

# NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



**CGT SOLO ES LA HERRAMIENTA**

Afiliate y decide como utilizarla

La CGT constituye una alternativa sindical diferente, tanto en el funcionamiento interno, como en la práctica externa. Una alternativa real, cada vez más fuerte, cada día más reivindicativa. En ésas estamos y a ésas te invitamos. Nuestra oferta se limita a presentarte un espacio sindical y social desde el que defender tus derechos en compañía y apoyo de otros y otras como tú.



# con-tenido

## 03. BARLOVENTO

Rafael Fenoy Rico: La palabra "fascista" la carga el diablo

## 06. RUSA SANTANDER S.L.

Entrevista al máximo responsable en los despidos del remolque portuario de Santander

## 10. TEPESA EN LUCHA

Caja de resistencia tras los episodios de persecución sindical

## 12. SALVAMENTO MARÍTIMO

Sí se puede, pero no quieren

## 16. EVER GIVEN

Desencallado tras seis días bloqueando el Canal de Suez

## 18. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

## 20. PUERTO DE VALENCIA

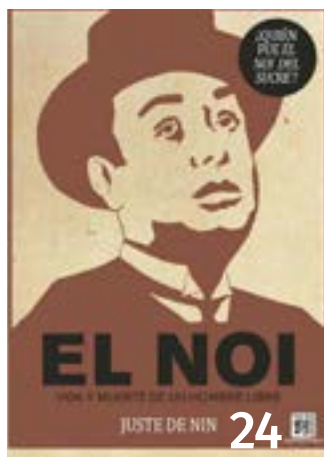
Hay alternativa a la ampliación del puerto

## 26. LIBRO DEL MES

El Noi

## 27. TODO POR HACER

Canarias, la cárcel más grande del Estado



Edita y Publica:

Sindicato Federal de Mar y Puertos de la FETYC-CGT

Avda. del Cid, 154 bajo C.P.46014 Valencia 681 65 98 35 - 96 383 44 40 cgtsectormar@cgt.es

[www.marypuertos.org](http://www.marypuertos.org)



[www.salvamentomaritimo.org](http://www.salvamentomaritimo.org)



# barlovento



## LA PALABRA “FASCISTA”, LA CARGA EL DIABLO

**Rafael Fenoy Rico**

**Militante anarcosindicalista**

“Cuando te llaman fascista sabes lo que estás haciendo bien”, frase que pronunció Isabel Díaz Ayuso a lo largo de una entrevista que mantuvo en Telectinco con Ana Rosa Quintana. La entrevista trataba sobre la valoración que Ayuso hacía sobre el pronunciamiento del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, a propósito del recurso contra la convocatoria electoral el próximo 4 de mayo. La Sra. Ayuso se quejó de los ataques recibidos desde la oposición, momento en el que manifestó: Para posteriormente apostillar “Entonces estás en el lado bueno. En el lado bueno de la historia”.

Por otro lado Juan Carlos Monedero, pocas horas más tarde, valorando la última decisión del Sr Iglesias, aún vicepresidente del gobierno de España, de presentarse a las elecciones madrileñas, antes citadas, dijo lo siguiente: “Es muy generoso, le puede mucho más parar el fascismo de Ayuso”, al ser entrevistado, también por Ana Rosa,

Preocupación debería suscitar que personas que asumen responsabilidades políticas desconozcan el alcance y significado del calificativo “Fascista” o trivialicen su uso. Y en el contexto desde donde se dice, una entrevista en un programa televisivo, el término

**El término fascista se bastardea hasta límites inaceptables, rebajando su trágico contenido histórico a mera anécdota.**



fascista se bastardea hasta límites inaceptables, rebajando su trágico contenido histórico a mera anécdota. Comparar al fascismo con algo bueno, así como tachar de fascista a quien, como la Sra. Ayuso, ejerce el poder que tiene de la manera que le parece conveniente, son manifestaciones que en nada ayudan a comprender el terror que el fascismo provocó en la reciente historia europea y española.

Utilizar este, como otros conceptos, con esa ligereza en nada ayudan a prevenir los sangrientos acontecimientos que el fascismo provocó en millones de personas desde que asumiera el poder tanto en Italia, como Alemania y la posterior fundación de partidos fascista en todo el mundo y especialmente en la Es-

paña de la Guerra Civil y la subsiguiente dictadura franquista. Históricamente los partidos fascistas nacen y van creciendo, a lo largo de la década de los años 20 del siglo pasado, como reacción al desarrollo de los partidos comunistas y sindicatos libertarios como consecuencia del triunfo de la revolución rusa de 1917.

Los grandes intereses capitalistas ven una grave amenaza en el avance del movimiento obrero y, para oponerse a éste, financian y apoyan la creación de partidos políticos fascistas. Pueden hacerlo en el seno de sociedades “democráticas”, a pesar de que curiosamente todos los partidos fascistas se definen como totalitarios, autoritarios, antimarxistas y antidemocráticos.

Las palabras de Franklin

**Los grandes intereses capitalistas ven una grave amenaza en el avance del movimiento obrero y, para oponerse a éste, financian y apoyan la creación de partidos políticos fascistas.**

D. Roosevelt, presidente de Estados Unidos, escritas en su discurso de 1938 justificando la "ley anti-trust", son clarividentes y de una rabiosa actualidad. "La primera verdad es que la libertad de una democracia no está a salvo si la gente tolera el crecimiento del poder en manos privadas hasta el punto de que se convierte en algo más fuerte que el propio estado democrático. Eso, en esencia, es el fascismo - la propiedad del estado por parte de un individuo, de un grupo, o de cualquier otro que controle el poder privado." Por eso toda iniciativa legislativa que debilite el interés común, en beneficio del interés privado, debería ser calificada de "fascista". Se pone en manos privadas la sanidad, la educación, la atención a los mayores, las fuentes de energías y recursos naturales, con el

único fin de servir a intereses privados, debilitando el poder del conjunto de la sociedad, privatizando lo público. Y lo paradójico es que la mayoría de los políticos que apoyan esta expropiación de lo público, en lugar de fascistas se denominan demócratas y, más paradójico aun, cuando una parte de la ciudadanía aplaude las políticas privatizadoras, que acaban siempre siendo monopolísticas y que como la historia ha demostrado, es un paso inevitable hacia el exterminio de los diferentes.

Una sociedad democrática tiene como principal objeto mantenerse democrática y por ello debe defenderse del Fascismo, de todos los fascismos. Por eso Sra. Ayuso "Cuando te llaman Fascista" es que estas en el lado oscuro, nada bueno por cierto.

**Una sociedad democrática tiene como principal objeto mantenerse democrática y por ello debe defenderse del Fascismo, de todos los fascismos**





L I B R O  
**Pensamiento**  
septiembre 1988 104

NO SIEMPRE  
Los imaginarios  
libertarios en  
el ámbito de  
la cultura y la  
creación artística

LOS INVESTIGADORES ESPAÑOLES EN LOS PAÍSES  
DEL FEMINISMO INTERNACIONALISTA  
LA DISCIPLINA CONTRA EL MICHOUZALISMO  
CRÓNICA DE LAS REVUELTAS EN CHILE  
MAGLAIET, UN GITANO AL FRENTE DE LA CNT



# ENTREVISTA AL MÁXIMO RESPONSABLE DE LOS DESPIDOS EN LA EMPRESA DE REMOLQUE PORTUARIO DE SANTANDER

Hemos trasladado nuestra preocupación a Puertos del Estado, y a las Presidencias de las Autoridades Portuarias de Barcelona y Santander. Especialmente decepcionante la respuesta de esta última, cuyos gestores además de cobrar un buen salario, tienen la obligación de velar porque se respeten la legislación vigente por parte de las empresas que prestan servicios esenciales en dicho puerto.

**E**l 24 de marzo, entrevistamos desde Radio Klara, en el programa de CGT EN ACCION, al máximo responsable de la empresa de Remolcadores del Puerto de Santander RUSA SANTANDER S.L., Roberto González Barcenilla, de la cual era Administrador Único, al menos en la fecha reciente que desde ese cargo impugna el preaviso electoral presentado por sus trabajadores.

El Sr. Roberto también ostenta la categoría de Apoderado en Remolques Unidos S.L., empresa (o grupo) a la que pertenece RUSA SANTANDER y por cierto también RUSA MÁLAGA.

Además existía una empresa, ahora extinta, llamada Remolcadores Unidos S.A. ¿RUSA?

Lo cierto es que el despiste que genera en los trabajadores este entramado hace posible que incluso se confundan para quien trabajan, aunque algo es evidentemente indiscutible, lo hacen para Don Roberto González, quien hace y deshace, y en este caso fulminantemente despide a dos trabajadores.

El 29 de enero, se le hace llegar el preaviso registrado a la dirección de la empresa. Es un viernes. El 1 de febrero, al lunes siguiente, se reciben sen-

das cartas de despido, argumentando “bajo rendimiento”. Ambos trabajadores, uno con una antigüedad de 16 años y el otro con 9 meses constan de algún modo como promotores del proceso electoral.

Don Roberto, en la entrevista niega la relación, “pura coincidencia”, dice en una muestra de cinismo.

Del mismo modo niega que tener conocimiento de denuncia alguna sobre la empresa.

Lo cierto es que este próximo mes de abril tiene dos juicios. El primero relacionado con un grave accidente laboral suce-



**¡Organízate con nosotros!**  
Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

**CGT**  
SECTOR MAR Y PUERTOS

Un sindicato combativo, honesto y solidario



dido ya hace un tiempo, y el siguiente sobre el despido de Pablo, donde se pide un nulo radical al entender que se han vulnerado sus derechos fundamentales.

También debe saber y sino se lo informamos, que por parte de la Confederación hay una demanda por tutela de derechos fundamentales, cuyo juicio aun no tiene fecha. Vamos que parece que Don Roberto tiene algunos importantes lapsus de memoria o una curiosa interpretación de la realidad.

Adelantamos que otros muchos incumplimientos hemos detectado de como gestionan esa empresa, y de graves consecuencias sobre la seguridad y la salud laboral. La CGT va a tomar también las medidas necesarias para exigir que se corrijan y se proteja a las tripulaciones de RUSA, algo que al parecer le importa poco a Don Roberto.

Hemos trasladado nuestra preocupación a Puertos del Estado, y a las Presidencias de las Autoridades Portuarias de Barcelona y Santander. Especialmente decepcionante la respuesta de esta última,

cuyos gestores además de cobrar un buen salario, tienen la obligación de velar porque se respeten la legislación vigente por parte de las empresas que prestan servicios esenciales en dicho puerto.

Nos hemos dirigido por ultimo al Presidente de la Comunidad de Cantabria, Don Miguel Ángel Revilla, del cual aun estamos esperando respuesta.

Y sin duda, en los próximos días vamos a seguir poniéndonos en contacto con Partidos, Administraciones y organizaciones para exponer el caso. Además estamos preparando acciones sindicales para evidenciar la injusticia sufrida por nuestros compañeros.

Disfrutad de la entrevista, disculpad nuestra falta de profesionalidad radiofónica, y escuchadla con sano espíritu crítico.

**“Don” Roberto, en la entrevista niega la relación, “pura coincidencia”, dice en una muestra de cinismo.**



**EMISIÓN QUINCENAL  
CADA 2 MARTES 21:00H.**

Click en la imagen para escuchar ivoox

**#CGTenAcción76** Hablamos con Roberto González, apoderado de Remolques Unidos SL 24/03/21

CGT EN ACCIÓN Suscribirse Descargar App

RADIO KLARA 104.4 FM VALÈNCIA

00:00 09:03



# TEPSA EN LUCHA

**MACARENA AMORES**  
Gabinete de prensa de CGT  
Sector Mar y Puertos

**CGT denuncia que los despidos y la persecución laboral por parte de la dirección empresarial inciden mayoritariamente en miembros de esta sección sindical**

La sección sindical de CGT en TEPESA Barcelona ha emitido un comunicado en los últimos días en los que anuncia el establecimiento de una caja de resistencia tras los episodios de persecución sindical que algunos trabajadores están padeciendo tras reanudarse la lucha contra la pre-

carización, la explotación y los despidos en esta empresa.

Según CGT, desde finales del año 2020 y tras la adquisición de TEPESA por parte de RUBIS TERMINALS i SQUARED CAPITAL, la dirección ha optado por eliminar poco a poco los derechos y condiciones laborales que las plantillas durante años de reivindicaciones habían logrado. En este sentido, CGT indica en este comunicado que la nueva dirección empresarial ha iniciado otra campaña consistente en abrir expedientes sancionadores y llevar a cabo despidos disciplinarios contra quienes se organizan y luchan por sus derechos laborales.

Los anarcosindicalistas consideran que la dirección empresarial está utilizando el chantaje y la extorsión económica como herramienta para lograr el único objetivo de coaccionar y doblegar a los sindicalistas y al resto de las planti-

llas. Y es por este motivo por el que han vuelto a establecer una caja de resistencia ES 10 0073 0100 5605 5203 7269 con el objetivo de respaldar las acciones sindicales del colectivo de trabajadores de TEPESA.

CGT ha recordado en el comunicado que desde el año 2014 TEPESA viene aplicando un plan de reestructuración que aplicó con un ERE cuyo verdadero objetivo era invalidar por completo el Convenio Colectivo que se había negociado, aplicando reducciones de puestos de trabajo, externalizando servicios y precarizando las condiciones laborales de los que quedaban. Por todo ello, desde CGT advierten que no tolerarán más atropellos contra las personas trabajadoras que prestan su servicio en esta empresa y no descartan llevar a cabo cuantas acciones sindicales sean necesarias en defensa de la dignidad de sus puestos de trabajo.

**DÓNA**  
**SUPORT A LA**  
**LLUITA AL PORT**



**CAIXA DE RESISTÈNCIA**

**ES10 0073 0100 5605 5203 7269**

Treballadors/es de CGT a TEPESA Barcelona



# Salvamento MARITIMO

## SÍ SE PUEDE, PERO NO QUIEREN

**MACABENA AMORES**

Gabinete de prensa de CGT Sector Mar y Puertos

**“Existe el dinero para reforzar las tripulaciones y hacer más eficaces los rescates de vidas en la ruta canaria, pero no se realizan las contrataciones y se invierten cantidades millonarias en tecnología, que una vez adquirida también necesitará mano de obra para su funcionamiento”. Ismael Furió (Secretario de Organización del Sector Mar y Puertos de CGT).**

**E**xiste el dinero para contratar a más personal de refuerzo en Salvamento Marítimo, pero el Gobierno español no lo hace. Pasada la “fiebre mediática” de los presupuestos, como explica Ismael Furió en una entrevista para COPE Canarias esta misma

mañana, -y sabiendo que ya la actualidad política se centra en las elecciones de Madrid, las dimisiones y los cambios de sillones y despachos-, no solo no se llevan a cabo estas contrataciones, sino que además, desde las cúpulas políticas del ente, admiten que las trabas burocráticas para des-

tinar esta partida presupuestaria a los refuerzos exigidos por CGT son importantes y llevará su tiempo superarlas. Mientras, asistimos a un nuevo repunte de llegadas, la muerte de niños y la desaparición de embarcaciones, como el caso de la última patera. 'Caminando Fronteras' difundía el desesperado mensaje de sus ocupantes pidiendo auxilio, y cuya búsqueda en el Atlántico mantiene activada Sasemar en estos momentos.

La APDHA, en su informe anual sobre Derechos Humanos en la Frontera Sur correspondiente al año 2021, ha dado a conocer bastantes datos sobre el drama migratorio de miles de personas en nuestras costas. Según esta ONG, durante el pasado año murieron o desaparecieron intentando llegar a Europa 1.717 personas migrantes. De todas ellas, solo se pudieron recuperar el cadáver de 637. Pero lo que es peor aún,

según este colectivo, es que en nuestra sociedad no solo se ha interiorizado que las políticas migratorias de los Gobiernos de la Unión Europea – entre ellos el de nuestro país–, sean legítimas, sino que también se ha puesto en marcha todo un sistema de medidas judiciales, sociales y políticas que responsabilizan de esta situación a criaturas que huyen de la miseria, de guerras, de desastres naturales, de los efectos del cambio climático o simplemente que lo hacen persiguiendo una oportunidad de futuro que les lleve a tener una vida digna. Y esto no es ningún delito.

Desde la sección sindical de CGT en Salvamento Marítimo conocen a la perfección los detalles del viaje de una persona migrante a través de la ruta canaria. Este viaje tiene poco que ver con el que se hace, aunque también es muy peligroso, a través de la ruta del

**Desde la sección sindical de CGT en Salvamento Marítimo conocen a la perfección los detalles del viaje de una persona migrante**



estrecho de Gibraltar o del mar de Alborán, en el que también han muerto y desaparecido muchísimos seres humanos. A diferencia, el trayecto que una persona migrante realiza hacia la península a bordo de una embarcaciones inestables y precarias por el Atlántico, es mucho más largo, está lleno de más peligros y por lo tanto tiene menos posibilidades de acabar bien. Según Ismael Furió, el problema no está ya en los medios materiales de un servicio como Salvamento Marítimo. Los medios destinados a atender cualquier emergencia en el archipiélago canario son amplios, pero no así el número de profesionales que tienen que encargarse de ellos. Las plantillas son muy precarias, insuficientes como desde CGT se viene demandando históricamente, y soportan una gran carga de trabajo en un servicio esencial a la hora de evitar muertes, entre otras cosas porque son estos trabajadores los primeros en llegar y gestionar cualquier tipo de emergencia que acontezca en la mar.

La muerte de seres humanos en cualquiera de estas rutas marítimas guarda relación con los recortes de profesionales del salvamento marítimo en entes que (paradójicamente) fueron creados para salvar vi-

das, y que desde determinados sectores intentan destruir, privatizar, eliminar o convertir en cualquier cosa alejada de lo que obviamente es: un servicio público y civil.

Las llegadas de personas al Estado español, a través de la ruta del Atlántico, fueron importantes durante el verano de 2020. Luego, a partir de octubre, estas llegadas sufrieron un leve descenso, seguramente debido a las condiciones meteorológicas con las que se encontraban. Durante meses, organizaciones como CGT estuvieron exigiendo más personal, al menos en las unidades con una mayor carga de trabajo. Estas plantillas partían de una situación de gran precariedad debido principalmente al número insuficiente de personas en las cubiertas de las lanchas dedicadas a atender este tipo de emergencias. Furió ha recreado muchas veces la situación del marinero que totalmente solo, en la cubierta de una Salvamar, hace frente al rescate de náufragos desesperados, asustados y nerviosos en alta mar. Rescatar sin más ayuda en cada salida a 30, 40 o 50 personas se convierte en una labor prácticamente imposible. Por eso, en el mes de diciembre de 2020, fruto de la presión sindical, el Gobierno de PSOE-UP cedió, dotando

**Actualmente se han conseguido algunos avances de importancia en el plano socio laboral gracias a la presión de los trabajadores, pero es necesario la renovación de la dirección de SASEMAR si queremos mantener un Salvamento Marítimo eficaz y de calidad.**



**GA**  
germal abogados

Más de 20 años de experiencia en la defensa de los trabajadores, tanto en lo individual como en lo colectivo

**DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO**

Teléfono: 681 65 98 35 [www.germalabogados.net](http://www.germalabogados.net)

de más tripulantes a algunas unidades de Salvamento Marítimo. El ministro José Luis Ábalos anunciaba en otra puesta en escena mediática más el aumento de las tripulaciones que solo duraron 30 días. Pasado este mes, estos refuerzos fueron retirados.

A pesar de que en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) se logró que una partida económica de 2'5 millones de euros se destinase a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) para el incremento de las tripulaciones, se ha reconocido abiertamente que la burocracia sigue unos tiempos y de momento no se van a realizar más contrataciones para aumentar la flota del organismo público, volviéndose al punto de partida.

Desde CGT inciden en algo tan importante como es el hecho de la falta de voluntad política

a la hora de acabar, o paliar, el drama de tantas personas migrantes. Este servicio público vuelve a estar bajo mínimos ante un nuevo repunte de llegadas, como el que se está produciendo en estos días, y con una cantidad más que suficiente de dinero que serviría para la contratación de más manos en la lucha contra miles de muertes y desapariciones. Las consecuencias son tan obvias que duele tener que volver a escribirlas porque se constatan con la muerte de la pequeña de dos años de Mali hace tres días o con la llamada desesperada de personas que ven que su embarcación se hunde y nadie les rescata hace pocas horas.

Afirmaba Furió, *“nuevas embarcaciones son construidas con anuncios propagandísticos y puestas en escena a través de los medios de comunicación, pero si en estos nuevos medios no van personas que*

*los hagan eficaces de poco o nada sirve invertir grandes cantidades de dinero público. De poco o nada nos servirán casi 20 millones de euros en drones si luego no tendremos a gente que pueda utilizarlos”.*

Ni más sueldo, ni más descansos... solo más personas que puedan rescatar e condiciones de seguridad a quienes desesperados se lanzan al mar como última esperanza. Pero no quieren.



# EVER GIVEN

## DESENCALLADO TRAS SEIS DÍAS BLOQUEANDO EL CANAL DE SUEZ

**EFE**

**E**l buque de bandera panameña Ever Given ha sido “refloatado parcialmente” este lunes (29 de marzo de 2021), tras seis días varado en el Canal de Suez, lo que provocó la suspensión de uno de los pasos marítimos más importantes del mundo, aunque no está claro cuándo reabrirá, informaron firmas que ofrecen servicios logísticos en canales y estrechos.

“Ever Given ha sido refloatado parcialmente en el canal de Suez”, ha indicado la firma Leth Agencies al publicar una foto satélite del gigante portacontenedores que mostraba que se había movido la popa de la embarcación, una información también publicada por la firma Inchcape, que añadió que el barco “está siendo asegurado”, sin dar más detalles.

Este avance se produjo tras el inicio de unas maniobras de arrastre con 10 remolcadoras y varias dragas aprovechando la marea alta al amanecer de este lunes, anunciado por la



Autoridad de Canal de Suez en su cuenta de Facebook, aunque hasta el momento no ha confirmado la información de que haya sido refloatado parcialmente.

Se desconoce cuándo el buque será liberado por completo en una semana en la que las autoridades se mostraron optimistas por la luna llena y la subida de las mareas para desencallar la gigantesca embarcación de 400 metros de eslora.

La naviera Maersk, la principal que opera en el canal de Suez, señaló el domingo que, una vez liberado el paso, se requerirán entre tres y seis días para deshacer el gran atasco que se ha generado en esta vía, que supone la ruta marítima más corta

entre Asia y Europa y por la que transita más del 10% del comercio marítimo mundial y el 25% de los contenedores de mercancías.

El puerto jordano de Aqaba, en el mar Rojo, ya ha preparado un plan de contingencia de cara a la llegada de muchos barcos cuando el canal de Suez sea finalmente desbloqueado.

Por el canal de Suez pasa gran parte del petróleo procedente del golfo Pérsico rumbo a Europa y otros países del Mediterráneo, y en menor medida a Estados Unidos y otras partes del mundo. Asimismo es la puerta de entrada a Europa de muchas mercancías desde Asia, como componentes electrónicos y para automóviles.





Bloomberg informa que hay al menos 450 barcos esperando pasar. El puerto jordano de Aqaba, en el Mar Rojo, ya ha preparado un plan de contingencia de cara a la llegada de muchos barcos cuando el canal de Suez sea finalmente desbloqueado. Según el director general de este organismo, “la Comisión ha aumentado el estado de alerta en el puerto de Aqaba para garantizar la seguridad marítima en el caso de que la nave que está bloqueando actualmente el canal de Suez sea reflagada”, recoge la agencia oficial de noticias Petra.

Cabe destacar además que por el canal de Suez pasa gran parte del petróleo procedente del golfo Pérsico rumbo a Europa y otros países del Mediterráneo, y en menor medida a Estados Unidos y otras partes del mundo. Asimismo es la puerta de entrada a Europa de muchas mercancías desde Asia, como componentes electrónicos y para automóviles.

Tras estas informaciones, el petróleo registra caídas de importancia, de hasta dos puntos porcentuales. De esta manera, el barril de Brent, de referencia

en Europa, se mueve por encima de la cota de los 63 dólares, mientras que el de West Texas, de referencia en EEUU, sigue por debajo del nivel de los 60 dólares.

El barco quedó encallado el martes y desde entonces ha causado un atasco sin precedentes en una de las rutas comerciales más transitadas del mundo, que ha provocado el desvío de más de 200 navíos y la parálisis de bienes por valor de 9.500 millones de euros diarios.

# MARINA

## Noticias Breves



### Balearia estudiará la viabilidad de recuperar la autopista del mar entre Gijón y Nantes

Puertos del Estado, el Gobierno del Principado y la naviera Balearia han acordado actualizar los estudios de demanda y potenciales volúmenes de negocio que podría tener la conexión marítima entre el puerto de Gijón y la localidad francesa de Nantes para analizar la posibilidad de restablecer la autopista del mar «en el menor tiempo posible».

Así lo ha señalado el viceconsejero de Infraestructuras, Movilidad y Territorio, Jorge García, tras reunirse de manera telemática con responsables de Puertos del Estado, del puerto de El Musel y con el director general de Negocio de la naviera Balearia, George Bassoul, después de conocer que el la naviera

carece de financiación europea.

En la reunión la compañía ha reiterado su interés en volver a explotar la ruta marítima entre Gijón y Nantes dado que pretende abrir nuevos mercados en su cartera de negocio incluyendo las travesías en el Atlántico y se ha acordado realizar una actualización de los estudios de demanda y potenciales volúmenes de negocio.

Los agentes implicados se han dado un plazo de mes y medio para poder tener un equipo de trabajo que vaya recogiendo estos datos y que pueda generar la información necesaria para evaluar los datos en una próxima reunión.



### El Puerto de Barcelona otorga a Baleària una estación marítima temporal

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona (España) ha decidido otorgar a Baleària una concesión de ocho años de duración para instalar una estación marítima temporal, la cual se ubicará en un edificio en el que también se encuentra terminal de Port Nou.

La nueva instalación dispondrá de unos 453 m<sup>2</sup> y un aparcamiento de 2.687 m<sup>2</sup>. La idea de Baleària es emplear esta zona para el pasaje que embarca con su vehículo particular en el Muelle Adosado.

A través de esta área, la naviera podrá mejorar el servicio que ofrece a los pasajeros que viajan entre Barcelona y las Islas Baleares. Hasta el momento, las actividades de admi-

nistración de venta de billetes, el checking y la facturación se realizaban en las oficinas del operador localizadas en la Estación Marítima de Drassanes, es decir, en el muelle de Barcelona.

No obstante, existían ocasiones en las que los pasajeros tenían que ir hasta el embarque del muelle Adosado, donde también operan los buques de la firma. Cabe destacar que, la concesión será temporal porque el operador marítimo está planeando instalar una nueva estación marítima al sur del Muelle Adosado, de forma que pueda gestionar todas las embarcaciones que escalan en Barcelona, desde donde conecta en la actualidad con Palma de Mallorca, Alcudia, Ciutadella, Ibiza y Formentera.

# MERCANTE

Noticias Breves



## Los acreedores quieren elegir un CEO para Naviera Armas

Naviera Armas- Trasmediterránea tendrá que cumplir un nuevo requisito si quiere mantener el apoyo de sus bonistas y bancos acreedores: tendrá que cambiar de CEO. Según informa El Confidencial, han encargado a la consultora Spencer Stuart la búsqueda de candidatos.

Si bien no quieren desplazar a la familia Armas, propietarios de la compañía, sí que pretenden profesionalizar la dirección y contar con un Consejero Ejecutivo externo. Cabe destacar que actualmente Antonio Armas Fernández ostenta la presidencia y controla las operaciones.

Este requisito es fundamental para que los acreedores apoyen la reestructuración de deuda de la empresa, disparada hasta casi los 900 millones de euros.

Ya en diciembre de 2020, se alcanzó un acuerdo de 'standstill' por el que la empresa se comprometía a no declarar el concurso de acreedores, mientras que bonistas que representan el 72% de los bonos emitidos acordaban no emprender acciones legales por el impago de los intereses. Ahora estos acreedores podrían llegar incluso a comprometerse para inyectar más capital o a convertir la deuda en acciones.



## Suardiaz construirá dos buques "verdes" para la Autopista del Mar

Los dos buques en proyecto se incorporarán a la Autopista del Mar, en un plan ambiental que incluye la descarbonización de la terminal de Bouzas, base de operaciones del tráfico ro-ro.

Según informa la Autoridad Portuaria, Riva apuntó a cinco puntos principales de acción en Bouzas: la sustitución de las cabezas tractoras por nuevas tecnologías medioambientalmente más sostenibles, como el GNL o el hidrógeno, lo que permitiría reducir las externalidades negativas del transporte de mercancías entre el centro de producción/almacenaje del Grupo Stellantis en Vigo y el área portuaria de

Bouzas; la sustitución de equipos de trabajo convencionales en la Terminal de Vigo por tecnologías más eficientes y mejores para el medio ambiente; la generación de energía limpia mediante la instalación de placas fotovoltaicas en las instalaciones de la naviera en Bouzas; la creación de una infraestructura de puntos de recarga para vehículos de movilidad sostenible; y un sistema de transferencia a buque con mangueras flexibles criogénicas, dispensador de gas natural licuado a vehículos pesados y ligeros y un sistema de transferencia para camiones cisterna.



# Valencia hay alter- nativa a la amplia- ción del puerto

Catedrático de Geografía Humana  
[eldiario.es](http://eldiario.es)

**M**erecemos un debate en el que nuestros representantes democráticos (en el gobierno y en la oposición) argumenten con claridad las razones de su posición

Hay decisiones políticas que son irreversibles y que marcan para siempre futuro de una ciudad o de una región. La ampliación del puerto de Valencia y la aprobación de un acceso Norte forman parte de ese tipo de decisiones. De lle-

vase a cabo, Valencia pasaría a formar parte del grupo de ciudades “sucias” del Mediterráneo, como Algeciras, Marsella o Génova, y sería conocida en todo el mundo por haberse convertido en un gigantesco almacén global de contenedores, transportados por portacontenedores aún más gigantescos y gestionado en régimen de monopolio por un muy reducido grupo multinacional de empresas en un contexto absolutamente desregulado.

El debate de fondo, a mi juicio, está mal orientado. Frente al discurso mayoritario de quienes insisten en centrar la atención en si es necesaria o no una nueva declaración de impacto ambiental -una decisión que deben tomar los técnicos se afirma- creo que la decisión es exclusivamente política y persistir en el error de la ampliación, tomada en su día, marcará un antes y un después para el futuro de la ciudad y del área metropolitana. Como ya dije en estas páginas, aquí y aquí, los responsables políticos tienen tomada una decisión, pero todavía están a tiempo de cambiar de rumbo. Sostengo

que es un error y que podríamos aspirar a mucho más y apostar por otro modelo de ciudad. La discusión sobre la ampliación del puerto de Valencia no está zanjada. No puede estarlo puesto que todavía quedan muchas dudas razonables por despejar. El debate mantenido hasta ahora ha sido positivo, pero debe proseguir. Incluso si se mantienen firmes en su decisión al menos tienen que respetarse las formas y con menos apresuramiento y mucha más información explicar todas las implicaciones.

El proceso hasta ahora seguido es una muestra más de nuestro déficit de gobernanza territorial y en gran parte remite a lo que conocemos como ejemplo de “captura del regulador”. Una decisión de esta trascendencia histórica merece ser muy medida. La cuestión de fondo no es si la ampliación requiere o no una nueva declaración de impacto ambiental. Ese no es, a mi juicio, el marco del debate. Eso estaría, si acaso, en el tercer nivel de la discusión. Previamente deberían ponderarse razones geopolíticas, estratégicas, ambien-

tales, económicas, sociales y culturales que merecen ser consideradas. Y todas ellas deben ser discutidas y valoradas. Sin embargo, hasta ahora hay más preguntas que respuestas.

La primera cuestión que los poderes públicos que son el Estado han de valorar y decidir es la siguiente ¿Es conveniente y adecuado situar en Valencia un mega puerto (un hub) interoceánico para contenedores transportados por gigantesco barco capaces de transportar más de 20.000 contenedores cada uno? ¿Queremos que la ciudad de Valencia y su región metropolitana sean como Marsella, Génova, Algeciras o El Pireo)? ¿Podemos apostar por otras opciones cuando todavía es posible y que nuestro modelo de ciudad pueda ser otro muy distinto como ya defendía hace años aquí nuestro añorado José Miguel Iribas y que ahora adquiere mayor relevancia en el actual contexto de relativa desglobalización y con mayor conciencia medioambiental? ¿No tenemos nada mejor que ofrecer que un inmenso polígono industrial ganado al

mar para descargar y cargar contenedores de los que una buena parte no tienen relación alguna con la economía regional? ¿Hemos abandonado para siempre la idea de hacer de Valencia, su fachada marítima y su región metropolitana un territorio de calidad que apueste por el conocimiento, la innovación y la sociedad digital, con un potente hub tecnológico vinculado a sus dos potentes universidades y centros de investigación, con capacidad de atraer talento y generar empleo con alto valor añadido?

La segunda gran decisión estratégica que los poderes que son el Estado debería analizar es la siguiente ¿Estamos en condiciones de hacer de Valencia un centro fundamental de logística y transporte con inversiones asumibles y al tiempo modernizar todo el transporte de cercanías apostando decididamente por una política pública en favor de la movilidad sostenible a escala metropolitana? ¿Dónde deben priorizarse las inversiones dado que no existen recursos para todo? ¿Comprometiendo cente-



nares de millones de euros en un nuevo acceso Norte por carretera para el puerto, todavía sin concretar en su trazado y en los compromisos presupuestarios, o dedicando mayor atención a otras inversiones estratégicas?

Recordemos que siguen pendientes, y reiteradamente demoradas, inversiones estratégicas fundamentales para la ciudad como el túnel pasante con un coste estimado de unos 1.000 millones de euros (incluida la estación subterránea) y sus posibles alternativas. Los proyectos informativos una vez hechos públicos permitirán el gran debate social sobre las

distintas alternativas, conocer los compromisos presupuestarios en cada caso y los efectos territoriales y ambientales. De otra parte, el área metropolitana necesita con urgencia un plan metropolitano de movilidad. Un plan integrado de modernización y más recursos para devolver seguridad y calidad de vida a millones de personas que son usuarias del servicio de cercanías. La Comunitat Valenciana puede tener futuro en la logística y en el transporte pero con infraestructuras adecuadas. Por último, convendría repensar un modelo logístico alternativo al hasta ahora hegemónico, de inspiración neoliberal. Creo que esa es

la prioridad ahora. Infraestructuras, como por ejemplo estaciones intermodales, que además no obligan a comprometer elevados presupuestos públicos, pero que son proyectos estratégicos de gran ayuda para la economía regional. Un acuerdo entre administraciones para garantizar coordinación e inversiones en esta dirección sentaría las bases de un futuro y de un modelo más acordes con nuevos valores y paradigmas.

En tercer lugar, en el caso de que la decisión política final fuera apostar por la ampliación del puerto, la tercera discusión que habrían de abordar los poderes públicos es la siguiente ¿Exis-

ten opciones para conciliar dicha ampliación sin que ello suponga riesgo para la salud de los ciudadanos, una degradación ambiental, territorial y paisajística irreversible y el deterioro de fondo marino y destrucción de las playas del Sur de la ciudad? ¿Se han considerado adecuadamente las consecuencias de un accidente de uno de estos gigantescos portacontenedores en el puerto?

Si se optara por una ampliación con acceso norte por carretera para camiones, aquí mis objeciones son muy severas. No se puede reducir a un mero expediente administrativo sino que compete a los responsables políticos de los tres niveles de gobierno. No pueden eludir su responsabilidad reduciéndolo a meros informes de técnicos. Éstos solo deberían intervenir en el momento en que tomada definitivamente la decisión política de apostar por un hub interoceánico tuvieran que evaluar qué impacto ambiental tendría la ejecución del proyecto.

Es comprensible y lógico que aquellos

grupos y sectores que tienen interés en que el proyecto se realice utilicen todos los recursos a su alcance, que son muchos, para exigir que los poderes públicos adopten esta decisión. Pero los responsables políticos vienen obligados a considerar la decisión mirando mucho más allá de legítimos intereses privados, ponderando todas las ventajas e inconvenientes, evitando cualquier tentación de “captura de políticas” y dando respuesta clara y transparente a cuestiones muy importantes como las siguientes:

**a)** Presupuestos y compromisos plurianuales de las diferentes administraciones públicas. Recordemos que, contra la que suele afirmarse, la inversión no está hecha y las cantidades de recursos públicos que hay que comprometer para acometer la ampliación y para la construcción de la conexión por el Norte por carretera debe ser conocida y presupuestada. Hasta ahora esa información, en caso de existir, no se ha hecho pública. Tampoco los compromisos que tendría que asumir, en su caso, cada adminis-



tración.

**b)** Contaminación. Recuerden que solo uno de esos gigantescos portacontenedores es capaz de transportar 20.000 contenedores, lo que significa 20.000 camiones. Existe suficiente información académica de otras áreas portuarias europeas (Marsella, Bahía de Algeciras) que aporta evidencias sobre contaminación atmosférica y riesgos para la salud y la seguridad de las personas.

**c)** Impacto ambiental, territorial y paisajístico. La decisión va en dirección contraria a las iniciativas legislativas y recomendaciones en materia medioambiental impulsadas desde la Unión Europea, el gobierno español, la Generalitat Valenciana y muchos gobiernos locales del área metropolitana de Valencia. La ampliación contradice por completo la orientación de normativas y declaraciones en favor de gestión integrada de zonas costeras y de protección de uno de los paisajes culturales más importantes del mundo, L'Horta de València. El impacto paisajístico y visual en la zona de playa, en un espacio declarado Sistema Importante

del Patrimonio Agrícola Mundial (SIPAM) que está protegido por una ley específica será muy importante; contradice la declaración de la Comunidad Valenciana como espacio de emergencia climática y zona de bajas emisiones; el impacto en el fondo marino de estos mega-contenedores y en la zona costera del Sur, incluida la Albufera, son bien conocidos.

**d)** Datos reales de necesidades. El puerto dispone de espacio libre disponible hasta 2030 y no sabemos qué ocurrirá durante esta década en materia de comercio internacional en un contexto de incertidumbre sobre tendencias del comercio mundial y de creciente desglobalización que la pandemia global ha acentuado. Lo prudente sería esperar.

**e)** Creación de empleo. Este argumento no se justifica más que durante el periodo de construcción física de la ampliación. Después, como es sabido, la tecnología hará que se produzca una reducción del empleo en los puertos de la mano de procesos de automatización/me-canización.

**f)** Impacto real de la ampliación en la economía regional. Los intereses de la economía regional no requieren de ampliación alguna durante esta década. El actual tamaño resuelve nuestras necesidades. La ampliación sirve más bien a los intereses de las compañías adjudicatarias para proceder a trasiego de contenedores, muchos de ellos vacíos, en las propias terminales. Y parten de hipótesis de expansión del comercio internacional que son discutibles. Sorprende tanta seguridad de algunos responsables a la hora de hablar de escenarios futuros hasta 2050 cuando acabamos de comprobar cómo un cisne negro puede cambiar el orden mundial y nuestras propias vidas en menos de seis meses.

**g)** Consideraciones geopolíticas. Es perfectamente comprensible para cualquier conocedor de geopolítica mundial que el Partido Comunista Chino considere el puerto de Valencia como "la puerta de Europa". Cosa distinta es si a la Unión Europea, al gobierno de España, a la propia Generalitat Valenciana y a nuestros aliados tradicionales les

interesa que el puerto de Valencia sea la puerta (trasera) de los intereses geoestratégicos de China en esta parte de Europa.

**h)** Una decisión de este calado precisa de una completa evaluación ambiental estratégica y después una nueva declaración de impacto ambiental. Es más, aunque la actual normativa permitiese acometer la ampliación con la desfasada declaración de hace quince años, y a mi juicio no es el caso, los poderes públicos hubieran debido impulsar motu proprio esas evaluaciones y no atrincherarse en posiciones tan inapropiadas como inexplicables.

Los ciudadanos tienen que saber, tienen que poder elegir, tienen derecho a una información completa y veraz. Merecemos un debate en el que nuestros representantes democráticos (en el gobierno y en la oposición) argumenten con claridad las razones de su posición. Asuman su responsabilidad, lideren el debate y expliquen el coste de sus decisiones a la ciudadanía. En eso consiste la democracia. Si, como se afirma, somos una de las veinte democracias maduras del



planeta y formamos parte de un Estado compuesto integrado por tres niveles de gobierno, más el respeto obligado a la normativa comunitaria, hemos de demostrarlo. En democracia las formas son muy importantes y conceptos fundamentales como “cuestión de Estado” “defensa de intereses generales” o “bien común” no pueden ser meros significantes vacíos.

Debates estratégicos de esta trascendencia hemos tenido en el pasado. La apropiación y urbanización del Saler o el trazado de una autopista de seis carriles en el viejo cauce del río Túrria son los mejores ejemplos. En ambos casos hubo un amplio debate ciudadano entre defensores y detractores. En aquella ocasión también se aludía a las ventajas de urbanizar el Saler y de construir una autopista por el cauce del Túrria por el empleo y la riqueza que crearían. El movimiento ciudadano y la posición de algunos actores políticos hicieron que hoy el Saler y el cauce del río sean orgullo colectivo ¿Se imaginan hoy el Saler completamente urbanizado y colmatado de bloques en altura y una autovía de seis carriles, tres por cada dirección, en lo que hoy es el pulmón de la ciudad? La propuesta de ampliación del puerto de Valencia se sitúa en este nivel de trascendencia. Se trata de una decisión tan importante para la ciudad que merece la pena que el debate se traslade a unas futuras elecciones municipales y autonómicas. Esa es mi sugerencia. Al menos los ciudadanos serían corresponsables de una decisión tan trascendental.

## Fallece un trabajador tras caer al mar desde un barco que asistía a la plataforma de ‘La Gaviota’, frente a Bermeo



**El accidente laboral ha ocurrido a las seis de la tarde cuando un operario que trabajaba desde un barco en labores de asistencia a la plataforma La Gaviota, se ha precipitado al agua por causas que se desconocen**

**U**n trabajador ha fallecido esta tarde al caer al mar desde un barco que asistía a la plataforma de ‘La Gaviota’, ubicada frente a la costa de Bermeo (Bizkaia). El operario ha sido sacado del agua, pero poco después solo se ha podido confirmar su muerte.

Según ha informado el departamento vasco de Seguridad a Europa Press, el accidente laboral ha ocurrido a las seis de la tarde cuando un operario que trabajaba desde un barco en labores de asistencia a la plataforma La Gaviota, se ha precipitado al agua por causas que se desconocen.

La víctima ha sido sacada del mar en estado inconsciente y ha sido llevada al Puerto de Bermeo, donde sanitarios solo han podido confirmar su fallecimiento.

# Libro del mes



Lluís Juste de Nin



**¿Qué o quién es una mujer o un hombre libre?...Difícil respuesta, ¿cierto?...**

Convencido de que el Noi del Sucre fue uno de ellos, este volumen va dedicado a su convulsa y corta vida. Como tantos otros campesinos, la familia Seguí, procedente de Tornabous, en el Urgell, abandonó la tierra para ir a la ciudad. Salvador tenía a penas 4 años...

Encuadernado en cartón de 108 páginas interiores en blanco y negro más cubiertas. Volumen único.

**Encuadernación: TOMO CARTONE**

**Nº páginas: 108**

**Medidas: 32X24 cm**

**Peso: 250 gr**



Compralo [AQUÍ](#)

**LAQISTR**  
LA DISTRIBUIDORA DE CGT DEL PAÍS VALENCIANO Y MURCIA

# Canarias, la cárcel más grande del Estado



La ubicación geográfica de Canarias la coloca de forma natural en las rutas migratorias habituales para salir del continente. Su situación en el Atlántico la ha convertido también en un punto de conexión tricontinental, un lugar de paso histórico en la travesía de Europa a América. El volumen de emigración canaria fue enorme desde el siglo XVI hasta el XX y aún hoy mantiene diásporas destacables en países como Cuba, Puerto Rico o Venezuela (llamada durante mucho tiempo en Canarias “la octava isla”). La afirmación de que habían más canarios viviendo fuera de las islas que en ellas fue un lugar común a principios del siglo pasado.

Lo expuesto podría darnos a entender que en Canarias se entiende el fenómeno migratorio con naturalidad, pero desgraciadamente, y al menos actualmente, no es así.

En las islas se vive una situa-

ción de disociación colectiva de la propia realidad geográfica, social y política. La educación estatal, el bombardeo mediático, la propaganda cotidiana, las políticas gubernamentales, han hecho que un alto porcentaje de la población canaria desarrolle un fuerte identitarismo europeo. En Canarias vivimos de espaldas al continente africano, aun estando a sólo 95 kms del mismo. La idea de ser una de las últimas colonias de Europa no es algo que se confronte. Que el archipiélago sea uno de los territorios de la “Europa política” más empobrecidos, con mayor ratio de desempleo, desahucios, exclusión social y pobreza infantil no ha evitado, paradójicamente, que impere el eurocentrismo, la mentalidad procolonial, el nacionalismo español o el chovinismo insular y la xenofobia. Nos han educado, desde la escuela, para estar orgullosos de ser “europeos de segunda” y para señalar, ante cualquier crisis económica o social, a los extranjeros pobres.

**Federación Anarquista  
de Gran Canaria**

[www.anarquistasgc.noblogs.org](http://www.anarquistasgc.noblogs.org)

**@FAGC\_Anarquista**

>> Las manifestaciones de racismo callejero son un reflejo de las manifestaciones de racismo institucional. Es un proceso que corre de los despachos a los barrios. <<

El fenómeno migratorio no se estudia en profundidad, ni interesa a los poderes públicos que se comprendan sus causas. Se habla hasta la saciedad de “mafias” y de “tráficos de personas”, pero nunca de refugiados de conflictos armados, de trabajadores que huyen de la pobreza extrema, de personas que escapan de la persecución política o religiosa. Se omite interesadamente que el tráfico de personas es un efecto de la migración y no su causa, y que ésta debe encontrarse en situaciones que han fomentado o directamente provocado las potencias europeas como son las guerras, la desertización o el expolio de los recursos naturales de los países de origen.

Los datos reales de la inmigración arrojan aún más luz. Se calcula que entre este 2020 y el inicio de 2021 han llegado a las islas unos 25.000 migrantes provenientes del continente africano. El Gobierno local tiene bajo su “custodia” sólo a unos 10.000 de ellos. Cerca de 2.000 pudieron llegar a la península (el objetivo de la gran mayoría) y entre 500-600 han sido directamente deportados. Aproximadamente 12.000 están fuera de la supuesta “red de acogida oficial”. Los medios han mostrado hasta la saciedad imágenes de migrantes retozando en los hoteles de la isla, pero de lo que se ha hablado menos es de que muchos de ellos han pasado hasta 3 semanas abandonados en el puerto de Arguineguín (en

el sur de Gran Canaria), sin ningún tipo de condición higiénica, maldurmiendo y malcomiendo, sin otra cobertura que una simple lona sobre sus cabezas. Tampoco se ha hablado de que muchas de ellos ya han sido expulsadas de los hoteles y que ahora subsisten en condiciones infrahumanas, en la práctica intemperie, en los barrancos grancanarios. Aún interesa menos saber dónde están y en qué condiciones algunas de las 12.000 personas que no han caído en manos del Estado. Se da por sentado que muchas pudieron escapar a la península, pero sabemos perfectamente que la supervivencia de algunas de ellas (ciertamente una minoría dentro del computo global) se está garantizando en redes



de apoyo mutuo ajenas a las instituciones. Proyectos de alojamiento y autosuficiencia alimentaria como los iniciados por la FAGC (que albergan actualmente a más de 200 personas migrantes en situación de persecución gubernamental) demuestran la ineptitud de las instituciones y su desastrosa gestión de unos recursos, comparativamente, descomunales.

El Gobierno de Canarias (cuatripartito de izquierdas) no habla de “emergencia humanitaria”, sino de “riesgo sanitario” y deshumaniza a las migrantes que pasan de ser personas a ser “un problema”. La pandemia, ese comodín con el que desde hace un año se justifica cualquier medida represiva, sirve para limitar aún más el movimiento de los migrantes y prescribir la mayoría de interacciones sociales. Mientras, la obligatoriedad de producir y consumir se mantiene intacta, y permite que lugares de trabajo, centros comerciales y aulas sigan abiertos sin que nadie establezca una relación entre capitalismo y contagio. Cuestionar el sistema y sus contradicciones se vuelve complejo e innecesario cuando dispones de un chivo expiatorio. Todas las fuerzas políticas parlamentarias de Canarias ha hecho frente único contra la migración y día sí día también asoman por medios y redes, bien a reclamar al gobierno central que se haga cargo de la crisis o bien a aplaudir sus políticas. Ninguno ignora que vincular Covid y migración es una falacia y un

ejercicio de odio, pero es mucho más rentable electoralmente establecer esta interesada conexión que reconocer que la principal vía de transmisión internacional del virus ha sido el turismo (el primer caso del Estado español fue precisamente un turista en la isla de la Gomera).

El racismo no surge espontáneamente de la nada. Se aprende. Los niños no son innatamente racistas. Lo son cuando se les enseña a serlo. Y en este caso el pueblo canario está recibiendo un curso acelerado de racismo y xenofobia por parte de las instituciones. Las manifestaciones de racismo callejero son un reflejo de las manifestaciones de racismo institucional. Es un proceso que corre de los despachos a los barrios. Cuando la policía disuelve violentamente cualquier evento público no autorizado pero se muestra tolerante, e incluso cómplice, con las protestas racistas, el mensaje para la población es claro: la xenofobia es cosa de “buenos ciudadanos”.

Muchos medios de comunicación han sido esenciales para el éxito de esta guerra sucia desinformativa. Los cálculos políticos han podido más que la responsabilidad y el rigor y se ha lanzado una campaña antimigratoria que puede acabar en una escalada de violencia racista de proporciones y consecuencias invalorable. Nutren sus columnas e informativos con bulos sacados directamente de las redes sociales y distorsionan cualquier

conflicto cotidiano entre migrantes hasta convertirlo en una prefabricada “noticia”. Se habla, sin vergüenza alguna, de “avalancha” o directamente de “invasión” para referirse a unas 25.000 personas; ningún término similar se ha usado nunca para referirse a los más 15.000.000 de turistas que hemos llegado a recibir anualmente.

Se silencia, interesadamente, que gran parte de esos migrantes son en realidad prisioneros del Estado. Se silencia que muchos de ellos no han podido usar ni sus pasaportes ni sus billetes para su verdadero objetivo: llegar a Europa. Se silencia que la causa de todo ello es que el gobierno central (esa coalición tan “izquierdista” entre PSOE y UP) ha convertido Canarias en una enorme cárcel para impedir que seres humanos, demasiado oscuros para su gusto, deambulen por su blanca Europa. Se silencia que la misma Europa que ha decidido prescindir de las fronteras entre los países miembros, con fines puramente comerciales, es la que presiona para que no caiga el muro invisible que han levantado ante el continente africano. Se silencia que en esta Europa los mercados son infinitamente más libres que las personas. Y se silencia que el llamado “gobierno más progresista de la historia” es el mismo que ha levantado en Canarias el “campo de concentración más grande de la historia”.

Y mientras todo esto pasa,

gran parte del pueblo pone en práctica la lección imperialista que le han gravado a fuego durante siglos: en tiempos de incertidumbre y crisis siempre es más fácil golpear al de abajo que al de arriba.

El gran éxito del capitalismo, el Estado y sus fuerzas coercitivas, es que una población empobrecida y esquilhada busque a los responsables en su misma clase y no entre quienes los gobiernan y explotan. La pobreza canaria no la ha provocado la migración. La ha provocado una economía que está completamente colonizada desde antes de que los ingleses nos impusieran el cultivo del tomate. La ha provocado el actual “monocul-

tivo” turístico, que sólo enriquece al lobby hotelero y a los especuladores de la Vivienda Vacacional, mientras la clase trabajadora sólo recibe precariedad y desempleo crónico. La ha provocado una economía completamente terciarizada, que nos obliga a servir y no nos permite crear nada. La ha provocado una clase política que ha entregado todos nuestros recursos a las multinacionales, que ha permitido que el suelo rural lleve siglos en manos de unas pocas familias aristócratas y que el suelo urbano, barrios incluidos, haya pasado la última década a manos de los bancos y de éstos a los fondos buitres. La pobreza tiene nombre y cara, y también quienes la generan.

Por otro lado, el avance de las posturas racistas y fascistas no se ha sabido contrarrestar por parte de unos movimientos sociales canarios que en muchas ocasiones están desconectados de su realidad inmediata. Algunos no guardan ninguna relación directa con la clase obrera a la que se dirigen o no conocen más fórmulas de interacción que las del folclore. Muchos pueden entender la urgencia de tumbar la “Ley Mordaza” que reprime a la gente por su ideología, pero muy pocos la urgencia de cargarse la “Ley de Extranjería” que reprime a la gente por su lugar de nacimiento. Otros han renunciado desde hace años a entablar ningún enfrentamiento direc-





to con la administración y no tienen otro horizonte reivindicativo que la próxima subvención. Nos dicen que el racismo y el fascismo se combaten en las urnas o dialogando con el enemigo. Hay quienes, incluso, han acabado haciendo suyos los argumentos fascistas y lanzan soflamas xenófobas envueltas en parafernalia roja.

Nosotras creemos que a nuestra gente, la de nuestra clase, y eso incluye a las que no han nacido aquí ni hablan nuestra jodida lengua, se la defiende día a día, en los tajos, en la calle, compartiendo con ellas las herramientas que les permitan seguir vivas y libres. No queremos establecer ningún diálogo con el fascismo,

ni persuadirlo, ni convencerlo, ni derrotarlo en el terreno de las ideas. Creemos que al fascismo no se le discute; se le revienta. Por eso, para no dejarle una micra de terreno, seguimos creando espacios libres y autogestionados. Seguimos impulsando refugios que acojan a seres humanos que hoy están siendo perseguidos por su color de piel, etnia o lugar de procedencia. Seguimos socializando tierras abandonadas para que estas familias, entre las que hay un importante porcentaje de menores, puedan cultivar y alimentarse. Seguimos reciclando y reparando electrodomésticos para que dispongan de un agua caliente y una rompa limpia que no se le ha podido garan-

tizar en los “campamentos de la vergüenza” levantados por el Estado. Seguimos, también, aprendiendo y acumulando conocimientos, como nuevas formas de cultivo, pasos a seguir para fabricar hornos caseiros, recetas con las que hacer pan para cientos de personas, nuevos métodos para aislar inmuebles y un largo etcétera. Pero, sobre todo, seguimos convencidos de que la tierra no tiene nombre, de que las fronteras son un crimen por el que algún día nuestros nietos nos juzgarán y que no existe patria, bandera o identidad colectiva que valga una jodida mierda en comparación con cualquier vida.

# VACÚNATE CONTRA LA DESIDIA



TODOS LOS MIÉRCOLES DE 18:00 A 18:00 HORAS 104.4 FM [VALENCIA]  
[WWW.RADIOKLARA.ORG](http://WWW.RADIOKLARA.ORG) [EL MUNDO]



¡¡NUESTRA LUCHA TAMBIÉN ESTÁ EN LAS ONDAS!!

