

La revista de los y las trabajadoras del sector marítimo de CGT

DICIEMBRE 2021 N°79

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

NAVEGANDO POR NUESTROS DERECHOS

SOLIDARIO 2022



SECTOR MAR Y PUERTOS

con-tenido

03. BARLOVENTO

La no derogación de la reforma laboral

08. SALVAMENTO MARÍTIMO

Presupuesto Generales del Estado SASEMAR

10. ESTIBA

CGT València muestra sus condolencias por la muerte en accidente laboral del estibador Alberto Aguado

11. LOGÍSTICA

Los puertos españoles manipulan 451,9 millones de toneladas en los diez primeros meses

12. OMI

La OMI se compromete a abordar las dificultades de la gente del mar

16. TRANSPORTE MARÍTIMO

El puerto de Barcelona acelera sus tráficos de transporte marítimo de corta distancia

18. MARINA MERCANTE

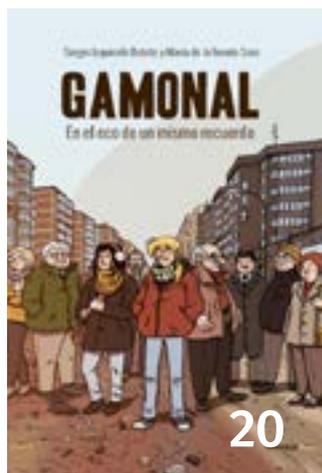
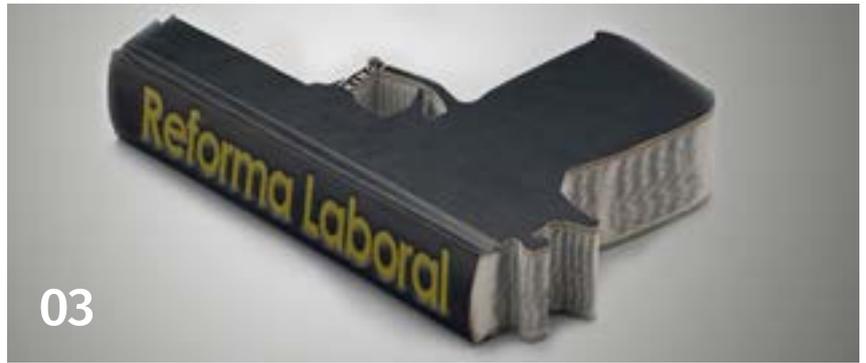
Noticias Breves

20. LIBRO DEL MES

Gamonal. En el eco de un mismo recuerdo

22. TODO POR HACER

La Patagonia rebelde; La brecha social abierta por el movimiento obrero argentino



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



www.salvamentomaritimo.org



barlovento



José Manuel Muñoz Póliz
Secretario General de CGT

LA NO DEROGACIÓN DE LA REFORMA LABORAL

Valgan estas primeras líneas de urgencia para hacer una valoración general de la Reforma Laboral sin perjuicio de un estudio más reposado en los próximos días. De entrada y ante la inevitable pregunta de si estamos ante un texto que mejora las condiciones de vida de la clase trabajadora, cabría contestar que depende. Si se valora precepto por precepto no se puede negar que introduce mejoras respecto al texto que quedó pulido con la Reforma Laboral del 2012 y que fue refrendado por el Tribunal Constitucional. Si uno usa como referencia las condiciones laborales anteriores a dichos textos, o simplemente se deja guiar por la propaganda política, en boca de la ministra de Trabajo Yolanda Díaz:

“Vamos a derogar la reforma laboral a pesar de todas las resistencias”, el texto de la nueva normativa o derogación de la Reforma Laboral -uno no sabe ya cómo llamarlo-, es insuficiente. Es decir, el texto que va a aprobar el Consejo de Ministros no retorna a la situación anterior a la reforma de 2012, ni mucho menos a la de 2010.

La temporalidad

Entrando en el contenido concreto de la “flamante” reforma se podría decir que su eje vertebrador se basa en limitar la temporalidad. Así se perciben modificaciones en los contratos formativos con el fin de limitar su duración, el endurecimiento de las causas de la contrata-

ción de duración determinada fijando las mismas entre las circunstancias de la producción y la sustitución de las personas trabajadoras. Desaparece el contrato de duración determinada por obra y servicio, que ha sido una fuente de fraude en la contratación, quedando únicamente el contrato fijo de obra para el sector de la construcción. Se disminuye el umbral de la limitación del contrato (o contratos) de trabajo temporal, establecido en el artículo 15 del Estatuto de los Trabajadores (ET) para tener la consideración de indefinido de 24 meses en un periodo de 30 meses a 18 meses, en un periodo de referencia de 24 meses. Otra cuestión sin duda positiva para los trabajadores temporales

es el derecho de información que se les reconoce expresamente para conocer de las vacantes que se puedan producir en la empresa.

No se trata de recoger todas y cada una de las modificaciones en este campo, sin duda positivas, pero cabe manifestar que ni siquiera se ha llegado a gran parte de los objetivos. En la negociación se había fijado como un punto importante el establecer un porcentaje de temporalidad máxima por empresa y/o sector. Pues bien, lo único que ha quedado al respecto es que la negociación colectiva podrá establecer límites máximos a la contratación temporal y las consecuencias de su incumplimiento, planes sobre la reducción de la temporalidad,

criterios para una mejor adecuación de las plantillas. Desde el punto de vista gubernamental, se establece el compromiso de reducir la temporalidad debiendo publicar los datos al respecto por sectores y comprometiéndose a proponer en la mesa de diálogo social la modificación de las medidas si estas no funcionan. En definitiva, el bloque reformador esencial de la nueva normativa coincide con las exigencias de Bruselas para la percepción de los fondos europeos ya que nuestro nivel de temporalidad y precariedad son roja hasta a la Unión Europea.

Los contratos fijos discontinuos también han sufrido modificaciones. Destaca la posibilidad de suscribir este contrato en

ejecución de contratos mercantiles o administrativos que, siendo previsibles, formen parte de la actividad ordinaria de la empresa. Igualmente se debe destacar que la empresa debe informar a los representantes legales de los trabajadores sobre el calendario de llamamientos con carácter previo al inicio de cada ejercicio así como los datos de las altas que se produzcan. Por último, un aspecto como el derecho al reconocimiento de toda la antigüedad y no el tiempo de prestación del servicio de forma efectiva para este tipo de contrato ya había sido reconocido claramente por la jurisprudencia.

La subcontratación

Respecto a la subcontratación, la novedad más



significativa es la que consiste en que el convenio colectivo de aplicación de las empresas contratistas y subcontratistas será el del sector de la actividad desarrollada por la contrata o subcontrata salvo que sea de aplicación otro convenio sectorial conforme al título III del Estatuto de los Trabajadores. No obstante, a la empresa contratista o subcontratista se le podrá seguir aplicando su convenio de empresa si así consta conforme al artículo 84 del ET.

Los ERTE

Se refuerza el mecanismo de los ERTE viniendo a incorporar gran parte de lo dispuesto en la normativa de excepción por la pandemia de Covid-19 en cuanto a la aceleración de los plazos y trámites del procedimiento habitual. De forma expresa se menciona la causa de fuerza mayor por salud pública, lo que deja constancia que situaciones como la que vivimos pueden ser más habituales de lo deseable. Se recoge expresamente que durante un ERTE no cabe acudir a nuevas externalizaciones o contrataciones laborales -aunque en este caso

se excepciona cuando los trabajadores afectados por nuevas contrataciones o externalizaciones no puedan por formación, capacitación u otras razones objetivas prestar las funciones encomendadas-.

Lo que más llama la atención en este bloque es que se establece un nuevo artículo, el 47 Bis, con el llamado mecanismo RED de flexibilización y estabilización, para que cuando se den causas cíclicas (de coyuntura económica general) o sectoriales (recualificación o procesos de transición profesional) el Consejo de Ministros podrá activar esta herramienta para que las empresas puedan acogerse a las medidas de suspensión o reducción de jornadas ante la autoridad laboral. En este caso, se crea una prestación específica para los trabajadores afectados que no consumirán cotizaciones, pero que tampoco garantizan el 100% del salario puesto que la prestación es del 70% de la base reguladora (de forma similar a como se percibían los ERTE). A cambio, las empresas mantienen las bonificaciones en cotizaciones

que van en función de la causa suspensiva siempre que doten de formación a las personas trabajadoras. También merece una reflexión crítica que para soportar los costes de este mecanismo (para las prestaciones y bonificaciones) se va a financiar a través de excedentes de las cotizaciones por desempleo, aportaciones por Presupuestos Generales del Estado y la financiación de la Unión Europea, es decir, se sufraga en parte por contribuciones a la Seguridad Social -cuando sigue, y seguirá, el mantra de la insostenibilidad del Sistema Público de la Seguridad Social-, y por los impuestos de toda la ciudadanía cuando es un mecanismo diseñado para beneficiar a las empresas, para que puedan ajustar su producción en todo momento.

La causalidad en las extinciones y suspensiones de los contratos de trabajo

Por último, se mantiene la presunción de la existencia de la causa cuando media acuerdo en los ERTE entre la mayoría de la parte social y empresarial, por lo que solo cabría

su impugnación por la existencia de fraude, dolo, coacción o abuso de derecho.

Conectando los ERTE con los despidos colectivos, en ambos casos la “nueva” reforma no toca la redacción de la anterior del año 2012, que facilitaba las causas ETOP (económicas, técnicas, organizativas y productivas), y que posibilita el despido por razones económicas en empresas con beneficios millonarios. Este fue uno de los elementos más dañinos de aquella reforma, puesto que posicionó a la fuerza de trabajo totalmente supeditada al interés mercantil sin conexión con la necesaria viabilidad de la empresa y que no ha sido modificado en esta.

Se mantiene la modificación sustancial conforme a la Reforma Laboral de 2012

Otro aspecto de la Reforma Laboral de 2012 asumido por este nuevo texto es el de la modificación sustancial de las condiciones de trabajo recogido en el artículo 41 del Estatuto de los Trabajadores. Este precepto permite alterar por voluntad del empresario elementos cruciales del contrato de trabajo como la jornada de trabajo, el régimen de trabajo a turnos, la remuneración o funciones por citar las más importantes. Pues bien, nada se ha alterado ni en cuanto a las causas económicas, técnicas, organizativas y productivas que deben concurrir y que

se facilitó como ya se ha dicho, así como la posibilidad que la empresa tome la decisión unilateral de novar las condiciones de trabajo. Este precepto ha posibilitado la destrucción también del empleo puesto que con frecuencia, ante modificaciones gravosas para los trabajadores, estos se han visto abocados a optar por la extinción indemnizada del contrato de trabajo.

La negociación colectiva

En cuanto a la negociación colectiva, pese a lo prometido y manifestado en todo este tiempo, permanece la prioridad aplicativa del Convenio Colectivo de empresa, únicamente se elimina la prioridad respecto de la retribución salarial, manteniéndose el



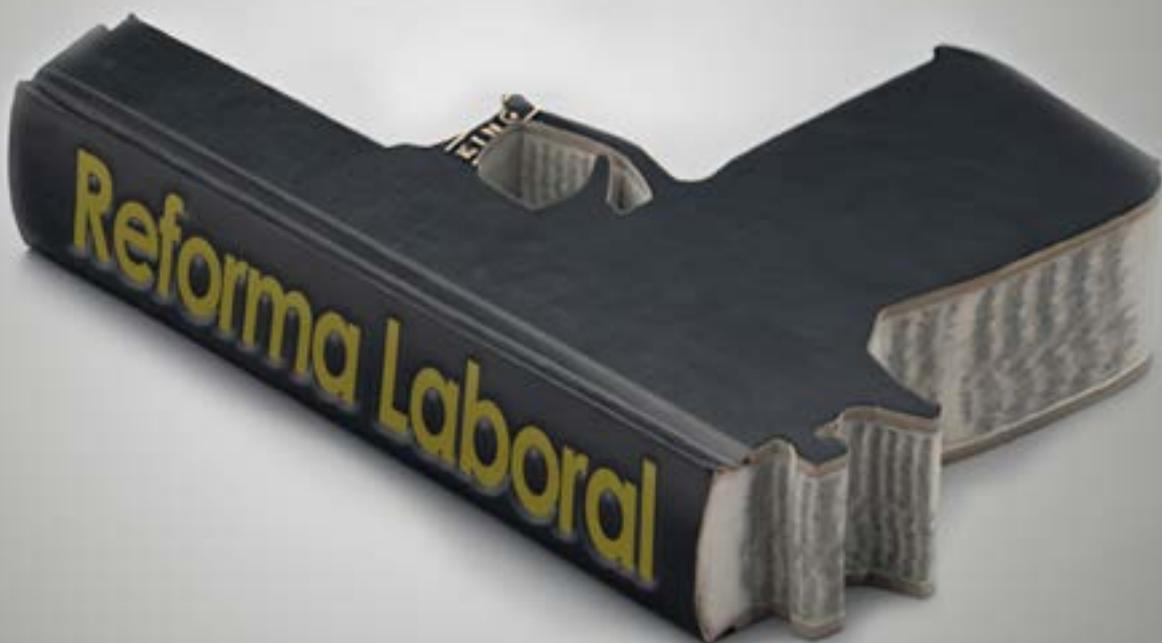
resto de aspectos lesivos. En cuanto a la ultractividad de los convenios, se recupera que -en defecto de pacto-, se mantiene en vigor el mismo, por lo que la limitación de la vigencia de un año una vez denunciando el convenio, salvo pacto en contrario, queda derogada. Si debemos recoger que la norma establece que, transcurrido un año de la denuncia sin acuerdo, se deben someter las discrepancias a los mecanismos de mediación establecidos en el artículo 83 del Estatuto de los Trabajadores y también a arbitraje si hubiera pacto entre las partes.

Unas últimas consideraciones

Muchas más cosas se po-

drían resaltar, pero insistimos en que no queremos alterar el carácter de nota de urgencia, pero sí recalcar que la reforma no recupera las indemnizaciones por despido improcedente ni los salarios de tramitación. Esto último es más importante aún si cabe, puesto que su eliminación produjo un abuso del despido libre sin mayor consecuencia para el empresario que la indemnización tasada. En este sentido, el texto no ha tenido a bien tratar sobre el necesario refuerzo de la causalidad en el despido y el derecho al trabajo en su vertiente de la estabilidad en el empleo, puesto que los trabajadores y las trabajadoras que pierden su empleo de forma fraudulenta y sin causa se ven

a menudo indefensos y desincentivados a defenderlo, ya que nuestro ordenamiento, con carácter general, deja la decisión de indemnizar el contrato y por lo tanto de destruir el puesto de trabajo al albur del empresario. En definitiva, los salarios de tramitación suponían una protección para todos los trabajadores y las trabajadoras de este país, y por ello de importancia vital con independencia de su afiliación o no a un sindicato pero que, para las cúpulas sindicales de Comisiones Obreras (CCOO) y Unión General de Trabajadores (UGT) carece de tal consideración a la vista de la cesión realizada sin contrapartida ni lucha por su recuperación.





Salvamento MARÍTIMO

PRESUPUESTO GENERALES DEL ESTADO SASEMAR

Desde la sección sindical de CGT en Salvamento Marítimo este volvimos a repetir la vía de las enmiendas a través de los presupuestos generales del estado para de esta forma incrementar en una cuantía de 3,2 millones de € el presupuesto destinado a SASEMAR aumentando sensiblemente la cuantía de los conseguidos en los pasados presupuestos (2,5 millones).

Tras muchos esfuerzos para convencer a distintas fuerzas políticas para que se hiciesen eco de la necesidad de refuerzos conse-

guimos que esta enmienda se volviera a incluir en las negociaciones de los presupuestos en el Congreso de los Diputados. El PSOE, que inicialmente había dado su visto bueno finalmente se echó para atrás y de esta manera fue rechazada nuestra nueva enmienda destinada a reforzar el número de las Salvamares de frontera, Guardamares y departamento de máquinas de los Buques de Salvamento.

Los argumentos que esgrimen como respuesta es que ya se va a invertir un presupuesto de 73 mi-

llones de euros en mejoras en SASEMAR y que ha sido consultado y redactado con los responsables de Salvamento Marítimo (entendemos que a través del presidente de SASEMAR y Director Gral. De la DGMM). Curiosamente en esta inversión no se contempla la necesidad de establecer tripulaciones estables de refuerzo en estas unidades “Reforzar lanchas y Guardamares en las zonas y/o periodos de inmigración con mayor actividad ,asegurar la tripulación mínima de seguridad que permita a los buques navegar sin

restricciones” si no que se establecen unos incrementos que solo afectan a personal de servicios centrales, torres de control e inversiones en unidades de flota e inversiones en mejoras tecnológicas “Reforzar a los centros de coordinación y salvamento, el personal técnico y de apoyo para la prestación del servicio en los servicios centrales”.

Tras conocer la situación y el cambio de opinión de última hora mantuvimos contactos con el grupo Coalición Canaria se consiguió que se trasladase al Senado de nuevo la Enmienda a través del y que se acepte por parte del ejecutivo la revalidación del importe de la anterior enmienda de 2,5 millones presentada el pasado año 2020.

Según hemos tenido conocimiento el ministerio de Hacienda ya ha dado el visto bueno a este importe a falta que se solicite el cupo desde la dirección

del ente y sea aprobado cuestión que parece no supondrá un inconveniente dado que el montante económico necesario ya ha sido aprobado.

Aunque obviamente se trata de una buenísima noticia, desde CGT somos conscientes de la importancia que estos refuerzos suponen. Se ha depositado en la aprobación de esta enmienda mucho esfuerzo y trabajo, de ese que no se ve para lograr este objetivo común para toda la flota así que no cejaremos en nuestro empeño por lograr que estos refuerzos tengan carácter permanente y pasen a contemplarse como plazas estructurales, a su vez defender un Salvamento Marítimo público y civil, a pesar de la cada vez mayor implicación de organismos armados con el beneplácito de nuestros gestores.

Aprovechamos para informaros que se va a proceder a incorporar los si-

guientes tripulantes de refuerzo a la flota con carácter inminente;

Continuará el refuerzo de la Salvamar SUHAIL (Cádiz).

Se incorpora el refuerzo en la Salvamar MENKALINAN (Playa San Juan).

Se refuerza con un 2º oficial de Máquinas y un 2º Oficial de Puente el Buque

Clara Campoamor con motivo de la posible participación de SASEMAR en las pruebas del submarino de la Serie S-80 del Armada.

Para finalizar, agradeceremos el apoyo que nos habéis aportado en todas y cada una de nuestras acciones. Seguiremos luchando por lo que consideramos justo para todos los trabajadores de la Flota de Salvamento Marítimo.

Felices fiestas a todas y todos.



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.germinalabogados.net



Estiba

PUERTO DE VALÈNCIA

CGT VALÈNCIA MUESTRA SUS CONDOLENCIAS POR LA MUERTE EN ACCIDENTE LABORAL DEL ESTIBADOR ALBERTO AGUADO

La Confederación General del Trabajo (CGT) de València ha mostrado sus condolencias a la familia del estibador Alberto Aguado, fallecido el lunes 20 de diciembre en un accidente laboral en el Puerto de València.

Desde el STCM de CGT València han mostrado sus condolencias a la familia de Alberto Aguado, el estibador muerto el pasado 20 de diciembre en un accidente laboral ocurrido en el Puerto de València, además han querido mostrar “apoyo a

todo el colectivo de estibadores que en la misma tarde del lunes paralizó la actividad para mostrar su solidaridad con el compañero”.

En un comunicado emitido desde el STCM de la organización anarcosindicalista han anunciado que “CGT no cederá en el empeño de luchar por los derechos laborales y por la erradicación de los riesgos que, en los puestos de trabajo, atentan contra la salud e incluso, como en este caso, contra la vida”. Aseguran desde CGT que

“tampoco dejarán de decir alto y claro que corresponde a las empresas velar por la salud y la seguridad de quienes en ellas trabajan, la dejación de responsabilidades en este ámbito convierte las muertes en asesinatos”.

El comunicado de CGT concluye afirmando que “como sindicato de clase, seguirán llamando a la lucha y la acción colectiva como único camino para la conquista de unos derechos que pertenecen a las trabajadoras y trabajadores”.



Logística

PUERTOS DEL ESTADO

LOS PUERTOS ESPAÑOLES MANIPULAN 451,9 MILLONES DE TONELADAS EN LOS DIEZ PRIMEROS MESES

Redacción Logística

Logística.com
Profesional

Buenas noticias en el transporte marítimo, una vez que los últimos datos ofrecidos por Puertos del Estado confirman que la red de puertos nacionales, formada por 46 autoridades portuarias, prácticamente ha recuperado el nivel de actividad anterior a la pandemia, tras mover 451.908.374 toneladas entre enero y octubre de 2021, lo cual ha supuesto un incremento del 5,6% respecto al mismo período de 2020.

No es menos importante el hecho de que los datos reflejen que todas las mercancías movidas en los puertos – gráneles y mercancía general- se han incrementado en los primeros diez meses del año, destacando el crecimiento superior al 14% de la mercancía general y los gráneles sólidos con una subida del 11,1%.

En cuanto al subgrupo de mercancía general, que ha movido un total de 229,6 millones de toneladas, destaca el comportamiento de los contenedores, que han superado los 14,7 millones de TEUs, un 6,8%

más que el pasado año, siendo los productos que han propiciado el alza de la mercancía general las bebidas, alcoholes y derivados (+21,5%), productos siderúrgicos (+16,2%), y materiales de construcción (+15,7%).

Por último, los gráneles sólidos, con 70,9 millones de toneladas, han podido alcanzar esas cifras gracias al incremento experimentado por el mineral de hierro (+64,9%), el cemento y clinker (+17,5%) y piensos y forrajes (+8,5%).



Organización Marítima Internacional

LA OMI SE COMPROMETE A ABORDAR LAS DIFICULTADES DE LA GENTE DEL MAR

Redacción Naucher



La asamblea general de la Organización Marítima Internacional (OMI), reunida en su trigésimo segundo periodo de sesiones del 6 al 15 de diciembre, ha adoptado una resolución sobre medidas generales para abordar las dificultades de la gente de mar durante la pandemia de Covid-19, en el que se refundan cuestiones relativas a los cambios de tripulación, el acceso a la atención médica, la designación de «trabajador

esencial» y la priorización de la gente de mar para la vacunación contra la COVID-19.

La resolución insta a los Estados Miembros a que: designen a la gente de mar como «trabajadores esenciales» a fin de facilitar los permisos de tierra y el movimiento transfronterizo seguro y reconocer su documentación pertinente para este fin; consideren la implantación del 'Marco recomendado de protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y los

viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (Covid-19)'; otorguen prioridad, en la medida de lo posible en la práctica, a la vacunación de la gente de mar en sus programas nacionales de vacunación contra la Covid-19; consideren eximir a la gente de mar de toda política nacional por la que se exija como condición de entrada una prueba de estar vacunado contra la Covid-19, teniendo en cuenta que la gente de mar debería ser designada «trabajadores esenciales» y que reali-

zan viajes transfronterizos frecuentes; proporcionen a la gente de mar acceso inmediato a la atención médica y faciliten la evacuación médica de la gente de mar que necesite atención médica urgente cuando la atención médica requerida no pueda prestarse a bordo o en el puerto de escala.

Enmiendas al consejo de la OMI

La Asamblea también adoptó el programa de trabajo y el presupuesto de la organización y eligió al consejo de la OMI para 2022-2023. Además, la asamblea adoptó enmiendas al convenio constitutivo de la OMI para incrementar el número de Miembros del consejo a 52 y adoptó varias resoluciones importantes, entre ellas las relativas al cambio de tripulación durante la pandemia, la prevención y represión de los actos de piratería en el golfo

de Guinea, la creación de capacidad, la seguridad de los buques pesqueros y la prevención de registros fraudulentos y otros actos fraudulentos.

En relación a la entrada en vigor e implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros, se acordó una resolución que insta a los Gobiernos que aún no se han convertido en partes del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros a que consideren la posibilidad de hacerlo antes del 11 de octubre de 2022, décimo aniversario de la adopción del acuerdo.

La fecha refleja el compromiso de los Estados que firmaron una declaración en la Conferencia de Torremolinos de 2019. La resolución reconoce los esfuerzos y las contribuciones realizadas por los

Estados Miembros, la FAO, la OIT y The Pew Charitable Trusts para apoyar los seminarios regionales y nacionales y los seminarios web sobre la implantación y la ratificación del acuerdo que se han celebrado en todas las regiones desde 2014, incluyendo los seminarios web celebrados durante 2020 y 2021.

Creación de capacidad

La asamblea adoptó una resolución en la que se establecen los objetivos y las ambiciones de la organización en relación con la creación de capacidad durante la presente década, adoptando la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030. La estrategia tiene como objetivo apoyar a los Estados Miembros en la adopción, implantación y mejora del cumplimiento de los instrumentos de la OMI.



La estrategia abordará las necesidades de los Estados Miembros, incluidas las cuestiones determinadas a través del plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (Im-sas); y alcanzar los aspectos marítimos de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible a través del respaldo a políticas y estrategias nacionales fiables basadas en aprovechar el potencial pleno de las economías marítimas.

La estrategia incluye: declaración de misión; declaración de propósito; los principios generales de la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030; y cuatro líneas de trabajo que establecen los ámbitos de especial atención estratégica para el periodo 2021-2030. 1. Reformar y racionalizar la organización interna de la OMI para la prestación de asistencia técnica; 2. Apoyar a los Estados Miem-

bros para el desarrollo marítimo; 3. Potenciar el programa de oficinas de presencia regional (OPR); y 4. Reforzar la red mundial de formación y desarrollo.

La resolución adoptada alienta a los gobiernos a que examinen las disposiciones en el marco de su legislación nacional relativas a la prevención y represión de todas las formas de fraude marítimo y a que realicen las adiciones o mejoras, en relación, entre otras cosas, con el ejercicio de la debida diligencia, que sean necesarias para prevenir y reprimir tales actos y prácticas y la salvaguardia de los intereses de todas las partes interesadas.

Además, insta a los Gobiernos a que tomen todas las medidas posibles de cooperación entre sí y con las organizaciones intergubernamentales pertinentes y otras partes interesadas del sector

marítimo a fin de mantener y desarrollar actividades coordinadas en todas las esferas pertinentes para combatir el fraude marítimo, incluidos el intercambio de información y la notificación de los nombres de los buques y registros involucrados en actos fraudulentos.

Cursos de prevención

La resolución insta a los gobiernos, al secretario general de la OMI, las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, propietarios y armadores de buques, organizaciones no gubernamentales, el sector privado, incluido el sector de los seguros marítimos, corredores de buques y otras partes interesadas pertinentes del sector marítimo a que elaboren cursillos sobre la mejora de las prácticas de diligencia debida y las capacidades de prevención, detección y notificación de la documentación



de matriculación fraudulenta.

La asamblea actualizó el Plan Estratégico 2018-2023 de la organización para incluir un nuevo principio estratégico (PE) sobre el factor humano. El plan estratégico incluye ahora ocho principios estratégicos: PE1: Mejorar la implantación; PE 2: Integrar las tecnologías nuevas y avanzadas en el marco reglamentario; PE 3: Responder al cambio climático; PE 4: Participar en la gobernanza de los océanos; PE 5: Mejorar la facilitación y protección del comercio internacional a escala mundial; PE 6: Garantizar la eficacia reglamentaria; PE 7: Garantizar la eficacia organizativa; PE 8: Factor humano.

El foco en el factor humano

El principio estratégico sobre el factor humano dice: «en su papel de regulador mundial del transporte marítimo, la OMI se basará en los esfuerzos ya realizados para abordar el factor humano y tendrá en cuenta el factor humano al examinar, elaborar e implantar prescripciones nuevas y existentes. Esto incluye la

provisión de un mecanismo de cooperación entre los gobiernos sobre las prácticas relativas al factor humano en el sector marítimo. Para abordar las cuestiones relacionadas con el factor humano, la organización desarrollará o modificará, entre otras, las disposiciones relacionadas con la formación, la certificación y la guardia (incluyendo el examen de nuevas tecnologías); el proyecto centrado en las personas; la dotación de seguridad; los ejercicios y las prácticas; la gestión de la fatiga; la seguridad, protección y protección ambiental operacionales; y el trato justo de la gente de mar; teniendo en cuenta el importante papel de la igualdad de género».

La inclusión del factor humano como un principio estratégico específico reconoce su importancia, en particular durante la pandemia de Covid-19, cuando el factor humano ha sido un foco de trabajo conjunto con las organizaciones hermanadas de la ONU, en particular la OIT, la OACI y la OMS, las asociaciones del sector y los interlocutores sociales.

18 de mayo, Día Interna-

cional de la Mujer

La asamblea adoptó una resolución por la que se proclama el Día internacional de la mujer en el sector marítimo, que se celebrará el 18 de mayo de cada año. El propósito es celebrar a las mujeres del sector, fomentar la contratación, la retención y el empleo sostenido de las mujeres en el sector marítimo, promover el perfil de la mujer en el sector marítimo, reforzando el compromiso de la OMI con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 (igualdad de género) y apoyar la labor para abordar el actual desequilibrio de género en el sector marítimo.

La resolución invita a los Estados Miembros, al sector marítimo y a todas las demás partes de la industria marítima a que fomenten y celebren el Día internacional de la mujer en el sector marítimo de manera adecuada y significativa.



Transporte

PUERTO DE BARCELONA

EL PUERTO DE BARCELONA ACELERA SUS TRÁFICOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Redacción EL MERCANTIL

el MERCANTIL

La crisis producida por el coronavirus, la emergencia climática y las disrupciones en la cadena logística global han acelerado importantes transformaciones en la estrategia del puerto de Barcelona, desplegadas en el IV Plan Estratégico 2021-2025. Un ejemplo de ello es el modelo de short sea shipping (transporte marítimo de corta distancia), que en el último año, de enero a noviembre, ha crecido en el recinto catalán hasta el

9% en uti cargadas respecto a las cifras de 2019 y el 14,7% en comparación con las de 2020. La autoridad portuaria destaca que esta estrategia contribuye a ofrecer “servicios de calidad y adecuados a las necesidades de los cargadores”, así como de “las nuevas demandas de transporte”.

Gran parte de este crecimiento se debe a la puesta en marcha de la línea Ro-Ro de Suardiaz entre Barcelona y Tanger Med, que en su primer año de servicio ha logrado consolidarse como su ruta

con más clientes, y que destaca por el tráfico de productos de los sectores hortofrutícola, textil y la automoción. De este modo, según datos del puerto, los tráficos de corta distancia por vía marítima con Marruecos se han multiplicado por diez a lo largo del último ejercicio, un “aumento sustancial”, que se alinea con la estrategia del puerto de “facilitar la puesta en marcha de nuevas líneas regulares de Autopistas del Mar”.

También han experimentado un fuerte crecimiento este tipo de volúmenes

con Italia, del 16% para el mismo periodo del año pasado, lo que ha supuesto evitar un total de 145.625 camiones en la carretera y trasladarlos al barco. Desde la autoridad portuaria atribuyen este aumento, principalmente, a la incorporación de los nuevos buques ECO de Grimaldi, que ofrecen más capacidad y reducen emisiones, según estimaciones de la naviera.

LOS TRÁFICOS DE MERCANCÍAS AFIANZAN SU RECUPERACIÓN

Las terminales del puerto de Barcelona han consolidado en noviembre los datos que se venían registrando en los últimos meses en cuanto a contenedores. El tráfico de este segmento ha alcanzado hasta el décimo primer mes los 3,2 millones de teus y ya se sitúa el 21,6% por encima del ejercicio anterior y afianza el crecimiento con respecto a 2019, hasta el 4,8% más. Estos datos, sin embargo, no han servido para mejorar las cifras prepandémicas en cuanto al volumen total de mercancías gestionadas en el recinto. Entre enero y noviembre, el tráfico total se ha situa-

do en los 60,9 millones de toneladas, lo que muestra una recuperación respecto a 2020, incrementando el 13,9%, pero todavía se queda el 3% por detrás del mismo periodo de 2019, cuando se registraron 62,7 millones de toneladas. El puerto de Barcelona prevé mejorar estas cifras en el transcurso del mes de diciembre y cerrar este año acercándose más a las de hace dos, en concreto, hasta el 2% menos.

En este sentido, la autoridad portuaria celebra el “buen comportamiento” de los contenedores llenos en comparación con 2020, pues aumentan el 16,4% para importación y el 11,8% para exportación. “Estos datos son muy positivos, porque reflejan el buen trabajo que está realizando el tejido productivo del hinterland del puerto”, aseguran desde la entidad portuaria. Además, en el caso del transbordo de contenedores llenos, es decir, los que desembarcan en el puerto y vuelven a subir a otro buque, ha aumentado hasta el 33,3%.

En cuanto a otros segmentos del movimiento de mercancías, los sólidos a

granel superan los cuatro millones de toneladas, con un incremento del 10,9% en un año, que se atribuye principalmente a la sal común, que “se ha disparado” hasta el 437% más, y a las potasas, con un incremento del 21,8%. En cuanto a los líquidos a granel, caen el 2% con respecto a 2020, alcanzando los 11,4 millones de toneladas hasta noviembre. La autoridad portuaria atribuye este resultado al “comportamiento del gas natural y la gasolina”. Aun así, el movimiento de líquidos como el fuel o los biocombustibles muestran una recuperación progresiva y registran “incrementos significativos”, del 31,3% y el 36,1%, respectivamente.

También se percibe una lenta recuperación del tráfico de vehículos, que el año pasado sufrió una importante caída por la escasez de semiconductores, y hasta noviembre ha crecido el 7,8%, con un total de 456.888 automóviles movidos. Sin embargo, si se comparan estas cifras con las prepandémicas, todavía se sitúan a 36,25 puntos de los tráficos de 2019, que en las mismas fechas alcanzaron los 716.661 automóviles.

MARINA

Noticias Breves



Trasmed recupera el nombre "Ciudad de Barcelona"

Ettore Morace, CEO de Trasmed GLE, confirma que "hemos decidido seguir con la tradición de Trasmediterránea y por eso llamaremos a los barcos con nombres de Ciudad de...". Como ya había adelantado puentedemand.com, el buque "Ciudad de Palma", que se encuentra en el astillero de La Spezia pasando varada y cambio de imagen corporativa, mantiene dicho nombre. Lo mismo sucede con el ferry "Ciudad de Granada".

Del mismo modo, el ferry "Volcán de Tijarafe" pasará a llamarse "Ciudad de Mahón", con lo cual habrá continuidad tras la próxima entrega del actual "Ciudad de Mahón" a Irish Ferries. El ferry "Volcán del Teide" será renombrado "Ciudad de Barcelona", recuperando

con ello el nombre de la capital catalana, ausente desde el anterior "Ciudad de Barcelona", tras su desguace en 1981.

Dado que los nombres "Ciudad de Ibiza" y "Ciudad de Valencia" ya existen en la flota mercante española, los futuros buques de Trasmed mantendrán la nomenclatura de "ciudades" de su entorno.

La tradición de Trasmediterránea de nombrar a sus barcos "Ciudad de..." se remonta a recién proclamada la Segunda República, el 14 de abril de 1931, cuando se ordenó el cambio de toda la nomenclatura de los barcos mercantes y militares que hasta entonces hacían mención a la monarquía borbónica o el Gobierno de Primo de Rivera.



El Gobierno garantiza la conexión marítima entre de la ciudad autónoma de Melilla y la Península

El Consejo de Ministros ha dado este martes luz verde al acuerdo por el que se autoriza la celebración del contrato para la gestión de servicios de las líneas marítimas de interés público Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Motril-Melilla.

El contrato tendrá un valor estimado de 22,3 millones de euros, según el expediente aprobado a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), y tendrá una duración de un año prorrogable por otro.

Este nuevo acuerdo posibilita la continuidad del servicio de transporte marítimo bajo Obligaciones de Servicio Público en

las tres líneas, declaradas 'Líneas de Navegación de Interés Público', garantiza la conectividad entre la ciudad autónoma de Melilla y los puertos de Motril, en Granada; Almería y Málaga, y afecta tanto a pasajeros como a vehículos en régimen de pasaje y a carga rodada.

Las futuras concesionarias de las líneas se comprometerán, en cada supuesto, a realizar servicios con frecuencias mínimas, establecidas en seis rotaciones entre Málaga y Melilla, tres rotaciones entre Almería y Melilla y otras tres entre Motril y Melilla a la semana.

MERCANTE

Noticias Breves



GNV duplica flota en el plazo de una semana en Baleares

En el plazo de una semana, GNV ha duplicado su flota en Baleares y de dos barcos iniciales con los que inició sus operaciones, ha pasado a cuatro. De modo que, como ya ha informado puentedemand.com, a los buques “GNV Bridge” y “GNV Sealand” –el segundo en la línea de Valencia, con un historial lleno de problemas–, se les han unido los buques “Tenacia”, fletado por cinco años y “Majestic”, al que vemos en la imagen de Manuel Hernández Lafuente.

Con cuatro barcos cambia el panorama en cuanto a la oferta en el mercado de Baleares. Podríamos entenderlo oportuno en verano, pero en invierno serán más los días que irán escasos de pasaje –salvo campañas a precios bajos–, aunque su estrategia está en la carga rodada. Desde hace tiempo vienen tocando a los clien-

tes de Balearia y Tramed haciéndoles jugosas ofertas, a ver si pican. Y algunos ya han picado.

El ferry “Majestic” ha quedado espantoso tras la reforma de la chimenea debido a la instalación de scrubbers. Es un barco entrado en años, gemelo del “Fantastic”, construido en el astillero Apuania y en servicio desde mayo de 1993, es decir, que tiene 28 años de vida marinera.

De 32.476 toneladas brutas y 7.150 toneladas de peso muerto, mide 188,20 m de eslora total, 27,60 m de manga y 6,70 m de calado. Tiene capacidad para 1.500 pasajeros, de ellos 1.281 en camarotes y 1.725 metros lineales de carga rodada. Cuatro motores Sulzer, que suman una potencia de 23.040 kW sobre dos ejes le permite mantener una velocidad de 23 nudos. Código IMO 9015735.



Navieras critican la falta de personal en la Autoridad Portuaria de Baleares

Los últimos problemas de operatividad surgidos en los puertos de las Islas Baleares han motivado quejas por parte de las navieras, que protestan por la falta de personal de la Autoridad Portuaria.

Según informa Es Diari, la plantilla se ha reducido en 42 empleados en los últimos 12 años –de 365 a 324 trabajadores–, situación que ha provocado conflictos en las programaciones de tráfico de pasajeros y mercancías. Más si se tiene en cuenta que ha aumentado el número de empresas que transportan pasajeros en el mercado balear, con la reciente incorpo-

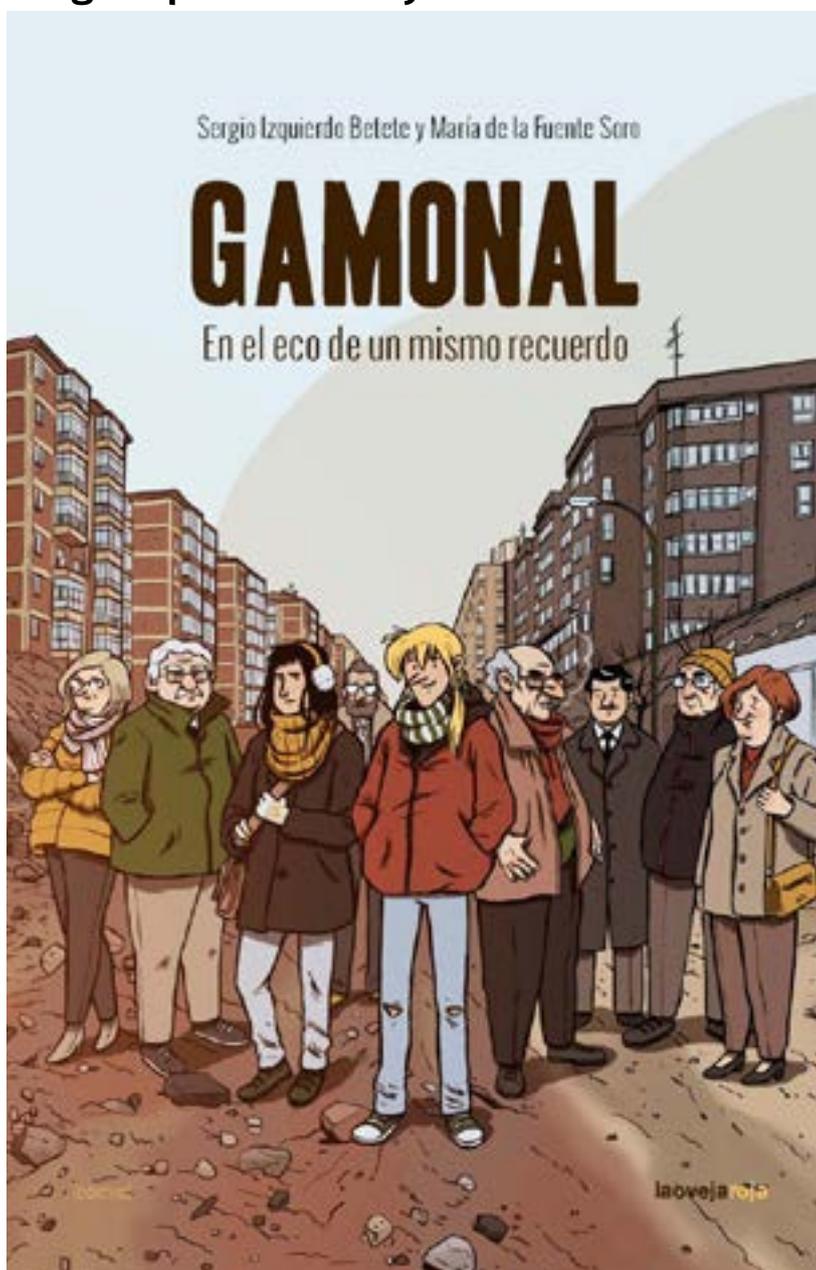
ración de las navieras italianas GNV y Tramed, la alemana FRS y la francesa Corsica Ferries.

La naviera Tramed GLE, surgida tras la compra de los activos del Grupo Armas Tramediterránea en Baleares por parte del italiano Grupo Grimaldi, es la que ha puesto de manifiesto los problemas derivados de la falta de personal, tras sentirse discriminada por la propia Autoridad Portuaria debido a un conflicto con Baleària en el Puerto de Alcudia (Mallorca).



Libro del mes

Sergio Izquierdo Betete y María de la Fuente Soro



Gamonal. Enero de 2014. Nadie lo sabe aún, pero está a punto de desatarse un terremoto social que tendrá como epicentro las calles de este popular barrio burgalés. Unas protestas vecinales que terminarán convirtiéndose en cuestión de Estado y que mostrarán las contradicciones de un modelo económico impulsado por una locomotora desbocada llamada especulación urbanística.

Gamonal. En el eco de un mismo recuerdo es una novela gráfica que analiza las causas que provocaron aquellos sucesos recorriendo buena parte de la historia de este barrio obrero escenario de numerosos conflictos sociales a lo largo de su historia.

Para ello el cómic nos presenta la investigación de Laia Pastor, joven estudiante de sociología de la Universidad de Barcelo-



na, no sólo empeñada en comprender el porqué de la revuelta que sacudió la localidad donde su familia hunde sus raíces, sino también en desvelar un inconfesable secreto que los suyos se empeñan en ocultarle.

Un cómic en el que a través diversos recursos narrativos y gráficos se nos plantean las luces y las sombras de un conflicto vecinal que ha marcado la reciente historia de nuestro país generando un profundo impacto entre quienes lo vivieron. Una circunstancia de la que tampoco podrá escapar nuestra protagonista quien, a su manera, se verá inmersa en un irreversible proceso de transformación que le llevará a recorrer caminos hasta

ahora desconocidos para ella.

A medida que avance su investigación, Laia conocerá también el pasado más profundo de Gamonal, desde el origen de su fundación como pueblo en la remota Edad Media, hasta los trágicos episodios vividos en la Guerra Civil. De esta manera descubrirá la inquietante relación entre el aeródromo de Gamonal y el bombardeo de Guernica, o el asesinato en el verano de 1936 de Fernando Plasencia, el último maestro que trajo la República. Acontecimientos que, como bien indica el título de esta novela gráfica, pueden convertirse en el eco de un mismo recuerdo en el que nuestra protagonista ten-

drá que sumergirse.

Gamonal: En el eco de un mismo recuerdo es una novela gráfica coral, compuesta por un amplio elenco de personajes, donde sin duda destaca la figura Virgilio Mazuela, o al menos un trasunto de aquel que fuera el fundador del Ateneo Popular "Los Otros" y figura clave de la cultura en el Burgos del siglo XX. Virgilio será uno de los encargados de guiar a Laia entre el laberinto de calles de una ciudad en la que se encuentra atrapado a la espera de poder completar la misión que le permita cruzar "al otro lado".

La Patagonia rebelde

La brecha social abierta por el movimiento obrero argentino



El desarrollo de la lucha obrera en América Latina ha tenido una naturaleza singular marcada por los procesos de decolonialidad, primeramente tras la independencia de España y Portugal, y luego marcada por las resistencias frente a la nueva metrópoli colonizadora del continente: los Estados Unidos. En este ar-

tículo hablaremos de un suceso protagonizado por el movimiento obrero de Argentina del cual se ha cumplido el centenario en este año, una huelga de trabajadores en la actual provincia de Santa Cruz que llevó a un enfrentamiento directo con los soldados argentinos durante el año 1921; se trata de la lucha en la Patagonia Rebelde. La inusitada represión del

teniente coronel Héctor Benigno Varela enviado por el presidente Hipólito Yrigoyen supuso el asesinato de 1.500 obreros argentinos.

El movimiento obrero y el anarcosindicalismo en Argentina, las luchas por la tierra como origen de resistencia

Las raíces de la historia del movimiento obrero



contemporáneo argentino deben buscarse en la Independencia argentina (1810-1825), si bien antes de ese proceso, frente al régimen racista de castas y la servidumbre de la Encomienda española, hubo numerosas guerras de resistencia y levantamientos indígenas. La abolición jurídica de la esclavitud conllevó la entrada de una corriente liberal que sentaban las bases ideológicas del Estado argentino en el siglo XIX y las violencias que impondría esta nueva autoridad. Se estaría conformando al mismo tiempo una nueva forma de tenencia de las tierras y una esclavitud renovada donde indígenas, gauchos (ganadero rural semi-nómada de la región argentina) y afrodescendientes serían per-

seguidos y masacrados.

Más de seis millones de trabajadores inmigrantes, provenientes en primer lugar de Italia y en segundo lugar de España, ingresaron en Argentina entre 1870 y 1930. La economía exportadora agrícola e industrial argentina era controlada por la expansión mundial del Imperio Británico. Esas transformaciones económicas y laborales abrieron una enorme discriminación social y explotación hacia la clase trabajadora tanto nativa como migrante, y por supuesto, especialmente hacia las mujeres obreras, muy numerosas en la industrial textil, como maestras y también cuidadoras en casas particulares. Hubo publicaciones obreras exclusiva-

mente femeninas, como *La Voz de la Mujer* (1896-1899), dirigida por la anarcosindicalista **Virginia Bolten**, que tenía el lema de “**Ni dios, ni patrón, ni marido**”.

La influencia del anarquismo en el movimiento social argentino fue determinante desde 1885 hasta el primer tercio del siglo XX, específicamente en la fundación de la FORA (**Federación Obrera Regional Argentina**), con un periódico vinculado y conocido como *La Protesta Humana* (1897-actualidad). Las acciones de la lucha obrera argentina se centraban en un conflicto abierto contra el sistema latifundista de propiedad de la tierra y la fuerte estratificación social que fue acaparando privilegios para las élites



nacionales. Fruto de este sistema se preparó el camino hacia el peronismo, sustentado en familias de la antigua clase privilegiada que se imponían sobre la masa obrera argentina y los miles de migrantes recién llegados de otras partes del mundo tras la Segunda Guerra Mundial.

Durante los inicios del siglo XX se constituyeron centrales de acción sindical que permitieron la expansión del movimiento obrero, y presentarse como un bloque, no ya como grupos locales de trabajadores solamente. Las huelgas aumentaron y también la represión hacia estas organizaciones obreras, sus locales eran allanados, sindicalistas y revolucionarios detenidos o expulsados del país, y también asesinatos de trabajadores des-

tacados. En este ambiente de creciente organización popular sobrevinieron acontecimientos como la Huelga de inquilinos de 1907, la Semana Roja en mayo de 1909 con más de cien obreros muertos y la respuesta del anarquista Simón Radowitzky ejecutando al jefe de la policía de Buenos Aires, Ramón Lorenzo Falcón, por su sanguinaria represión. La huelga de ferroviarios en 1917 fue la antesala del comienzo de una nueva política de masacres y represiones al movimiento obrero.

De la Semana Trágica argentina a la Patagonia Rebelde, huelga general y conflicto rural de clase

El presidente argentino Hipólito Yrigoyen adoptaba una nueva política de mediación estatal ante con-

flictos laborales promoviendo su resolución en negociaciones colectivas y arbitrajes; favoreciendo la desmovilización social. Sin embargo, cuando esta mediación fracasaba, se echaba mano de una terrible represión contra los trabajadores, incluyendo la conformación de grupos parapoliciales de choque antiobreros, como la Liga Patriótica Argentina, de Manuel Carlés. Durante la Semana Trágica argentina centenares de personas fueron masacradas en enero de 1919, en la huelga de la fábrica metalúrgica de los Talleres Vasena en actos descarnados de terrorismo de Estado.

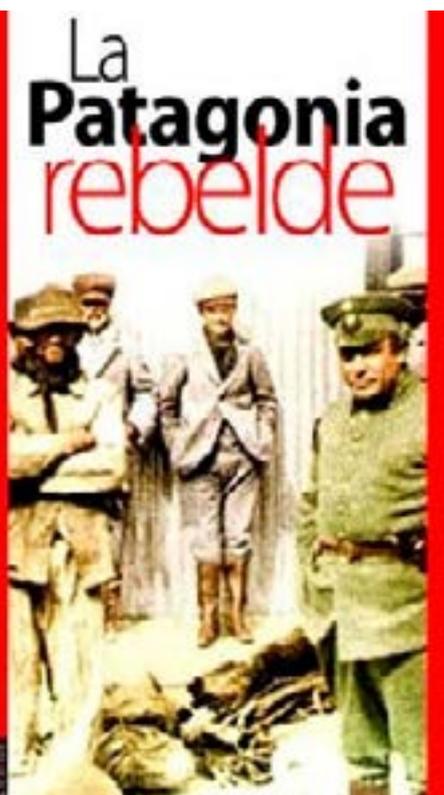
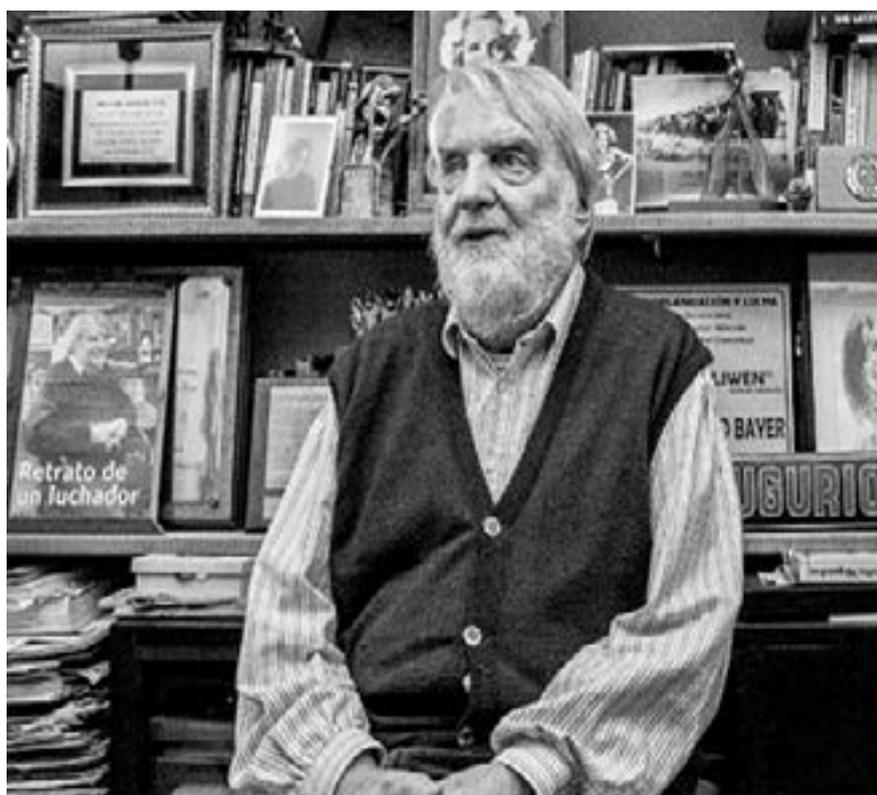
En noviembre de 1920 **estallaba en Santa Cruz, provincia situada al sur de la región patagónica, una huelga** de peones rurales y trabajadores de la

industria, organizados en la Sociedad Obrera Río Gallegos, donde destacaba el anarquista español Antonio Soto, afiliado a la FORA. Esta región destacaba por la producción de lana con fines de exportación, y desde el final de la Primera Guerra Mundial había caído mucho el precio de la lana globalmente. Esto repercutió sobre las dinámicas laborales de los trabajadores que vivían en unas condiciones miserables, la jornada laboral de los obreros era de seis días semanales, de unas 12 horas diarias, y la de los esquiladores y arrieros de unas 16 horas diarias, salarios ínfimos o pagados en bonos o moneda extranjera de menor

valor al momento de cambiarla en los comercios.

Algunas de las demandas obreras eran la exigencia de no dormir más de tres trabajadores en recintos de 16 m², que se entregase un paquete de velas a cada obrero mensualmente, que no se trabajase en sábado, la mejora de las raciones de alimentos, un sueldo mínimo mensual de 100 pesos argentinos, y el reconocimiento de la Sociedad Obrera como único representante legítimo de los trabajadores. El rechazo por parte de los estancieros de este pliego de peticiones obreras es lo que motivó la primera huelga general en todo el territorio santacruceño.

Durante el mes de noviembre de 1920 la patronal incrementó sus ataques a sindicalistas, de hecho, el propio Antonio Soto estuvo a punto de ser asesinado, huyendo clandestinamente a Buenos Aires en busca de apoyos en el Congreso de la FORA. En diciembre se extendía la huelga a otros sectores, y la policía asesinó al huelguista Domingo F. Olmedo. En enero, los huelguistas contraatacaron tomando como rehenes a policías y estancieros rurales, incautando armas y alimentos para el sustento de las columnas obreras movilizadas. Algunas partidas anarquistas asaltaban las estancias, uniéndose a ellos la



peonada de jornaleros, y moviéndose rápidamente para evitar emboscadas policiales. La prensa local confraternizaba con la patronal y destacaban la violencia obrera para tratar de implicar al gobierno nacional en el conflicto, e incluso la Embajada de Gran Bretaña solicitó esta intervención para defender los intereses de sus empresarios en territorio argentino.

El presidente Yrigoyen da las órdenes de mediar en el conflicto para llegar a un acuerdo en enero de 1921, nombró a un nuevo gobernador, Ángel Yza, pero también respaldó con el envío del coronel Héctor Benigno Varela, al mando de un regimiento de soldados. El conflicto llega a un principio de solución el 22 de febre-

ro de 1921, aceptando la mayoría de las demandas obreras a cambio de la liberación de los rehenes estancieros y la deposición de las armas. Inmediatamente después de que las tropas de Varela regresen a Buenos Aires, los estancieros organizados en la Sociedad Rural se saltaron cualquier acuerdo y tomaron durísimas represalias contra los obreros utilizando a los grupos parapoliciales.

Segunda huelga en la Patagonia, represión militar y memoria de los nadie

Durante los siguientes meses las organizaciones obreras trataron de reorganizarse, a pesar de las múltiples escisiones que hubo debido a las posturas reformistas y pacificadoras de algunas seccio-

nes. El 24 de octubre de 1921 se clausuraron locales de la Federación Obrera Río Gallegos, Puerto Deseado, o Puerto de Santa Cruz, entre otros enclaves. Detenidos sus dirigentes obreros y torturados por la policía, se impulsó la huelga y la toma de estancias rurales. Antonio Soto y Ramón Outerello, entre otros, enarbolaron la bandera rojinegra y movilizaron a los peones que se unieron en columnas obreras, dirigiéndose hacia los puertos para romper el aislamiento debido a las detenciones y deportaciones de destacados sindicalistas en las ciudades costeras.

A principios de noviembre el presidente Yrigoyen vuelve a enviar al coronel Varela al mando de un regimiento de doscientos



hombres bien armados, mientras que los huelguistas ascendían a unos dos mil obreros organizados en columnas en distintos territorios. Desde el 11 de noviembre se le otorgaron poderes para ejecutar por pena de muerte inmediata a los huelguistas que se capturasen, y fue de esa manera que el coronel Varela recorrió las distintas estancias rurales deteniendo y fusilando a cientos de huelguistas. El 1 de diciembre, tendieron una emboscada al grupo del anarquista Ramón Outerello, que resultó asesinado, mientras al día siguiente salían en persecución de las columnas lideradas por Antonio Soto. Tras regar toda la región de cadáveres que fueron quemados y enterrados sin señalamiento alguno, los soldados de Varela al mando del capitán Viñas Ibarra dieron con Soto y ochenta hombres en la estancia de La Anita, fusilando a la mayoría de ellos. El 9 de diciembre Antonio Soto y otros doce compañeros lograron huir cruzando la frontera chilena y jamás pudo ser atrapado por los soldados argentinos.

La última columna obre-

ra en ser doblegada fue la liderada por José Font, anarcosindicalista argentino conocido como Facón Grande, quien en solidaridad con sus compañeros dirigió a un grupo de cuatrocientos huelguistas que se enfrentó a balazos contra los soldados en la estación de Tehuelches del ferrocarril patagónico el 21 de diciembre. Se refugiaron en el cercano campamento del Cañadón del Carro, extenuados y acorralados decidieron parlamentar con Varela quien les prometió respetar su vida si se entregaban. Al contrario de lo prometido inicialmente, éste fusiló a Facón Grande y medio centenar de huelguistas. La represión continuó durante ese mes de diciembre fusilando a centenares de huelguistas y aplastando militarmente la rebelión obrera en la Patagonia, finalizando la operación de exterminio de obreros el 10 de enero de 1922. Además, de los líderes obreros fusilados por su tenacidad y estrategia en la lucha, muchos de los peones masacrados fueron trabajadores migrantes chilotes, procedentes del archipiélago chileno de Chiloé, componían un gran porcentaje

de los trabajadores rurales movilizados y sufrieron especialmente una criminal represión.

El gobierno de Yrigoyen nunca hizo oficial una lista de las personas asesinadas ni realizó ningún informe de las operaciones. Un año después de la finalización de la matanza en la provincia de Santa Cruz, en la mañana del 27 de enero de 1923, el coronel Varela fue ejecutado cuando salía de su casa de Palermo por Kurt Gustav Wilckens, un obrero alemán de ideas anarquistas, que le arrojó una bomba y le disparó cuatro tiros, emulando los cuatro tiros que ordenaba dar el mismo Varela durante sus represiones.

El fusilamiento de obreros en la Patagonia fue intencionalmente escondido y olvidado; sin embargo, el historiador y escritor Osvaldo Bayer publicó medio siglo más tarde el ensayo *Patagonia Rebelde*, que serviría como base para la película dirigida por Héctor Olivera en 1974 y censurada hasta una década más tarde en Argentina.

LA PATAGONIA REBELDE

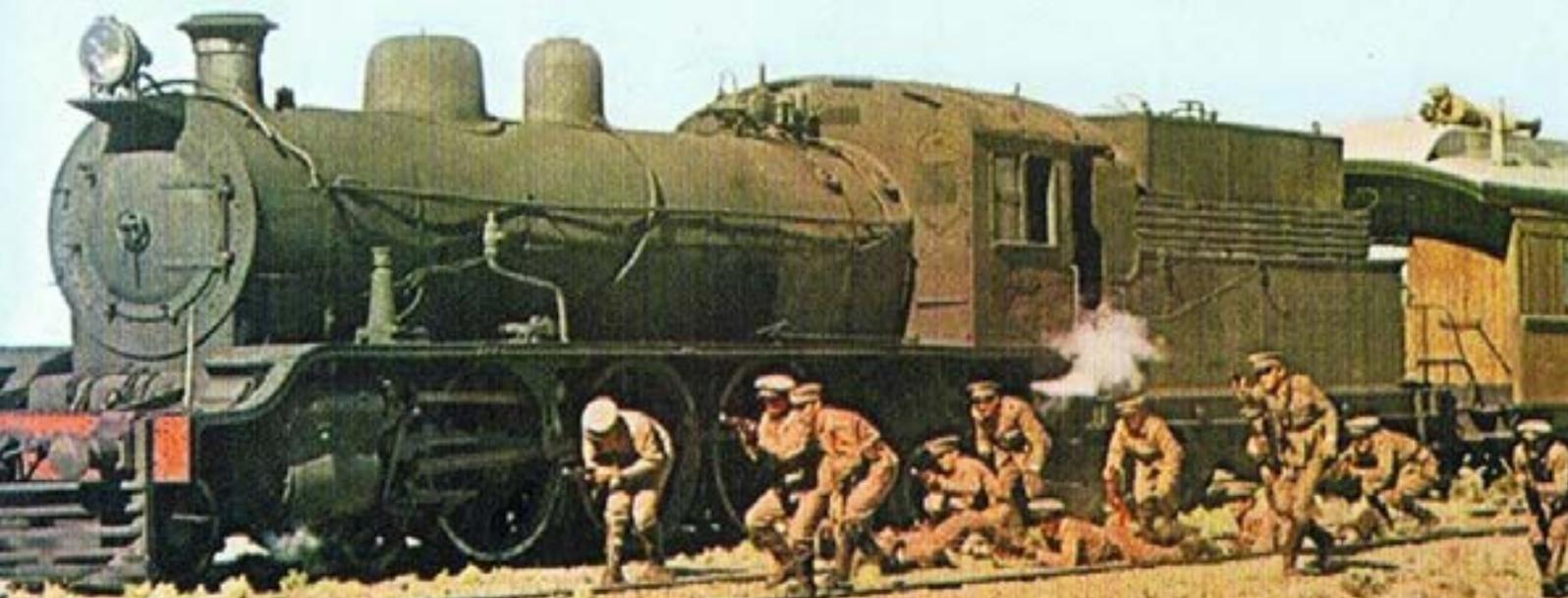
UN FILM DE HÉCTOR OLIVERA

LUIS
BRANDONI

FEDERICO
LUPPI

PEPE
SORIANO

HÉCTOR
ALTERIO



BASADO EN "LOS VENGADORES DE LA PATAGONIA TRÁGICA", DE OSVALDO BAYER



DVD