



Ricardo Aricapa

**Las Cooperativas de Trabajo Asociado
en el Puerto de Buenaventura**
Caos y degradación laboral



Ricardo Aricapa

**Las Cooperativas de Trabajo Asociado
en el Puerto de Buenaventura**
Caos y degradación laboral



© ESCUELA NACIONAL SINDICAL, 2006

Calle 51 N° 55-78

Tel: 513 31 00 - Fax: 512 23 30

E-mail: fondoeditorial@ens.org.co

www.ens.org.co

Apartado Aéreo 12 175

Medellín, Colombia

2006

ISSN: 1794-9270

Ricardo Aricapa, 2006

Para esta publicación la Escuela Nacional Sindical,
recibe el apoyo de



Holanda

Este material se puede reproducir total o parcialmente
por cualquier medio, previo permiso de la editorial.

Luis Fernando Mina vio la última luz de su vida el pasado mes de junio en el puerto marítimo de Buenaventura, pocos segundos antes de que un infarto lo derribara sobre los bultos de azúcar que estaba embalando dentro de un contenedor; en su muerte, según los dirigentes de Sintramarítimos, sindicato gremial del cual Luis Fernando hacía parte, tuvieron mucho que ver el calor infernal que imperaba dentro del contenedor y la jornada laboral de más de diez horas que el hombre ya llevaba encima.

Hoy, tres meses después, a la viuda de Luis Fernando se le ve merodear por el puerto pidiendo monedas de solidaridad entre los compañeros de su esposo, quien

se murió sin dejarle un seguro de vida ni la posibilidad de reclamar una pensión, por la sencilla razón de que las cooperativas y operadoras portuarios para las cuales trabajó en los últimos diez años no le hicieron las debidas cotizaciones a un fondo de pensiones.

Suerte similar había corrido meses atrás la viuda del estibador Carlos Medina, a quien la cooperativa de trabajo asociado para la cual laboró siete años no le cotizó para su pensión, ni siquiera para una póliza exequial, por lo que su atribulada viuda tuvo que hacer de afán una colecta para poder enterrarlo pobremente en un cementerio evangélico. Y es de alguna manera la misma suerte que, según las cuentas de Sintramarítimos, han corrido en los últimos doce años las viudas de otros veinticuatro trabajadores muertos dentro de las instalaciones portuarias, y las familias de los 60 que quedaron inválidos por accidentes de trabajo.

Lo anterior evidencia el alto riesgo que ronda a los trabajadores portuarios, sobre todo cuando las condiciones laborales les son tan adversas como en el caso de Buenaventura. Pero también es una muestra patente, y patética, de la desprotección social y la degradación laboral en el puerto, situación que forzosamente hay que comparar, y contrastar, con la de antes de 1993,

año en que se liquidó Colpuertos, pues resulta abismal la distancia entre las garantías y beneficios que los trabajadores tenían en esa empresa estatal (logrados por convención colectiva), y la azarosa situación que los acosa hoy en día. A la inestabilidad laboral (hoy tienen contrato pero mañana quién sabe) se suman malos salarios (perversos algunos), prestaciones sociales recordadas (y en no pocos casos embolatadas), jornadas de hasta quince o más horas seguidas sin reconocimiento de recargos por horas nocturnas ni dominicales (algunos ni siquiera refrigerios), y otras anomalías por el estilo que chocan —y sacan chispas— con la legislación laboral colombiana.

Resulta pues enorme la distancia que media entre las garantías que los trabajadores portuarios tenían antes de 1993 (cuando todavía no se había privatizado el terminal marítimo y estaban amparados por convención sindical), y las degradadas condiciones laborales que padecen hoy día, que recuerdan, sin exagerar, escenas de las novelas del siglo XIX que narran los abusos patronales y la explotación de los obreros, pero esta vez no en el frío Londres de Charles Dickens sino en el vientre de los barcos en Buenaventura, a treinta grados centígrados a la sombra.

Antes de 1993 la empresa estatal Colpuertos era el único empleador, el único patrón, tanto de su gigantesca nómina como de los trabajadores y empleados de servicios especiales, que vinculaba como adicionales en labores en las que los de nómina resultaban insuficientes. Y el sindicato tenía peso político, al punto de lograr reivindicaciones y gabelas que de lo buenas y desmedidas que eran, daban envidia a los trabajadores de otras empresas estatales.

La distancia entre los salarios de los trabajadores portuarios y los de otras profesiones era como de aquí a Tangañica. Con todas sus garantías legales y extralegales el salario de un portuario podía resultar hasta cinco veces mayor que el de un maestro de escuela, y hasta diez veces si se trataba de un trabajo calificado. De ahí que uno de los anhelos de las mujeres era casarse con un portuario, o cuando menos tener hijos suyos, porque cada hijo, así no fuera de su legítima esposa, gozaba de servicio completo de salud, auxilio de estudio y subsidio familiar. Por eso en Buenaventura, tan común como ver caer los aguaceros, era ver un portuario como todo un pachá entre un harén de mulatas tropicales. Y para todas, el bolsillo le alcanzaba.

Las incapacidades e indemnizaciones por accidentes laborales y enfermedades profesionales tampoco dejaban nada que desear, y eran muy favorables a los trabajadores las normas de riesgos y seguridad profesional. Los estibadores se daban el lujo de negarse a cargar una motonave que tuviera mucho polvo o grasa derramada (hoy nadie se puede dar ese lujo porque siempre habrá otro estibador dispuesto a cargar la motonave en el estado en que esté). En cualquier caso esas horas no laboradas se las pagaban al trabajador, como les pagaban las que paraban cuando se largaba a llover. Hoy la situación es a otro precio, o mejor, a ningún precio, porque esas horas no laboradas por la voluntad de la lluvia, o sea de Dios, ya no las pagan. Y en Buenaventura, ombligo del litoral selvático del pacífico colombiano, llueve mucho.

Para hacer las tareas más ingratas o riesgosas, o para reforzar frentes de trabajo cuando hiciera falta, estaban los llamados trabajadores adicionales, que constituían un ejército flotante de más de 3 mil hombres. No pertenecían a la nómina de Colpuertos, pero estaban ahí, disponibles para hacer lo que la empresa dispusiera. Salarialmente ganaban menos, pero tenían las mismas garantías en horas extras y nocturnas, las mismas con-

diciones de seguridad y la misma cantidad de refrigerios que tenían los trabajadores de nómina. Es más, si uno de nómina quería darse el gusto de un día libre, le pagaba por su cuenta a un adicional para que ese día lo reemplazara, práctica que era perfectamente admitida por la empresa.

Y ser directivo del sindicato era, aparte de un honor, una fuente de satisfacciones, y por tanto una posición muy disputada. Entre sus conquistas los directivos tenían permiso sindical permanente y ganaban salarios de remontadores o wincheros, los oficios mejor calificados en la escala salarial. Y eran imaginativos. Cuentan que algunos se inventaban viajes a congresos que poco o nada tenían que ver con la dinámica del sindicato, a China por ejemplo.

Pero como si todas esas prerrogativas no bastasen, no faltaron los que tomaron el atajo de la malicia y el fraude para obtener más ventajas todavía. Se denunciaron casos de médicos de la empresa que incapacitaban ficticiamente a un trabajador para después partir con él el monto de la indemnización; casos de trabajadores que llegaron al colmo de cortarse a propósito la falange de un dedo porque la indemnización que obtenían por ello bien valía ese sacrificio; y casos de tipos que tomaban

yodo con la esperanza de salir mal de los pulmones en los exámenes médicos e incapacitarse, porque la incapacidad se pagaba al 100% por los meses o los años que hicieran falta. Se cuenta que a uno de esos farsantes del yodo lo pillaron y lo echaron. Era hermano de un directivo sindical.

Las épocas cambian

Dentro del debate que a fines de los años ochenta se dio en torno a la problemática de los puertos colombianos, que eran todo un cuello de botella para el comercio exterior frente a las expectativas de la apertura económica, se planteó la necesidad de privatizar su operación. Las cifras, en términos de resultados económicos, eran irrefutables, por lo malas. En aquella década Colpuertos presentó pérdidas en los balances de siete años, siendo 1985 el mejorcito, con \$750 millones de utilidades, y 1989 el peor de todos: \$24.300 millones de pérdidas.

Y en el tema laboral ni se diga. Colpuertos llegó a tener 12.500 trabajadores, una nómina no sólo sobredimensionada sino también costosa por las conquistas logradas por el sindicato a lo largo de medio siglo de existencia, hasta el punto de que el aumento en los costos de las conquistas sindicales ya era superior al creci-

miento de los ingresos de la empresa. Una situación, a juicio del Gobierno, insostenible.

Es de anotar que la nómina tan abultada obedecía en buena parte a la obsolescencia tecnológica en las operaciones de cargue, descargue y almacenamiento, que requerían uso intensivo de mano de obra. Y como punto agravante, el Gobierno denunció el “desgreño” sindical como un argumento adicional para probar la ineficiencia e inviabilidad de Colpuertos, algo en lo cual tenían muchas velas las distintas administraciones que habían pasado por la empresa, por la forma irresponsable como manejaron las negociaciones sindicales, sin estudios serios ni previsiones de ninguna índole.

Era pues una coyuntura crítica para Colpuertos, pero también un momento de cambios de rumbo para el país, que para entonces, cual barco peregrino en la marea alta de la apertura económica, iba ya con el viento del neoliberalismo inflándole las velas. Y es en esa coyuntura que el presidente César Gaviria firma la Ley 01 de 1991, por la cual se privatizan todos los terminales marítimos del país y establece un período de transición de tres años para liquidar a Colpuertos, proceso en el cual, a un costo muy elevado, la nación asumió el pago de las pensiones de jubilación, las prestaciones socia-

les y las indemnizaciones de los trabajadores, así como la deuda interna y externa de la empresa.

En diciembre de 1993 entró en operación la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., la empresa que reemplazó a Colpuertos, cuyo capital pertenece en un 83% a particulares (importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex trabajadores portuarios y personas naturales), 15% es de la Alcaldía de Buenaventura y 2% del Ministerio de Transporte. La Sociedad Portuaria asumió el control del puerto por un contrato de concesión que firmó con el Gobierno a veinte años de plazo, pero sólo la administración, porque no puede ser operadora, a menos que alguna emergencia o fuerza mayor lo exija. La operación la tiene que delegar a terceros.

Como contraprestación, en el contrato de concesión, la Sociedad Portuaria se comprometió a pagarle a la nación 75 millones de dólares y asumir la obligación de modernizar, tecnificar y aumentar la operación y eficacia del puerto, en fin, ponerlo a la altura de las nuevas necesidades del país. A la fecha se destaca la adquisición de ocho máquinas ART (cargan y descargan los contenedores en los camiones) y dos grúas “pórtico”, las más grandes de la operación portuaria, capaces de

realizar el trabajo de 600 hombres y mover 40 contenedores por hora. Y en contenedores va hoy empacada la mayor parte de la carga que pasa por el puerto de Buenaventura, cuando antes esa misma carga era a granel o en bultos. De ahí que demandara tanta mano de obra.

Con la introducción de las grúas, el aumento de tráfico de contenedores y las mejoras locativas en los patios y muelles, la Sociedad Portuaria logró avanzar en la tecnificación del cargue y descargue de motonaves, pero no al ritmo que el país requiere, a juzgar por los enormes problemas de operación que hoy abruman al puerto de Buenaventura, el pulmón comercial de Colombia, que mueve el 46% del comercio exterior. En el último año movió cerca de 11 millones de toneladas, y 1.600 barcos atracaron en sus muelles. Al momento de escribir este reportaje la situación allí era de congestión de carga y demoras interminables. Con decir que el fondeo de un barco, que normalmente toma ocho horas, se extendía hasta treinta. Por eso los camioneros, con socarronería caminera, llaman a Buenaventura “puerto palada”, porque toca repartir billete para acelerar el trámite de una carga. Y todo esto con graves perjuicios para el país, que corre el riesgo de ver su puerto insignia calificado con “estrella negra”. Ya las líneas navieras, debido a las largas esperas, reportaron en dos meses

pérdidas por 4 millones de dólares. Y para acabar de completar el cuadro, la carretera Buenaventura-Cali, por donde cada día ruedan dos mil tractomulas, cada rato es noticia por los taponamientos y derrumbes.

Y ni qué decir del caos laboral en el puerto, del que entre otras cosas poco se habla; no es noticia en los medios, aunque viene de tiempo atrás, desde el mismo momento en que inició operaciones la Sociedad Portuaria. Y en ese caos tiene que ver, y mucho, el hecho de que en el contrato de concesión no se tocara el tema laboral. Ese tema -o ese vacío, mejor-, el Gobierno lo dejó al libre manejo e interpretación de la Sociedad Portuaria, que con las manos libres arrancó con un modelo laboral completamente distinto al que tenía Colpuertos: la tercerización, también llamado modelo de flexibilización, supuestamente más adecuado para la nueva estructura administrativa y operativa del puerto. Pero no funcionó; o funcionó para los patrones, no para los trabajadores. A éstos los arruinó. Devino en lo mismo que ha devenido en casi todas partes: en fórmula feliz de los patronos para rebajar costos operativos y evitarse problemas sindicales.

La Sociedad Portuaria arrancó con una nómina muy delgada, anoréxica en comparación al tren de perso-

nal que tenía la desaparecida Colpuertos. Sólo vinculó ejecutivos y empleados del área administrativa —unos 200 actualmente—, mientras toda la operación operativa y la logística del cargue y descargue la contrata con terceros, cualesquiera sea su naturaleza, que a su vez están autorizados para vincular mano de obra a través de contratistas, empresas temporales de empleo, y cooperativas de trabajo asociado -las CTA-.

Lo primero que hay que decir de esta cadena de subcontrataciones es que se mantiene bien aceitada y alimentada por la sobresaturación de mano de obra. Se calcula que para cargar y descargar las 11 millones de toneladas que hacen tránsito por el puerto se necesitan entre 3 mil y 4 mil trabajadores, entre braceros, estibadores, wincheros, tarjadores, brocheros. Pero por el puerto merodean a diario, mal contados, no menos de 8 mil hombres (y también mujeres) dedicados a esas actividades, dispuestos a trabajar en lo que resulte y por lo que paguen. Es mano de obra en saldo de ganga, que permite a los operadores portuarios darse el lujo de quebrar salarios y buscarle atajos a la ley, porque siempre encontrarán cooperativas de trabajo asociado, empresas de servicios temporales o contratistas particulares que acepten sus condiciones. Además, cuenta a

su favor el hecho de que no haya una organización sindical fuerte que defienda los intereses de los trabajadores; y que es muy poca, casi nula, la función de control y sanción que ejercen los juzgados y demás entidades del estado encargadas del tema laboral en Buenaventura.

A propósito del efecto de la privatización del puerto sobre Buenaventura, ciudad desordenada, de calles agobiadas por una maraña de avisos, cables eléctricos, bares y almacenes con altoparlantes ruidosos, se puede decir que no tuvo los resultados venturosos que se anunciaron y que todos esperaban. Adolfo García, presidente del sindicato de empleados municipales, dice que antes la actividad portuaria producía mayor impacto económico y social, porque Colpuertos tenía que ver con todo. Los buenos salarios y prestaciones hacía que sus trabajadores fueran objeto de crédito en todos los establecimientos comerciales, bares y similares, y de esa manera se irrigaba la economía de la ciudad, que para entonces contaba con unos 200 mil habitantes, un poco menos de la mitad de la población que tiene ahora; mucha es la gente que ha llegado en los últimos diez años, en buena parte desplazada por el conflicto armado.

Hoy Buenaventura, con lo próspera que en un tiempo fue y lo vieja que es (fue bautizada por el conquistador Juan de Ladrilleros en 1540, en honor a la fiesta de San Buenaventura que se celebraba ese día, y en consideración a la tranquila hondura de su bahía), es una ciudad plagada de problemas, un mar de melancolías y afugias sociales.

Un reciente informe de la Vicepresidencia de la República es contundente: el 80% de la población está en condiciones de pobreza y un 10% más chapalea en la indigencia. Según el DANE, las familias promedian entre ocho y trece personas por vivienda, la cobertura médica es de apenas un 45% (dos médicos por cada 10 mil personas), la tasa de desempleo ronda el 32% (de 167 mil personas en edad de trabajar sólo 79 mil lo hacen, incluyendo 38 mil subempleadas), y el ingreso mensual per cápita no supera los \$200.000. Y por otro lado, es una ciudad que padece como pocas las heridas de la violencia y la violación de los derechos humanos. La Red de Solidaridad Social reporta allí 35 mil desplazados; ONG de derechos humanos denunciaron que en el último lustro han sido asesinadas más de 500 personas en 29 masacres, fruto de una guerra sorda que incluye guerrilla, narcos y paramilitares. La más ate-

rradora, sin duda, ocurrió en abril de 2005, cuando fueron encontrados doce cadáveres con signos de tortura, rociados con ácido, algunos sin ojos y con tiros de gracia. La ciudad también ha sido epicentro del estallido de carobombas, de apagones de una semana entera, de caletas con armas, y de una pobreza que avanza a galope abierto al paso arrastrado de los desplazados y de las caras largas de los desempleados.

Cooperativas encalladas

Las CTA ya existían en Buenaventura cuando la Sociedad Portuaria asumió la administración del puerto, fundadas años atrás por pensionados de Colpuertos. Coopacífico era —y es todavía— una de ellas, la más antigua. Fue creada en 1971 como una empresa de prestación del servicio de mano de obra a Colpuertos. Cooportuaria fue otra. Se creó en 1991 debido a la quiebra de Cargue y descargue Ltda., una empresa contratista de Colpuertos cuyo gerente cualquier día reunió a sus trabajadores para decirles que no estaba en condiciones de pagarles las prestaciones sociales y la dotación laboral, y que para sofocar el problema lo más recomendable era formar una cooperativa entre todos, e incluso se ofreció a tramitárselas. Hoy es una de las

pocas que medio se pueden mostrar como exitosas en su operación, y es también la que más se acerca al cumplimiento de la legislación laboral.

Después de 1993, dentro del marco del nuevo modelo de contratación que empezó a regir con la privatización del puerto, las CTA adquirieron primacía como proveedoras y reguladoras de la mano de obra para los distintos frentes de la actividad portuaria. Es más, la misma Sociedad Portuaria contribuyó a su promoción y conformación.

Sólo que las CTA en el puerto de Buenaventura desde el principio han estado huérfanas del espíritu primigenio de la ley que las creó (Ley 79 de 1988), según el cual el objetivo primordial de una cooperativa de trabajo asociado es permitir que personas con iniciativas empresariales y pocos medios, unan recursos y esfuerzos para sacar adelante una empresa productiva de bienes y servicios, con autonomía administrativa y repartición por partes iguales de los excedentes que su actividad produzca. De esta manera cada asociado no sólo genera su propio empleo sino que construye empresa. O sea que los asociados deben tener vocación y conciencia de empresarios, y no pueden —ni deben— subcontratarse como mano de obra para otros agentes económicos. Y

eso es justamente lo que no son ni han sido las CTA del puerto. Nacieron torcidas. Figuran como cooperativas en la papelería y los avisos de sus oficinas (cuando las tienen), pero en la práctica son simples intermediarias laborales, además metidas en la boca de un lobo que cada día más se las engulle; cooperativas de papel sin presente y sin futuro.

Cuando se privatizó el puerto —afirma al respecto Julio Palacio, gerente de la Cooperativa de Braceros Independientes— los compañeros que como yo habíamos trabajado como adicionales en Colpuertos, nos ilusionamos pensando que nos vincularían como trabajadores fijos. Pero no ocurrió nada de eso. La Sociedad Portuaria no vinculó a nadie y mejor se dedicó a promover y a crearnos expectativas con las cooperativas. Decían que no nos iban a afectar el trabajo y nos garantizaban estabilidad laboral, pero eso no lo hemos tenido.

En la conformación de las CTA participaron pensionados de la liquidada Colpuertos y algunos dirigentes de las organizaciones sindicales de carácter gremial que surgieron por aquellos años, y que intentaron reempla-

zar al desaparecido sindicato de base de Colpuertos. En parte los directivos sindicales se vieron impelidos a crear cooperativas cuando la Sociedad Portuaria desconoció a los sindicatos como avaladores del ingreso al terminal marítimo. Para ingresar el trabajador tenía que pertenecer a una CTA, o ser enviado por un contratista certificado o una empresa temporal de servicios. El solo carné sindical ya no era contraseña válida.

Idelfonso Landázuri, en ese momento presidente del sindicato gremial Sintramarítimos, adscrito a la CUT Valle, fue uno de los que crearon cooperativas. Con veinte compañeros, sindicalistas como él, conformó en 1998 la CTA Cooimpropac, que hoy tiene 48 asociados.

Nos costó mucho acogernos al sistema del cooperativismo —dice Landázuri—, sobre todo por el 5% que hay que descontar como aporte social. Muy alto en comparación con la cuota sindical, que es apenas del 1%. Por eso es que están tan mal los sindicatos portuarios. Lo trabajadores dicen, y con razón, que con los salarios tan rebajados y el aporte que les descuentan las cooperativas, ya no les queda para pagar la cuota sindical.

Otro sindicalista que fundó una cooperativa fue Julio Palacio, presidente del Sindicato de Braceros Independientes, filial de la CTC. En el año 2000, con la totalidad de los afiliados a su sindicato (425 trabajadores), fundó la Cooperativa de Braceros del Puerto, una de las más grandes en número de asociados. Sin embargo, el hombre no tuvo empacho en seguir siendo las dos cosas al tiempo: gerente de la cooperativa y presidente del sindicato, doble militancia que para los entendidos —y para el sentido común— resulta incompatible.

Con el modelo de la Sociedad Portuaria creíamos que íbamos a mejorar y lo que pasó fue que empeoramos —afirma categórico Julio Palacio—. La Sociedad Portuaria dejó a los trabajadores en el aire. Se limitó a administrar las instalaciones y se desentendió del tema laboral. No se regulan las tarifas ni las condiciones sociales del trabajador. Y esto se le volvió un elefante, un río revuelto en el que cada uno trata de pescar para su costal.

Para ejemplificar ese río revuelto, Julio Palacio menciona el hecho de que haya personajes que, como Bernardino Lerma (pensionado de Colpuertos para más

señas), son a la vez socios de la Sociedad Portuaria, dueños de una operadora naviera, y contratistas de trabajadores. O sea que en este último aspecto son competencia directa de las cooperativas y de los otros contratistas de servicios de empleo.

Por esa razón —dice Julio Palacio— ese señor Bernardino consigue los mejores contratos para él. Uno acepta que sea socio de la Sociedad Portuaria y de una naviera, pero que no sea contratista, porque eso es competencia desleal.

También menciona el caso de un grupo de empleados de la Sociedad Portuaria que montaron una empresa para suministrar personal a la misma Sociedad Portuaria, lo cual, a juicio de Julio, resulta más desleal todavía. Hoy esta empresa es la que más contratos mueve en el puerto después de la de Bernardino Lerma.

Ahora bien, ¿cuántas de las CTA que aparecen como tales en el papel, ya desaparecieron? ¿Cuántas están activas, o por lo menos visibles? Es difícil saberlo. Nadie supo darme una cifra exacta, lo que es un síntoma de que a nadie le importa contarlas. Pero con seguridad no hay más de seis que funcionan dentro de la for-

malidad cooperativa, es decir, tratando de cumplir los protocolos solidarios y las prestaciones legales de los trabajadores, y habrá una o dos que lo logran de una manera que podríamos llamar decente. El resto están inactivas o son “cooperativas de maletín”, las cuales se detallarán más adelante.

La rebatiña de las tarifas

El proceso de subcontrataciones en un escenario de sobreoferta de mano de obra, tuvo en el puerto una consecuencia inmediata, inevitable: el desplome de los precios de la carga. Y eso, sumado a la reingeniería y la tecnificación que empezó a darse (la operación ya requirió menos mano de obra), no hizo sino empeorar las cosas y convertir el mercado laboral en una guerra abierta de precios, en la que el único perdedor es el trabajador raso: el bracero, el winchero, el estibador, la tarjadora, que en los últimos años han visto bajar en picada el precio de la tonelada de carga.

En materia tarifaria en el terminal marítimo no hay una directriz clara y de obligatorio cumplimiento. Lo que hay es una sorda guerra de precios, en la que no se trata de quién da más sino de quién trabaja por menos, bajo la consabida consigna de lo toma o lo deja.

Mientras operadores como Maritrans, Nautiservicios, Gran Portuaria, Elequib, reputados como los más cumplidos y mejores pagas, pagan 20 mil pesos por contenedor, hay otros que sólo pagan 15 y hasta 10 mil pesos. Además, la oferta mercantil (nombre técnico del contrato que hace una CTA con la empresa que solicite sus servicios) no se hace por escrito, no se firma ningún papel. La transacción sólo es de palabra. Semejante informalidad no puede tener sino resultados fatales para las cooperativas, pues les permite a los operadores cambiar sobre la marcha los términos de una oferta o, lo que es peor, cancelarla. A juicio de Julio Palacio, el 70% de los operadores le hacen esguinces a las tarifas, porque de eso derivan ganancias adicionales; ganancias que obviamente salen de los bolsillos de los trabajadores, o mejor, no llegan siquiera a ellos.

La cosa funciona más o menos así: si hay una cooperativa que cobra, por ejemplo 5.000 pesos, y aparece otra que preste el mismo servicio por 4.700 pesos, pues el operador contrata esta última que vale menos, y deja a un lado la primera, así ésta ya haya empezado el trabajo. A no ser que “amigablemente” acepte rebajar su tarifa a los 4.700 pesos, y en ese caso le dan el chance de conservar el contrato.

La lluvia, la inocente lluvia, también puede cambiar sobre la marcha los términos de un contrato. Por ejemplo, cuando se trata de una motonave pequeña, de esas que se descargan rápido, al trabajador lo contratan por jornada, es decir por las horas que tome descargarla. Pero si llueve —y en Buenaventura llueve mucho— hay que parar el trabajo, entonces los operadores inmediatamente cambian la forma de pago. Ya no pagan por horas sino por toneladas movilizadas, para que no cuente el tiempo que el trabajador escampó de la lluvia.

Las quincenas no siempre llegan por el mismo valor. Que sea más o que sea menos depende de los días y las motonaves trabajadas. Es lo que se llama contrato al destajo, que allí en el puerto tiene el ingrediente adicional de no considerar la Ley Emiliani ni las fiestas santificadas de la iglesia, porque un domingo y un lunes festivo se pagan igual que un miércoles común y corriente. Y el día es igual a la noche porque no se pagan horas nocturnas, como tampoco se reconoce el pago de las vacaciones. En la colilla que le entregan al trabajador con cada quincena sólo figura la cifra de lo que se ganó, con el número de horas y motonaves a las que corresponde, y el auxilio de transporte. Nada más.

Los portuarios más calificados, y por tanto los que mejor ganan (entre 500 y 800 mil pesos la quincena), son los wincheros, encargados de operar las grúas que mueven la carga en las motonaves. El suyo es un trabajo de concentración, precisión y largas jornadas, hasta de doce o más horas seguidas. A veces les toca comerse los refrigerios en su propio lugar de trabajo, la cabina de la grúa, porque la faena no da espera.

El portalonero tiene un salario similar al del winchero, y sus mismas largas jornadas, pues es el encargado de hacerle a éste las señales para descargar un contenedor en el punto que es. Últimamente a estos portaloneros, seguramente para bajar costos de operación, los han venido eliminando; entonces le toca al winchero hacer un esfuerzo adicional para afinar su puntería y descargar el contenedor donde es. Sintramarítimos ya ha denunciado esta situación como un nuevo riesgo de la operación portuaria, que ya de por sí son demasiados.

Luego están los estibadores, que constituyen el grueso de la fuerza laboral del puerto, destacados en el manejo de la carga de estibas y contenedores, sobre todo de café y azúcar. Trabajo duro el suyo, de sudor y fuerza, que llevan a cabo a temperaturas muy altas. En ocasiones les toca doblarse en el turno y trasnochar para poder

terminar de cargar una motonave que zarpa en la mañana. Pero no todos los días les resulta chanfaina; pueden quedarse uno o más días sin oficio, pero siempre listos y disponibles para cuando los llame la cooperativa o el operador particular para el cual estén trabajando. Y ese tiempo que permanecen parados, pero disponibles, no se los paga nadie. Los estibadores ganan entre 300 y 400 mil pesos la quincena, si tienen suerte, porque de ahí para abajo hay toda una escala de salarios desnutridos. Muchos no alcanzan a ganarse los 200 mil pesos en la quincena, o sea ni el salario mínimo.

A los supervisores (trabajadores de rango un poco más alto, encargados de vigilar a los estibadores para que hagan su trabajo como deben hacerlo) no es que les vaya mejor. Su quincena difícilmente sube a los 300 mil pesos, y con los descuentos que les hacen en la cooperativa o empresa contratista, les queda en unos 200 mil pesos. Y pensar que hace quince años el equivalente a esa plata se lo ganaba un portuario en tres días.

Veamos como ejemplo el caso de Daniel, un estibador que trabaja como adicional en Cooimpropac, la cooperativa que regenta Idelfonso Landázuri. Es un hombre de pequeña estatura, ágil y despierto como una ardilla,

por lo que en los barcos se ocupa de enganchar y desenganchar contendedores, un oficio no apto para una persona alérgica a las alturas porque le toca viajar encima de los contenedores cuando las grúas los trasladan por el aire desde el muelle hasta las motonaves, o viceversa. En la última quincena Daniel atendió seis motonaves en turnos completos, algunos de doce horas, y por eso se ganó apenas 146 mil pesos, más un auxilio de transporte de 17 mil pesos. Pero le descontaron lo del seguro de salud, un almuerzo que se comió y el 5% del aporte cooperativo, que en su caso no deberían haberse descontado, afirma Daniel, porque él no es asociado de la cooperativa sino un trabajador contratado por ésta como adicional. Figura como pre-asociado, o sea a la espera de convertirse en asociado, que es lo que desea porque así tendría más garantías. Pero esperando lleva más de seis meses, y nada que le quitan el ‘pre’. Como explicación de la demora en su afiliación Idelfonso Landázuri dice que eso es normal en el puerto, y lo seguirá siendo mientras la carga esté escasa y la paguen tan mal. La cooperativa, dice, tiene que cuidarse de no elevar su número de asociados porque cada uno representa una carga laboral, trabaje o no. Por lo menos su seguro de salud y riesgos profesionales tienen que pagárselo por todo el mes (algunas cooperativas ape-

nas lo pagan por días). La pensión también deberían pagársela, pero sólo hay una o dos cooperativas que lo hacen, o que dicen hacerlo. Como deberían pagarle los días festivos, las vacaciones y los recargos nocturnos, pero esos tampoco se los pagan.

Otra categoría laboral son los braceros, trabajadores especializados en el cargue y descargue de las tractomulas que llegan y salen del puerto, o sea los que en el interior del país conocemos como bulteadores. El bracero labora tanto dentro como fuera del terminal marítimo, pero no tiene nada que ver con los operadores portuarios. Su patrón es directamente el camionero que lo contrata, con quien pacta de boca una tarifa por tonelada. Cuando se termina de cargar o descargar una tractomula —labor que generalmente hacen cuatro braceros— el camionero paga y el bracero se va. Ahí termina toda su relación laboral. Es lo que se llamaría un contrato de trabajo con pago de salario integral, pero no escrito en ninguna parte.

Hoy los braceros la están pasando mal porque para ellos ha rebajado mucho la carga. Todo porque el grueso de ésta ya no se mueve en bultos o a granel sino en contenedores, excepto el café y el azúcar de exportación. Esta circunstancia ha obligado a muchos braceros

a hacerse estibadores, o sea a rebuscarse dentro de las motonaves. Julio Palacio, gerente de la Cooperativa de Braceros del Puerto, reconoce que ésta se ha desmantelado. De los 425 asociados que tenía no quedan sino 178, los más jóvenes, porque los viejos ya difícilmente encuentran un camionero que los contrate. Entonces se la pasan jugando dominó y cartas en un conocido parque de Buenaventura. ¿Qué más pueden hacer estos viejos braceros inutilizados, sin pensión de jubilación ni nada?

Mañas y anomalías

En el escalafón de anomalías laborales en el puerto de Buenaventura, el primer lugar, sin duda, se lo llevan las llamadas “Cooperativas de maletín”, espécimen de CTA que allí pelecha como hongo en boñiga, un espécimen raro por cierto, único en el país seguramente, que bien merece ocupar una página en este reportaje porque es la prueba reina de la tergiversación al que pueden llegar las CTA en Colombia.

Para empezar, las “cooperativas de maletín” no cumplen los protocolos y las exigencias legales del cooperativismo. No les interesa, no están hechas para tener escrúpulos legales. Algunas ni siquiera tienen oficina

para despachar; o mejor, su oficina está donde esté parado o sentado su gerente, o su dueño sería mejor decir, porque es el que maneja todo. Para todas partes anda con un maletín en el que guarda —y le caben— todos los asuntos de su cooperativa. Por eso las llaman así: de maletín.

Empezaron a pelear hace unos tres años, cuando la Sociedad Portuaria, por razones de seguridad industrial, determinó que para ingresar al puerto todo trabajador debe certificar su afiliación a una aseguradora de riesgos profesionales, bien por parte de una CTA o de cualquier otro operador portuario, cuando antes sólo bastaba con presentar el certificado del DAS. Los trabajadores independientes, o sea aquellos que no están asociados a CTA alguna, fueron los más perjudicados con esta medida, porque necesitan entrar al puerto como sea, a ver qué motonave los contrata. De eso depende su subsistencia, y cotizar a la seguridad social como trabajadores independientes les resulta muy costoso. Pero la solución la tuvieron de inmediato: las cooperativas de maletín. ¿Cómo? Muy simple: estas cooperativas los afilian a un seguro de riesgos profesionales por el sistema de autoliquidación, que permite fraccionar el pago del seguro y por esa vía no pagan todo el mes

sino tres o cuatro días. Y hasta ahí llega toda la responsabilidad de la cooperativa con el trabajador. Al fin de cuentas ya le cumplió el principal y único objetivo del contrato: permitirle entrar al puerto.

La primera cooperativa de maletín empezó cobrando 54 mil pesos por ese cruce. Luego apareció otra que quebró la tarifa a 40 mil pesos. Pero ésta ya está enfrentando la competencia de una nueva cooperativa que salió, que cobra 30 mil pesos por el cruce.

Una cooperativa de maletín —sostiene Julio Palacio, gerente de la Cooperativa de Braceros del Puerto, una de las que más ha perdido asociados por cuenta de las cooperativas de maletín— en un mes le puede dejar a su dueño más de dos millones de pesos, hasta tres. Por eso uno ve a los dueños por ahí echando pinta y tomando cerveza todo el día. Y el que se ponga a entorpecer su trabajo o a denunciarlos se mete en problemas. Es mejor hacer de cuenta que uno es ciego, sordo y mudo.

Una segunda anomalía que se detecta en ese revolcado caldo laboral que es el puerto de Buenaventura, es la

contratación de trabajadores adicionales por parte de las cooperativas, algo que expresamente está prohibido por la norma: “Las CTA no pueden actuar como intermediarias laborales enviando trabajadores en misión... además de no estar autorizadas, requieren cumplir con las normas establecidas en la legislación laboral y tener objeto social único y exclusivo”. Pero en el puerto las CTA se pasan esa norma por la faja; todas contratan trabajadores adicionales.

Otra protuberante anomalía, esta de orden administrativo, tiene que ver con el cómo y con quiénes toman las decisiones. Se puede decir que este es un punto nodal en la problemática de las cooperativas del puerto, en las que no son los asociados los que toman las decisiones en asamblea, ni es siquiera el Consejo de Administración, como corresponde en cualquier cooperativa. Es el gerente y uno o dos amigos cercanos, que se aseguran sueldos superiores al millón de pesos, más lo que logren ganar por otros rubros y por debajo de la mesa. Y de esa anomalía parece que no se salva ninguna cooperativa en el puerto.

Harold Alegría, presidente del sindicato Sintramarítimos, dice al respecto: “Aquí los gerentes de las cooperativas se vuelven vitalicios, no hay quién los mueva.

Porque manipulan como quieren el consejo directivo y la asamblea”.

Y menciona el caso de Cootexport, una cooperativa que se inició con un gerente que el consejo de administración escogió por estudiado y preparado, pero que, tal vez por esa misma razón, terminó por adueñarse de ella. Empezó a contratar como quería y a repartir los excedentes como le convenía, y en cada ejercicio presentaba saldo en rojo. Los asociados reaccionaron y con miles de lidias lo echaron de la gerencia. Luego, haciendo cuentas de ingresos y egresos, se dieron cuenta de que en tres años el hombre y sus amigos se embolsillaron, bajita la mano, unos 400 millones de pesos.

Por su parte David Castillo, quien fue dos años asociado de Cooportuaria, de la que incluso alcanzó a integrar el consejo de administración, es más tajante todavía:

Las cooperativas aquí no existen. Los dueños son dos o tres personas que nombran junta directiva y comités para que figuren no más, porque no los tienen en cuenta, todo lo deciden ellos. Le pagan al trabajador la seguridad social incompleta, y le descuentan del pago un porcentaje para la cooperativa

y otro para un fondo de bonificaciones, pero esas son ganancias que ellos se reparten. Y al que reclame lo señalan como enemigo de la cooperativa, y lo echan.

La anomalía anterior está relacionada con esta otra: la precaria capacitación que tienen los asociados en temas cooperativos. Por norma, éstos deben recibir un curso de por lo menos veinte horas, que en Buenaventura es dictado por el Sena. Pero no todos lo reciben, y si lo reciben es simplemente por cumplir, no son fuente de conocimiento y conciencia solidaria. Es puro relleno.

En la Cooperativa de Braceros del Puerto — dice al respecto su gerente Julio Palacio— el curso lo ha recibido por ahí la mitad de los asociados. Pero en mi concepto son horas perdidas porque no ponen cuidado. De los 50 que van a un curso, unos cinco pondrán cuidado a las clases, el resto sólo espera terminar, recibir su certificado de asistencia y chao. Por eso después se desentienden de sus obligaciones y derechos como asociados, y eso es lo que hace que el que tenga más liderazgo o formación controle la dirección y termine actuando como dueño. Entonces ya

no manda a los asociados al curso porque no le interesa que conozcan sus derechos.

Además se cuentan en los dedos de una mano, y sobran dedos, las cooperativas que hacen asambleas de asociados (es norma realizar como mínimo una por año). Algunas apenas si hacen remedos de asambleas, en las que no se presentan balances económicos, no hay datos sobre ingresos y costos administrativos, ni excedentes de operación significativos. Son cooperativas que dan muy pocos excedentes, o por lo menos eso es lo que informan en sus balances sus directivos. En todo caso, eso de los excedentes es de los misterios más intrincados que hay en el puerto. Y esos excedentes, cuando los hay, por estatutos cooperativos tienen que ser distribuidos por mitades: una mitad para educación, fondo de solidaridad, y protección de aportes sociales, y la otra es ganancia que se distribuye entre los asociados por partes iguales o se destina a lo que la asamblea disponga. Pero todo eso es letra muerta en las CTA del puerto. Y la dotación de implementos de trabajo es igual de irregular. Por norma, las CTA tienen que hacer provisión de implementos tres veces al año, pero en el puerto lo hacen una vez, a lo sumo dos, y no es tan completa con los asociados quisieran.

Otra anomalía bien visible es la retención que las cooperativas le hacen al trabajador (asociado o adicional) para constituir un fondo de ahorro que le cubra las cesantías y las primas, que en lenguaje cooperativo se llaman bonificaciones. Les retienen el 21,8%, lo cual es anómalo porque las cesantías y las primas son un derecho que el trabajador ya se ganó, y le corresponde al patrón (en este caso la cooperativa) provisionárselas en un fondo de cesantías; no pueden salir de su propio bolsillo, faltaba más. Pero en el puerto de Buenaventura, salen.

Y finalmente la quinta anomalía, que más bien podría ser la quintaesencia del descaro, es la venta de la cartera laboral a los agiotistas, una desalmada práctica que ya ha hecho carrera en el puerto. Ocurre que hay cooperativas y contratistas que no pagan a tiempo los salarios, y en cambio se demoran hasta dos o tres meses para pagar, lo cual no tiene ninguna justificación porque ellos generalmente sí reciben el pago puntual de las navieras. Es una situación muy desesperante para los trabajadores, que viven al día: si no trabajan no comen, así de simple. Y si no les pagan menos comen, por eso recurren a los agiotistas de oficio que medran en el puerto. Estos “compran” la deuda salarial de la

cooperativa y le pagan al trabajador la quincena, pero por esa vuelta le cobran el 15% de interés como mínimo, porque hay quienes cobran el 20%. Si eso no es robo, sí es lo que más se le parece.

Uno de los contratistas que no pagan a tiempo y propician la especulación de los agiotistas es Enrique Hansen, ciudadano de origen alemán que desde hace muchos años es operador portuario en Buenaventura, a través de su empresa Consulfert Ltda., una de las más importantes en el mercado laboral. Tiene su propia empresa de servicios de empleo, que al no ser suficiente para toda la carga que mueve, tiene entonces que contratar servicio adicional con cooperativas y empresas temporales de empleo. En Buenaventura, donde todo el mundo lo conoce como “el gringo”, es un personaje célebre por las malas pulgas que guarda contra los trabajadores. Baste mirar la denuncia pública que en hojas volantes circuló a principios de este año, firmada por el sindicato Sintramarítimos, para darse cuenta de la clase de perla que es el señor Hansen:

Paga lo que él quiere y cuando le da la gana se demora hasta cuatro meses para pagar... chantajea a las cooperativas y a los trabajadores con no darles más trabajo si le exi-

gen el pago inmediato... les descuenta a los estibadores la seguridad social por un mes, pero sólo les cotiza los días que dure el trabajo en la motonave y por cada motonave descuenta la seguridad social. Si por decir en el mes llega a coger cuatro motonaves cuatro descuentos de la seguridad social le hace al trabajador en el mes... se acordó con los estibadores dar dotación cada seis meses y hace año y medio no conocen una camisa para trabajar... en el sector lámina lo más aberrante es que los trabajadores tienen que pagar las averías que resulten del descargue de una motonave a pesar de él manejar pólizas de responsabilidad.

Esa denuncia, dice Sócrates Segura (ex-directivo sindical de Sintramarítimos), le valió a él la echada de Coomudelpa, cooperativa en la cual llevaba medio año vinculado como trabajador adicional. El señor Hansen, como principal cliente de Coomudelpa, exigió a ésta que echara a Sócrates, que lo vetara. Y no sólo a él, sino a los otros directivos sindicales que hicieron pública la denuncia en su contra. A raíz del escándalo, el juzgado laboral de Buenaventura llamó a Hansen a responder por las múltiples demandas que en ese des-

pacho cursaban en su contra. Sócrates, quien ese día estaba presente allí como uno de los demandantes, le escuchó decir a Hansen, furioso con el juez por haberlo citado: “No se por qué me vienen a molestar si todos los equipos y los muebles en los que ustedes están sentados los he donado yo a este juzgado”. Y ahí quedó la cosa, porque hasta ahora, que se sepa, no ha habido quien le ponga el cascabel al señor Hansen, no le han clavado ni una sola sanción.

Y es que denunciar y exigir mejores condiciones laborales no es en efecto un buen negocio en el puerto. Marcelino Solis, tesorero de Sintramarítimos, cuenta que de la última empresa contratista para la cual trabajó como supervisor lo echaron por liderar a sus compañeros en la solicitud de mejoras salariales, pues había algunos ganándose una miseria: apenas 8 mil pesos por una jornada que a veces era de hasta de doce horas. Marcelino se reunió con el gerente y habló a favor de los trabajadores. A la quincena siguiente le dijeron que de momento no necesitaban sus servicios, que muchas gracias, que después lo llamaban. Pero no lo han llamado.

Seguridad social hecha retazos

Los artículos 15 y 16 del Decreto 468 de 1990 que rige las cooperativas de trabajo asociado, dice que éstas deben establecer un régimen de previsión y seguridad social para sus asociados, que contemple protección en salud y riesgos profesionales, afiliación a pensión y a una caja de compensación familiar. Por cada uno de estos rubros debe hacer los respectivos descuentos del salario del asociado (compensación se llama en el lenguaje cooperativo). Pero eso es en el papel, porque en el puerto de Buenaventura es muy poco lo que de esto se cumple. Para empezar, casi ninguna CTA cotiza para la pensión de sus asociados; y para salud y riesgos profesionales la cotización casi siempre es mutilada, es decir, no se hace por todo el mes sino por cuatro o cinco días, o lo que demore la motonave en el muelle. Pero al asociado sí le descuentan de su pago la cuota por todo el mes.

Como el trabajador gana por días, y no todos los días del mes los trabaja, no podemos cotizar la seguridad social completa, nos quebramos —explica al respecto Julio Palacio, gerente de la Cooperativa de Braceros del Puerto—. Estamos haciendo esfuerzos

por cotizar el mes completo, por lo menos a los asociados que tienen un buen promedio de días trabajados. Porque es muy duro que vayan al seguro y no los atiendan. Ha habido casos de urgencia en que le ha tocado a la cooperativa asumir los costos de la atención del hospital, porque el trabajador no estaba protegido. Pero, repito: es la Sociedad Portuaria la principal responsable de todo esto, porque no exige, no controla.

De donde se desprende que cada CTA cumple con las prestaciones sociales de ley que pueda, o quiera, cumplir. Lo mismo ocurre con los contratistas particulares y las empresas de empleo temporal, que en el puerto se dedican a lo mismo que las cooperativas: a ofertar trabajadores para la operación portuaria. Unas bolsas de empleo, en suma.

Veamos la colilla de pago de una quincena cualquiera, la de David Castillo, winchero al servicio de Coopacífico, pero no como asociado sino como trabajador adicional, o sea que en teoría le deben pagar según el código laboral, y no según la legislación cooperativa. De los 845 mil pesos que se ganó en la última quincena le descontaron 105 mil pesos, así: 38 mil por salud y

riesgos, cero para pensión porque no se paga ese concepto, 42 mil para la cooperativa por derechos de administración y 25 mil para el fondo de cesantías.

Y en el campo de la seguridad industrial el panorama también es, literalmente, lúgubre. Para constatarlo está la lista de muertos e inválidos en accidentes de trabajo. Harlod Alegría nos informa que desde 1994 se contabilizan 350 accidentes laborales con 24 casos de muerte y 60 inválidos, sin que hasta la fecha se haya indemnizado a ninguna familia. Esto aparte de los riesgos que tiene la carga misma, porque en el puerto se manipulan químicos y hay mucha contaminación de polvos. La Sociedad Portuaria ha tratado de mejorar esta situación, entre otras cosas como respuesta a las denuncias de Sintramarítimos. Se hicieron campañas educativas y se concertaron algunas normas con los operadores portuarios y los sindicatos, como el uso de cascos y otros elementos de protección. No obstante, la actividad portuaria sigue siendo de riesgo, que ha aumentado con la congestión. Tantos contenedores arrumados por todas partes dejan poco espacio para que circulen vehículos y personas.

Sin duda en los eventos de accidentes y muertes tiene mucho que ver el hecho de que no haya turnos de

trabajo establecidos y regulados. Allí las jornadas duran lo que el operador portuario necesite que duren: diez, doce, quince horas seguidas, o más, sin relevos. El operador prefiere que un trabajador se doble en el turno porque así utiliza menos mano de obra, con la consiguiente rebaja en costos operacionales. Antes, por ejemplo, se contrataban ocho estibadores para cargar o descargar un contenedor, ahora sólo se contratan cuatro, y hasta que lo terminen. Y el trabajador, con los malos suelos y la competencia tan feroz que enfrenta en el puerto, acepta —o le toca— doblarse. Y doblarse en un turno a la temperatura de sauna que impera en el interior de un contenedor, o en la cabina de una grúa montacarga en el caso de los wincheros, es algo que, a la larga, algún daño tiene que producir en la salud del trabajador, o por lo menos en su estado anímico, aparte de propiciar accidentes laborales. Un winchero cansado y trasnochado puede, en una mala maniobra, lesionar a los compañeros que están abajo moviendo la carga, como ha ocurrido muchas veces.

El estibador Juan Rentería cuanta cómo vio morir a un compañero, una madrugada en que estaban terminando de descargar una motonave. Habían trabajado toda la noche y el compañero, ya cansado y adormilado, no vio un arrume de bultos que, por una mala maniobra

de una máquina, se le vino encima. Murió sepultado por seis toneladas de bultos de azúcar. Ese compañero —según informa Rentería— era de Sevilla, Valle, y estuvo tres días en la morgue porque en Buenaventura no tenía familia que reclamara el cadáver, y Consulfert Ltda., la empresa del alemán Enrique Hansen, para la cual trabajaba, no respondió con nada. Tuvieron que recoger plata de solidaridad entre sus amigos para poder despacharlo para Sevilla.

Dagoberto Victoria sí no murió, pero laboralmente está fuera de combate. Tiene 50 años de edad, de los cuales lleva 30 trabajando como estibador y bracero. O sea que le tocaron las dos épocas del puerto: la de la bonanza cuando Colpuertos existía, y la de las vacas flacas de los últimos tiempos. Ha sufrido varios accidentes, pero el último, ocurrido un día en septiembre de 2005 cuando trabajaba para la empresa de servicios temporales SPP, fue el fatal. Ese día le cayó encima un arrume de bultos de café y quedó gravemente lesionado en una pierna. Una administradora de riesgos profesionales le pagó ocho meses de incapacidad, que no fueron suficientes porque el hombre todavía no se ha curado, sigue cojeando, sigue jodido. Y lo malo es que una vez se le acabó la incapacidad lo echaron de SPP sin un peso de cesantías por los cuatro años que trabajó. Interpuso

una tutela, pero el juez falló en su contra; también interpuso una demanda, que está en curso, pero con muy pocas esperanzas de ganarla porque hasta ahora, dice, no ha visto que los juzgados laborales de Buenaventura hayan fallado alguna vez a favor del trabajador. Y para completar el cuadro de sus desgracias, no tiene posibilidades de pensionarse porque las diferentes cooperativas y empresas de servicios temporales a las cuales ha servido en los últimos diez años, no le cotizaron para pensión; apenas uno, el año 2001, y eso no le sirve para reclamar nada.

Y como si esto fuera poco, a los trabajadores les cobran los daños que causen, despropósito sobre el cual Harold Alegría opina:

Un accidente de trabajo lo tiene cualquiera, pero eso al trabajador portuario no se lo perdonan. No se lo cobran todo de una, le hacen un préstamo para que lo pague y se lo van descontando de las quincenas. Aquí denunciemos el caso de un compañero winchero al que le cobraron millón 200 por una pared que tumbó accidentalmente. Y a otro antes por lo mismo le cobraron dos millones de pesos.

¿Y los sindicatos qué?

Hasta ahora no es mucho lo que los tres sindicatos que funcionan en el terminal portuario han podido hacer para mejorar las condiciones de los trabajadores. Es más, el sólo hecho de que se mantengan vivos y sigan en la lucha ya es todo un logro, dado el medio desventajoso y hostil en el que se mueven; un medio en el que la Sociedad Portuaria no los ve con buenos ojos —sobre todo después de la huelga que en 1997 lideraron los sindicatos y paralizó dos semanas el terminal marítimo—, y los operadores portuarios, que son quienes directamente contratan trabajadores, muy poco atienden sus reclamos.

El Sindicato Nacional de Manipuladores de Carga de los Terminales Marítimos Colombianos (Sintramarítimos), filial de la CUT, es el más importante, o por lo menos el de más afiliados: 1.300. Tiene su sede en un salón de una antigua escuela ubicada a todo el frente de las instalaciones portuarias. Es un caserón de propiedad del municipio al que por los costados y el techo se le ven las costras y las humedades de los más de 90 años que tiene, y quién sabe si también traquea de noche. Sintramarítimos lo comparte con otros dos sindicatos: el de educadores y el de los trabajadores del municipio;

y con una organización bastante curiosa: la Asociación de Desempleados de Buenaventura.

Está también el Sindicato de Braceros, Estibadores y Servicios Auxiliares de Empresas Marítimas de Buenaventura (Simbrasemar), que tiene 510 afiliados; y el Sindicato Gremial de Estibadores y Braceros Portuarios (Sinespraport), ambos filiales de la CTC. Todos fueron producto del proceso de privatización del puerto, que liquidó a Colpuertos y de paso acabó con su sindicato de base. Y tuvieron que crearse como sindicatos gremiales porque la Sociedad Portuaria así lo impuso al no erigirse como patrón único y delegar la contratación a operadores particulares.

Y todos son sindicatos que carecen de recursos (Sintramarítimos despacha con un escritorio y diez sillas blancas de plástico, que es todo su mobiliario), e incluso de la credibilidad de sus propios afiliados; sindicatos que viven desconectados de las centrales obreras de las cuales hacen parte, y en cuyas tesorerías ya anidan telarañas, pues cada vez les entra menos plata. Porque resulta que los trabajadores dicen que no están ganando lo suficiente para atender dos descuentos en su salario: el 5% del aporte cooperativo y el 1% de la cuota sindical. Como el descuento cooperativo no lo pueden

evitar (se los sacan de la quincena), entonces evitan el pago de la cuota sindical, porque esta no hay forma de descontarla en la quincena.

Pero sobre todo son sindicatos presionados por la sobreoferta voraz que impera en el puerto, que pone por el piso el valor de la mano de obra. Son además sindicatos devastados por el proceso de tercerización laboral, que, como ya hemos visto a lo largo de este reportaje, ha precarizado las condiciones de trabajo y ha diversificado tanto los patronos que los sindicatos no tienen a quién pasar un pliego de peticiones o hacer un reclamo con algún futuro.

Al principio los sindicatos fueron bien acogidos por los trabajadores —dice Harold Alegría, hoy presidente de Sintramarítimos pero en ese tiempo winchero raso—. Teníamos la esperanza de que iban a funcionar y a mantener bien las cosas. Pero cuando fuimos a presentar convenciones colectivas no encontramos a quién presentárselas, porque se disfrazaban los patronos, por la cadena de intermediarios.

Y frente a las cooperativas de trabajo asociado los sindicalistas portuarios no terminan de ponerse de acuer-

do. Hay algunos que las defienden, en parte porque se benefician o son cuadros directivos de ellas, como Oliver Mosquera, sindicalista de vieja data, asociado y dirigente de la CTA Coopacífico. El hombre dice que el problema no son las CTA sino el Estado, que las ha debilitado y abandonado a su suerte. “Lo que hay es que fortalecerlas”, concluye. En cambio los dirigentes de Sintramarítimos se oponen radicalmente a las CTA. Su posición es que desaparezcan las cooperativas y que haya un solo patrón en el puerto, que de hecho tiene que ser la Sociedad Portuaria, como lo explica Harold Alegría:

Antes la situación laboral era clara: Colpuertos era el único patrón. Ahora todos los operadores portuarios contratan por separado, o sea que hay muchos patrones. La única que no es patrón es la Sociedad Portuaria, que es la que debiera ser el patrón único. Eso es lo que ahora estamos peleando, que se acaben las subcontrataciones.

El caso es que se avecina un momento propicio para pelear estas reivindicaciones: el momento de decidir si la Sociedad Portuaria sigue manejando el terminal marítimo de Buenaventura, o el Gobierno le cancela

el contrato de concesión que vence en el año 2013, y se lo entrega a otro operador distinto. Es un tema que ya entró en la discusión nacional, sobre todo por los múltiples problemas técnicos y operativos que este año ha tenido la operación portuaria. Los directivos de los tres sindicatos se han reunido dos veces con representantes de la Sociedad Portuaria, de los operadores y del Ministerio de Transporte. En ambas han puesto sobre la mesa la petición de la unidad patronal.

Esa es nuestra esperanza —sostiene Hugo Gómez, fiscal de Sintramarítimos—. Esperamos que ahora, con lo de la nueva concesión y el TLC se le ponga más atención al tema laboral. Queremos que sea la Sociedad Portuaria, o la que quede con la concesión, la responsable de la relación laboral. Queremos estabilidad, no más trabajadores que trabajen para varios operadores; queremos salud ocupacional, que no la han dado; queremos seguridad industrial, que no la han dado; y las cesantías y los parafiscales, que tampoco los han dado.

En Buenaventura ya se habla de la posibilidad de un paro cívico para presionar la solución de los tantos pro-

blemas que aquejan la ciudad, entre ellos la mala hora que viven los trabajadores portuarios.

Y con un paro —sentencia Hugo Gómez— los que más pierden son ellos, los operadores que contratan la carga, porque nosotros ya poco tenemos que perder.