govern de la UCD va fer una primera temptativa de privatització dels serveis portuaris". Es va convocar vaga en cinc empreses d'estiba. La vaga va durar un any i mig. A Barcelona hi va haver 172 acomiadats, unes 5.000 sancions i "les empreses van agafar esquiroles per treballar, protegits per la policia". Davant el conflicte, els estibadors van decidir socialitzar els diners que guanyaven i d'aquesta manera tant els companys acomiadats com els sancionats també cobraven. Al cap d'un any i mig es van començar a guanyar judicis i l'intent no

va reeixir. "El port de Barcelona va quedar arrasat, se li va posar l'etiqueta de port conflictiu, però és que ens jugàvem el mateix que ara: el lloc de treball". La vaga va representar un punt d'inflexió important, segons Puig, perquè es van començar a aplicar acords amb les empreses d'estiba per reordenar el sector, treballar en formació i rejuvenir la plantilla. Més tard, al 1986, amb els socialistes al poder, hi va haver un segon intent. El Govern volia aprovar una nova regulació per als estibadors portuaris i aquests van tornar a la vaga en algunes empreses. El balanç: 30 acomiadats. Malgrat l'oposició, el decret va tirar endavant, però es va suavitzar creant acords marc, pactant amb les empreses. "I ara tornem-hi amb el PP. Aquesta vegada, però, té menys sentit reconvertir el sector, perquè ara és un sector en expansió, les empreses estibadores estan invertint. Al 2001 els ports de l'estat van guanyar 156 milions d'euros. No són deficitaris!".