

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

ENERO 2022 N°80

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



AMARRADORES PUERTO DE BARCELONA

LA LUCHA
ES EL ÚNICO
CAMINO



con-tenido

03. BARLOVENTO

Los trabajadores de Amarre del puerto de Barcelona consiguen el 90% de sus exigencias

06. UNIÓN ACCIÓN AUTOGESTIÓN

Creación del sindicato de transportes y actividades marítimas de CGT-SAME en el campo de Gibraltar

08. ARTÍCULO DE OPINIÓN

si nadie navega por ti que nadie decida por ti.

14. ESTIBADORES DE BILBAO

Los estibadores eventuales de Bilbao se sienten "traicionados" por la plantilla fija por permitir "dejar en la calle" a un centenar de familias

18. OMI

La OMI continúa su apoyo a la formación de las mujeres en el sector marítimo

20. TRANSPORTE MARÍTIMO

Baleària anuncia pérdidas por 15 millones de euros

22. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

24. LIBRO DEL MES

La revolución de los cuidados

26. TODO POR HACER

Huelga revolucionaria del Alt Llobregat y protestas de Arnedo en la Rioja en 1932



03



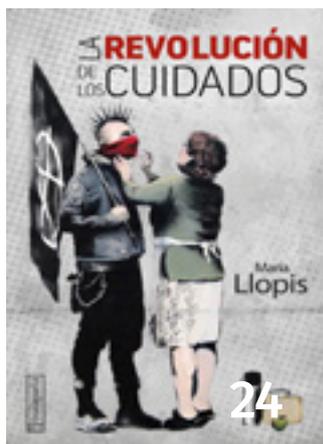
06



14



18



24



26



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



LOS TRABAJADORES DE AMARRRE DEL PUERTO DE BARCELONA CONSIGUEN EL 90% DE SUS EXIGENCIAS

Cristina Roig
Daniel Català

El pasado 2 de noviembre, las directivas de Cemesa, Mooring y Lanchas y Amarreres se reunieron con el comité de empresa, formado por los sindicatos USTP, OTEP, CCOO y CGT e informaron del proceso de integración de las empresas en una única para prestar el servicio de amarre en el puerto de Barcelona. Esta nueva compañía es llamada Amarradores del Puerto de Barcelona S.L.

El conflicto comenzó por el incumplimiento por parte de la empresa recién formada del personal mínimo requerido para ope-

rar en el puerto. Además, la empresa incumplía la equiparación salarial con los trabajadores de sus tres empresas de origen, que fue pactada y que debía haber sido efectiva a finales de 2021.

La integración total de las tres empresas se produjo el 1 de enero y el comité de empresa, del que CGT forma parte, ha mantenido intensas negociaciones durante los dos meses previos para poder mejorar las condiciones de los trabajadores en esta subrogación. El

Después de 5 días de huelga los trabajadores han llegado a un preacuerdo con la empresa de Amarradores del Puerto de Barcelona S.L. formada por Cemesa, Mooring y Lanchas y amarres, poniendo fin al conflicto que se había iniciado.



día 14 de enero se realizó una reunión con la empresa en el CMAC (Centro de mediación y arbitraje y conciliación) de Barcelona, en la que la empresa propuso ciertas mejoras que fueron rechazadas al día siguiente por la asamblea de los trabajadores y se decidió ir a la huelga el día 17 de enero.

Los principales motivos de la huelga fueron la falta de efectivos para realizar los servicios, la equiparación salarial para toda la plantilla, el pago por la realización de servicios auxiliares y por la polivalencia, la mejora de la seguridad y en definitiva, la mejora de sus derechos. Durante los días que duró

la huelga CGT denunció públicamente que la autoridad portuaria de Barcelona aplicó unos servicios mínimos abusivos y los trabajadores de amarre realizaron diferentes acciones. Después de esto, se mantuvieron dos reuniones más entre la empresa y el comité en el CMAC de Barcelona, en las que se llegó a un preacuerdo que finalmente los trabajadores aceptaron con condiciones en asamblea.

La Confederación General del Trabajo del sector Mar y Puertos advierte que, si no se contemplan las condiciones impuestas por los trabajadores y no se llega a un acuerdo

definitivo, el personal de amarre del puerto de Barcelona retomará la huelga indefinida que está aplazada hasta el día 1 de febrero.

CGT mar y puertos, continuará velando por los derechos y libertades de los trabajadores de la mar y, en general, por los del conjunto de la clase trabajadora.



LA LLAVE ES EL SINDICATO

ORGANÍZATE
Y LUCHA





CGT-SAME

CREACIÓN DEL SINDICATO DE TRANSPORTES Y ACTIVIDADES MARÍTIMAS DE CGT EN EL CAMPO DE GIBRALTAR

El 27 de enero se realizó la presentación del local del sindicato de Transportes del Campo Gibraltar de la CGT y del Sindicato de Actividades Marítimas (SAME-CGT), en el puerto de Algeciras.

Este acto es una muestra más del crecimiento y consolidación del sindicalismo alternativo de la CGT en el sector marítimo-portuario, y en el Campo de Gibraltar.

Celebramos también con este acto la fusión de CGT y el SAME, y el impulso sindical que ha representado este hecho para conseguir que la CGT consiguiera ser sindicato representativo

en el sector.

La Confederación ofrecerá consulta sindical y jurídica a las personas trabajadoras, desde este nuevo espacio.

Esto es fruto de la colaboración entre CGT Transportes Campo de Gibraltar, SAME y CGT Mar y Puertos.

Desde la firma del acuerdo y durante más de dos años se ha estado trabajando codo con codo en la mejora y defensa de los intereses de los trabajadores del sector, creciendo en implantación en ámbitos tan importantes como el Remolque Portuario, Salvamento Marí-

timo, Amarradores, Marina Mercante, Autoridades Portuarias. Alcanzando en algunos de dichos ámbitos cotas de representación que superan de largo el 50%.

Y lo más relevante, este hecho ha sido el detonante para la consecución de mejoras significativas en numerosos convenios colectivos y ha puesto límite a la sangría de derechos que había representado el sindicalismo llamado “de concertación”.

Donde otros habían renunciado, la Confederación ha conseguido además valiosas sentencias judiciales que nos han



dado la razón a nuestras demandas, y se han convertido en legislación de mínimos, con los consiguientes beneficios para todo el colectivo.

Muestra de la importancia que le da la Confederación a este acto es la asistencia al acto del secretario de Acción Sindical de CGT Estatal, Tomás Rodríguez, el secretario general de CGT Mar y Puertos, Ismael Furió, y el secretario de Acción Sindical de CGT Mar y Puertos, Enrique Pecero.... Junto a ellos asistirán también otros compañeros del Sindicato de Transportes, de la Federación Local del Campo de Gibraltar, del Sindicato de Actividades Marítimas, etc., quienes compartirán esta jornada de celebra-

ción y solidaridad.

La unión de los sindicatos de CGT Transportes Campo de Gibraltar y el sindicato SAME, nace con la intención de crear un espacio en defensa de los derechos de las personas trabajadoras en los diferentes colectivos que desarrollan su trabajo laboral en el ámbito de la autoridad portuaria de Algeciras, y de ampliar y consolidar la presencia del sindicalismo que representa la CGT en todo el estado. La promoción de los derechos sindicales y laborales, la formación de las personas, y animar a una sindicalización y organización de los trabajadores del sector marítimo/portuario en conseguir una mejor y más

eficaz defensa de sus derechos, han sido objetivos de este proceso.

Las personas trabajadoras tendrán en este local un espacio adecuado en el que puedan realizar sus consultas laborales con personal especializado en el campo sindical y jurídico.

A dicha inauguración también asistirá el presidente de la Autoridad Portuaria, junto con compañeros del puerto de Valencia y de Barcelona.

Os invitamos a compartir este acto, el día 27 de enero a las 12h 30m, cuyo primer acto será la rueda de prensa.



SI NADIE NAVEGA POR TI QUE NADIE DECIDA POR TI

Ismael Furio
Secretario General
Sector Mar y Puertos de la CGT

No deja de parecer paradójico que cuando peor es la situación del sector marítimo en los últimos años mayor sea el desinterés de las trabajadoras y trabajadores del mar por defender sus condiciones laborales. Parece inaudito que ante la precariedad extrema que se vive a bordo de buques mercantes, pesqueros, remolcadores. O en el colectivo de amaradores, el sector acuícola o las mismas flotas de la administración, no veamos una repuesta con-

tundente a estos ataques a las personas que viven de la mar.

La marina mercante (llamada en el sector marina menguante por obvios motivos) apenas sobrevive con un puñado de barcos maltrechos, todos en pabellones de más que dudosa reputación con condiciones laborales vergonzosas. Vimos como todas las navieras iban optando por trasladarse a países con bandera de conveniencia o directamente eran vendidas a otras que ya los arbolaban. Las flotas de pasaje son más de lo mismo,

Transmediterránea, que en paz descansa, fue desguazada a golpe de privatizaciones hasta que Acciona le dio la puntilla y ha hecho que termine en manos de Grimaldi. Navieras como Armas y Balearia no han corrido mejor suerte y una importante parte de la primera ya es propiedad de Grimaldi y la segunda, bajo pabellón Maltés ofrece condiciones miserables a sus tripulantes sin el menor recato y con el beneplácito de la DGMM.

El sector pesquero hecho un solar donde solo viven

armadores y sus familiares mientras el resto de tripulaciones consiste en pobres personas que no tienen otra salida y aceptan estas condiciones de miseria con una precariedad y temporalidad difícil de encontrar en pocos sectores salvo el agrícola. Y así, podríamos pasar lista a cada uno de los rincones de este cortijo que se han creado los armadores empleando el truco más viejo del mundo y que los marinos no vimos venir o no supimos reaccionar.

Han sabido detectar las fuentes de las amenazas y peligros a sus despóticos planes y se han preocupado de anularlos con su mejor arma y con lo que más les sobra, a golpe de chequera y cargos de libre designación a ineptos. Les ha sido fácil comprar sus dos posibles fuentes de conflictos, en primer lugar la administración marítima, la cual si ejerciese sus funciones como debe se convertiría en un azote para los armadores

y navieros, y en segundo lugar los propios marinos que tienen el control de sus negocios y ante paros o acciones reivindicativas poderosas podrían suponer millonarias pérdidas en pocas horas de conflictos.

La administración marítima es una tortuga en lo alto de un poste.

Siempre pensé que la historia conocida de la tortuga encaramada a un poste define perfectamente la situación de los que están al frente de la administración marítima española; ¿Qué pensaríamos si un día vemos encima de un poste una tortuga encaramada?

- 1.- No entendemos cómo llegó ahí.
- 2.- Sabemos que es imposible que llegase allí ella sola.
- 3.- Estamos convencidos que no debería estar ahí.

4.- Estamos convencidos que no va a hacer nada útil mientras permanezca allí arriba.

Y entonces llegamos a la conclusión que lo más sensato sería bajarla de allí arriba.

Pues eso mismo han hecho los armadores, facilitar a golpe de talonario que los partidos políticos que ocupan el poder llenasen de cargos de confianza y libre designación todos los puestos de responsabilidad. La dirección General de la marina mercante se ha convertido en un refugio de ineptos que solo obedecen a los designios de los políticos que los colocaron y estos a su vez a los designios de los navieros que sustentan económicamente sus partidos. Cada cambio de gobierno vemos como se modifican todos los puestos de responsabilidad de la administración marítima sin ningún tapujo y como son ocupados por personas sin ningún co-

germinal 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.germinalabogados.net



nocimiento ni formación bajo el paraguas de la libre designación.

Así nos encontramos con la dantesca fotografía actual donde el máximo responsable de la administración marítima es un ingeniero naval que carece de toda experiencia y que tiene como único logro en su currículum haber sido la voz de sus amos mientras lo iban aupando de despacho en despacho hasta su actual cargo.

A su vez se preocupó de colocar bajo su manto en todos los organismos que de él dependen a sus acólitos más inútiles si cabe que el susodicho, ya se sabe que un buen techo

de cristal se sostiene mejor bajo los pilares de los lacayos agradecidos.

La dirección de SASEMAR, máximo garante de la seguridad marítima en manos del secretario del director general de la marina mercante, otro ingeniero naval sin más oficio que la carrera palaciega en la administración como distintos cargos de mata-sellos y chupa...tintas.

La nueva directora de operaciones carece de cualquier titulación náutica que avale su gestión ni de ningún conocimiento o experiencia.

Su currículum dejaría he-

lado a cualquiera en su sano juicio, ocupó una secretaría en SASEMAR donde se encargó de la gestión económica y logística del departamento de seguridad, es fundadora y gerente de una empresa de niñeras en inglés y se ocupó del gabinete de prensa de SASEMAR, cargo que ocupó por libre dedo designación, como sus mentores, con el encargo del ex ministro de fomento de silenciar las noticias en redes sociales de SASEMAR referentes a las llegadas de personas migrantes.

Y la lista de tortugas seguiría hasta darnos cuenta que estamos frente al

desaparecido estanque de la estación de Atocha, centenares de tortugas encaramadas en sus postes esperando la comida que los empresarios del sector les lanzan a cambio de modificar, destrozarse y meter mano a cuantas leyes vayan en contra de sus intereses particulares. Cada poste ocupado por su tortuga como "responsable" de libre dedo designación al frente de capitanías, centros de coordinación de emergencias, institutos sociales de la marina y un largo etcétera de cargos de responsabilidad con la única misión de allanar caminos a sus mecenas.

Empleo destruido = Marrisgadas x Cargos en consejos de administración

¿Cómo anular la voluntad de miles de trabajadores del sector y hacer que asuman como designio divino sus maltrechas condiciones laborales?

Esta labor ya requería de mayor esfuerzo pero al final encontraron que la misma fórmula aplicada a la administración marítima, también resolvía esta ecuación, era maravillosa versátil y polivalente. Aca-

baban de dar con la teoría de la relatividad laboral.

Tan sencillo como coger a los partidos que aceptaron ya sus prebendas y encargarles que apesbraran a sus sindicatos de cabecera a cambio de darles ingentes cantidades de dinero desde la administración en forma de cursos, subvenciones y demás patrañas. Para conseguir esta maniobra legislativa no había ningún problema, solo hay que pedirselo a los miles de tortugas que encaramaron a los postes ávidas de recibir su pienso y en un abrir y cerrar de ojos, planes de formación, subvenciones multimillonarias por representatividad, miles de liberados dispuestos a ocupar su poste particular para pedir su premio a cambio de hacerlo que su jefe les diga y así comenzó el reparto de premios a todos aquellos que se dejaran amaestrar, postes para todos.

Si pasamos lista a las grandes centrales sindicales no dejará de sorprendernos que sus cargos de mayor relevancia en el sector marítimo aparecen como miembros, entre otros cargos a dedo, en

consejos de administración de los más importantes puertos españoles.

Así tenemos que CCOO coloca en los distintos consejos de administración de los principales puertos a sus principales acólitos del sector, a su secretario general del sector mar, D. Pedro Suarez Benavente en el consejo de administración del puerto de Valencia, a la secretaria general de puertos Dña. Soraya Díaz Soldán en Barcelona, Dña. Inmaculada Ortega Gil secretaria provincial de Cádiz en Algeciras y las lista sigue por puertos y cargos de menor envergadura, a menos cargo sindical... más pequeño el puerto.

No crean que sus compadres de UGT se quedan cortos en este reparto vemos como su Secretario General de federación de Servicios Movilidad y ciudadanía de Cataluña Carlos González Quirós acaba de vocal en el puerto de Barcelona, Jorge Berenjeno Borrego responsable sectorial de Puertos, Aduanas y Consignatarias de Andalucía en Algeciras o su Secretario Federal del sector marítimo portuario José Ramón Piñeiro Rodríguez en el puerto de



A Coruña.

Todos ellos, metidos a cargos que ni merecen ni conocen con sueldos que jamás se ganaron, y todo a cambio de seguir engañando a sus compañeros de tripulación. De paso se ningunea al resto de sindicatos de clase hasta hacerlos invisibles, se mete en la cabeza de la gente la manida frase “todos los sindicatos son iguales” y ya tenemos la desidia instalada en la cabeza de las tripulaciones al ver que la administración no responde a sus intereses y sus compañeros en los comités están de parte de sus jefes, todo sin saber

que son tortugas encaramadas a postes esperando su premio para hacerles el truco una y otra vez. Y así poco a poco se va calentando el caldero hasta que la rana sin darse cuenta acaba cocida, viva y sin patallar tan siquiera. Hace un tiempo vimos como los sindicatos mayoritarios habían conseguido diligentemente destruir las condiciones laborales hasta no encontrar esclavos que acudiesen por las condiciones miserables que ofrecían los armadores. En ese momento en lugar de mejorarlas decidieron pedir a la otra “horda reptil” de la administración que

realizase otro truco declarando el sector como “oficio de difícil cobertura” abriendo así las puertas de par en par a contratar tripulantes de países donde las condiciones laborales eran más miserables que las ya conseguidas gracias a sus amaestradas mascotas.

Ante estos ataques es necesario tener claro que el truco aún se puede desmontar, que cada día que perdamos será más difícil pero la solución es tan sencilla como la que encontraron los navieros.

¿Qué pasaría si todos estos apesebrados sindica-

les perdieran su representatividad?

¿Qué ocurriría si nos autoorganizásemos bien en sindicatos de clase que no vivan de las subvenciones y prebendas de los domadores o en grupos de trabajadores?...¿Qué ocurriría si cada vez que en nuestro día a día, ante los pequeños atropellos administrativos cotidianos denunciásemos todos Y CADA UNO de ellos?...¿Y si ante los cambios legislativos de mayor calado recuperásemos nuestra capacidad de lucha y plantásemos cara unidos?.

Recuperemos la autogestión, recuperemos nues-

tra conciencia de clase, somos clase obrera y ni nuestros jefes ni la administración ni esos “sindicalistas” de consejo de administración van a mover un solo dedo por nosotros.

Sin afiliados a quien extorsionar a cambio de migajas, no son nadie. Si pierden el control de los trabajadores nadie les echará el premio.

Si hacemos que los armadores nos teman parando flotas, realizando acciones, colapsando a denuncias su sistema y dejando claro que sus normas no nos paran, dejarán de re-

conocer a la administración como “tortuga útil” para controlar a sus esclavos y nadie les echará premio.

Hemos de volver a ser los UNICOS INTERLOCUTORES de nuestro trabajo, si el naviero fleta un barco y nosotros somos tripulantes no es lógico que no seamos los únicos en el pacto de nuestro negocio.

Es decir, si nadie navega por ti que nadie decida por ti.

Salud y solidaridad





Estiba

PUERTO DE BILBAO

LOS ESTIBADORES EVENTUALES DE BILBAO SE SIENTEN “TRAICIONADOS” POR LA PLANTILLA FUA POR PERMITIR “DEJAR EN LA CALLE” A UN CENTENAR DE FAMILIAS

Daniel Molero



El refrán dice: “A río revuelto, ganancia de pescadores”. Llevado a la situación de la estiba en el puerto de Bilbao convendría modificar este dicho popular y dejarlo como “A río revuelto, ganancia de las empresas” y, en su caso, parece que también es ganancia para la plantilla de estibadores fijos, tal como proclaman los discontinuos. Desde la plataforma ‘Yo apoyo a los Estibadores’, conformada

por profesionales eventuales que, en la mayoría de casos, llevan más de 14 años trabajando en los muelles del puerto vasco nos han hecho llegar documentación que muestra la delicada –crítica, más bien– situación que están viviendo.

Cerca de un centenar de efectivos se han quedado sin trabajo. Aunque hablan de excepciones, critican la «avaricia y el individualismo» de la plantilla fija del Centro Portuario de Empleo ya que «tras

más de 15 meses de conflicto acabáis de dejar a 100 familias literalmente en la basura a cambio de más extraordinarios», señalan en sus redes.

Para llegar a esta situación conviene, no obstante hace una previa explicativa: El trabajo de los estibadores vizcaínos conllevaba la realización de sus tareas profesionales para la entrega y/o recepción (o labores complementarias) de las mercancías llegadas al recinto. Así lo marca el convenio colecti-

vo, aún en vigor, del puerto (en este enlace).

Según los responsables de la plataforma “las empresas estibadoras afincadas en el puerto de Bilbao, la parte social y la autoridad portuaria promueven la eventualidad y la precariedad en las tareas complementarias. Unas tareas realizadas históricamente por estibadores y que, ahora, se realizan con eventuales y con contratos por horas aún con un convenio en vigor, en las que están recogidas dichas tareas”.

En este sentido, las empresas, la mayoría de las cuales o están asociadas o simpatizan con Asoport, “decidieron externalizar y precarizar este trabajo saltándose el actual convenio, supeditándolas a un convenio distinto, contratando a otros trabajadores en otras condiciones económicas, laborales y de formación más escuetas en octubre de 2020”. Así, la multinacional de trabajo temporal (ETT) Randstad ha seguido proveyendo de estibadores (por llamarlos de algún modo) rebajando de ese modo los costes asociados que, hasta el momen-

to, hubieran pertenecido a la plantilla del Centro Portuario de Empleo y a la bolsa de eventuales. En este sentido, “la pérdida de estas labores –complementarias– suponía cerca del 30% de la carga de trabajo para plantilla fija y eventual”, nos explican.

Así, desde la plataforma señalan que el modelo de funcionamiento se inicia cuando «los trabajadores son convocados el día anterior a la jornada de trabajo, menos los lunes y después de los festivos que se hace el mismo día”. En este sentido “este sistema perpetuo de llamamientos hace muy difícil la conciliación familiar y cualquier tipo de planificación, mas cuando se dilata durante 14 años, como mínimo”. Además, “hasta antes de la pandemia, solo trabajaban de lunes a viernes, después se cuenta con sus servicios en puntas de trabajo los fines de semana y en los nocturnos entre semana, derecho que se les arrebató después de secundar la huelga de año 2020”. Y, finalmente, se llega a la situación actual en la que los ETTs de Randstad –recordemos, trabajadores sin apenas experiencia y

escasa formación para la realización de las tareas de estiba– los han sustituido completamente, “incumpliendo el convenio del puerto” vigente.

El resultado lo comentábamos al inicio de esta noticia: un centenar de familias se han quedado sin trabajo después de estar más de 14 años como trabajadores eventuales.

La situación, según nos explican es más que dramática y se la toman, en general, «con resignación y con pocas esperanzas; ya que son 14 años de incertidumbre y de supervivencia en el día a día. Tras lo acontecido en 2020 algunos trabajadores se han marchado en busca de un futuro mejor, otros compaginan con otros empleos, otros visitan periódicamente a psicólogos y muchos sobreviven, mes a mes, en números rojos y con descubiertos bancarios”.

Critican que los estibadores fijos en la plantilla del CPE podrían haber dejado de hacer «dobles» para que «para que esos trabajadores eventuales pudieran, al menos, intentar llevar un salario a casa»,

y o considerarían «una respuesta consecuente del colectivo estibador a esta nueva agresión a sus eventuales. Ya no detrás de unas siglas o eslóganes sindicales, sino más bien a una responsabilidad personal y solidaria», determinan.

El «doble» al que hacen referencia se refiere a lo marcado en el actual convenio: «es una jornada especial donde los trabajadores meten dos jornadas de turno de 6 horas (12 horas seguidas), pero los contabilizan como 8+4, de tal manera que la empresa se ahorra pagar una seguridad social», algo que están dispuestos a llevar ante la Inspección de Trabajo.

Además, según los artículos 11 y 20 del convenio del puerto de Bilbao, «las 20 primeras jornadas especiales se compensaran económicamente según establece en Anexo I, sin derecho a descanso». A

partir de la vigésimo primera jornada la compensación económica será según se establece en el citado Anexo I, y «da derecho a un día de descanso». Y es que según opinan, «detrás del doble solo hay un interés económico tanto por parte de la empresa como por la parte del trabajador que se presta a ello».

En este sentido, «nada más iniciarse el año 2022, las empresas, deciden saltarse la negativa de la parte sindical y utiliza a los trabajadores fijos para doblar y hacer el peonaje entre semana también (tal como venían realizando en las jornadas festivas desde verano de 2021). Este es el tiro de gracia a los eventuales, que si antes trabajaban poco ahora ya se pueden considerar de directamente despedidos».

Desde la plataforma indican cómo, «en cualquier empresa se hacen horas

extras y, a veces, se pide hacerlas a los trabajadores con cierto paternalismo para que el negocio sea rentable», en este sentido, «en el puerto de Bilbao, los últimos años ha sido un festival de faltas de personal y de ver la lista del pedido en rojo. Aunque gran parte de la plantilla doblase y trabajaran todos los eventuales, no se cubrían las necesidades de almacenes y barcos», critican. Sin embargo «no pasaba nada, esto sólo se hablaba a pie de grúa y no trascendía».

Así, los eventuales recuerdan que las empresas estibadoras (Toro y Betolaza, CSP, Berge y SLP) «contratan exclusivamente a personal fijo de Bilboestiba, donde las mismas empresas son accionistas. Cuando no dan a basto (esto ha sido una constante estas últimas décadas) contratan a trabajadores de la bolsa de eventuales, los cuales han realizado medias de 150-180 días



trabajados anualmente desde el año 2010 hasta 2020». Lo que representa «algo más que puntas de trabajo», aclaran.

En este ámbito, «es evidente que la que la plantilla de trabajadores fijos requiere de un redimensionamiento, lo dicen los números, lo dice la carga de trabajo de esta última década y lo regula el actual convenio en vigor en su artículo 15 en su último párrafo».

Además. «la plantilla de estibadores de Bilboestiba ha disminuido en los últimos años por las jubilaciones y defunciones y ahora son 120 trabajadores menos en 2008». Señalan también que «muchas de estas prejubilaciones han sido pagadas con dinero público, algo que no tiene mucho sentido ya que Bilboestiba-CPE es una empresa privada». Mientras tanto «los trabajadores eventuales acumulaban más de 2.000 contratos diarios firmados (quizás -señalan- en fraude de ley) pero sin ninguna opción a pasar a ser de la plantilla fija».

Critican, asimismo, la in-

acción de los sindicatos, específicamente del comité de empresa, liderado por Coordinadora: «En 2017 las posibles incorporaciones a la plantilla fija quedaron fuera de juego con la disculpa del decreto de la liberalización de la estiba [seguido a rajatabla por las empresas que simpatizan con las tesis de Asoport] y, mientras en otros puertos blindaban a muchos de sus eventuales, en Bilbao se dormía».

Cabe recordar que sobre el CPE pesa en la actualidad una situación concursal, al margen de la decisión que pueda tomar el presidente de la autoridad portuaria, el capitán Ricardo Barkala, de dejar su cargo para presentarse a las elecciones del Athletic Club de Bilbao, según se han hecho eco varios medios en la última semana.

Cabe indicar, asimismo, que tal y como señaló NAUCHERglobal hubo una primera intención, en 2016, de interponer una denuncia por parte de los eventuales por contratación en presunto fraude de ley, “pero se silenció en este caso a las cabezas visibles del movimiento con

la amenaza de no volver a pisar el puerto”.

Según los responsables de la plataforma “el CPE ha decidido puentear al comité y sindicatos y, directamente, ha ofrecido doblar en la única categoría en la que podemos salir la bolsa histórica de eventuales del puerto de Bilbao”, siendo que “los propios trabajadores han accedido y ejecutado la acción sin miramientos”.

En este sentido los portavoces de los trabajadores eventuales han indicado a NAUCHERglobal que establecerán contacto con el Consejo Internacional de Estibadores (IDC) y con la sección de estiba de la Federación Internacional del Transporte (ITF) para hacerles partícipes de su angustia e intentar un asesoramiento y solidaridad a escala internacional. Se sienten dejados por los sindicatos de aquí –salvo excepciones- y desconfían del comité de empresa del CPE en el puerto de Bilbao que, a su vez, está enfrentado a la Coordinadora estatal... pero ésta será noticia para próximas entregas.



Organización Marítima Internacional

LA OMI CONTINUA SU APOYO A LA FORMACIÓN DE LAS MUJERES EN EL SECTOR MARÍTIMO

La OMI continúa con sus esfuerzos para apoyar las carreras profesionales de las mujeres en el sector marítimo mediante el desarrollo de un curso online de dos semanas de duración que está celebrándose del 17 al 28 de enero de 2022. El curso de formación de mujeres en gestión de instalaciones portuarias, que se imparte desde hace 18 años en Francia, está abierto a las funcionarias de las autoridades portuarias o marítimas de los países en desarrollo del África

francófona. Su objetivo es ayudar a las asistentes a mejorar la gestión y la eficacia operacional de los puertos en los que trabajan.

El curso de formación, impartido en el Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche (IPER), incluye conferencias sobre gestión portuaria, la protección portuaria, el medio marino en los puertos, la facilitación del tráfico marítimo, la interfaz buque-puerto, la concesión de contratos, así como,

la mercadotecnia portuaria, los aranceles portuarios y la logística portuaria. Las participantes también aprendieron sobre el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI.

Las asistentes suelen realizar una visita de estudio para conocer de primera mano el funcionamiento diario de un puerto de ultramar. Esto les permitirá estudiar la implementación de prácticas operativas similares en sus respectivos países.

El curso de este año contó con participantes de 11 países de habla francesa: Argelia, Burkina Faso, Camerún, República Democrática del Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Líbano, Madagascar, Senegal, Togo y Túnez. En primavera se está organizando una visita al puerto de Le Havre y al de Rouen (ambos pertenecientes al 'HAROPA Port').

El curso de formación se organiza en el marco del programa de género y creación de capacidad de la OMI en colaboración con el IPER y 'HAROPA Port' y se celebra en Le Havre (en la foto). Este forma parte de los esfuerzos continuos de la OMI para apoyar el Objetivo de Desarrollo Sostenible número cinco de la ONU para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas.





BALEÀRIA ANUNCIA PÉRDIDAS POR 15 MILLONES DE EUROS

Redacción PortalPortuario
PortalPortuario

La naviera Baleària realizó su balance de 2020, en donde ha mantenido un EBITDA positivo de más de 60 millones de euros, a pesar de una caída de la facturación (-24%) y unas pérdidas de más de 15 millones de euros. Las restricciones de movilidad han provocado descensos importantes en todo tipo de tráfico para la compañía, un -52% en el caso de pasajeros y -6% en el transporte de mercancías. La naviera ha priorizado

la seguridad sanitaria y ha sostenido sus proyectos e inversiones vinculados a sus áreas estratégicas de sostenibilidad y digitalización.

“Las restricciones de movilidad provocaron caídas importantes en todo tipo de tráfico y tuvieron un resultado negativo, lo que significa que nuestra solvencia se ha reducido y nuestra deuda ha aumentado, pero hemos resistido gracias a la for-

taleza de nuestros activos y finanzas, consecuencia de muchos años de trabajo duro”, dijo Adolfo Utor, presidente de Baleària.

Desde un principio, la naviera priorizó el transporte seguro, y en un contexto de incertidumbre económica, a pesar de tener que ajustar sus costos operativos, sostuvo sus proyectos e inversiones vinculadas a las áreas estratégicas de sustentabilidad y digitalización, incluyendo el lan-



zamiento del primer fast ferry del mundo con motores de gas y adjudicataria del concurso para una nueva terminal inteligente sostenible en Valencia.

Según Utor “este año hemos demostrado solidez financiera, y una tremenda capacidad de reacción, flexibilidad y adaptación”, quien también destacó “el enorme esfuerzo realizado por todos los equipos”. Por último, indicó que la naviera está preparada “para afrontar la recuperación con energías reno-

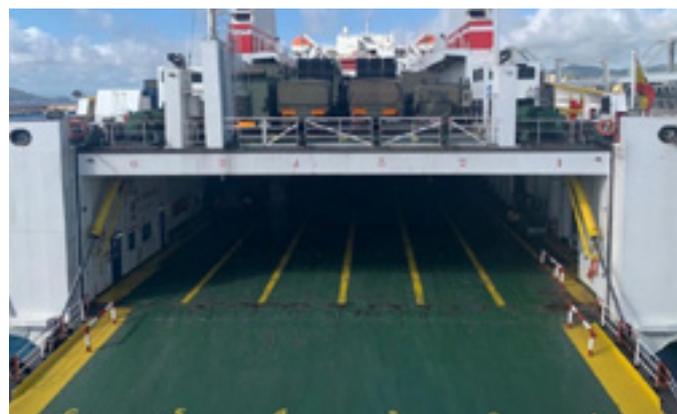
vadas, optimismo, cohesión y motivación”.

Las áreas de pasajeros y carga tuvieron una proporción similar de facturación, pero con tendencias muy diferentes; Las limitaciones de movilidad y los cierres de fronteras redujeron los pasajeros a la mitad (2.150.000), mientras que el transporte de mercancías se mantuvo más estable a lo largo del año, disminuyendo solo un -6% (5.743.000 toneladas).

Las rutas en España suponen casi el 94% de los pasajeros, con variaciones de comportamiento según la zona, en Ceuta y Melilla el tráfico se desploma un -60%, en Baleares la caída ha sido del -30%, pero por el contrario, las rutas de Canarias registran crecimiento (+ 20%). Cabe destacar que Baleària fue adaptando continuamente horarios y recorridos de forma flexible y reactiva, según la demanda.

MARINA

Noticias Breves



Trasmed espera completar en mayo la renovación de la imagen de su flota

Trasmed espera que habrá completado la renovación de la imagen de toda su flota el próximo 30 de mayo, proceso que se ha iniciado con el 'Ciudad de Palma'.

En este marco, el 'Ciudad de Palma' ha llegado al puerto de Palma de Mallorca con la nueva imagen corporativa de la compañía en azul y blanco como colores predominantes tanto en la chimenea como en ambos laterales, donde aparece el rótulo Grimaldi Trasméd.

Tras haber permanecido alrededor de un mes en los astilleros italianos de La Spezia, no solo se ha renovado la imagen exterior de la embarcación, sino que se ha aprovechado para la instalación de los scrubbers y el reacondiciona-

miento y mejora de los camarotes, así como de los espacios públicos.

El 'Ciudad de Palma' es el primer buque de la flota de la filial de Grimaldi que ya ha renovado su imagen y en breve empezarán las labores para el resto de embarcaciones

De esta manera, ahora llega el turno del 'Volcán de Tijarafe', el 'Volcán del Teide' y el 'Ciudad de Granada', que se alternarán cada 45 días en dique seco para renovarse.

La renovación de la flota supondrá una inversión de aproximadamente 30 millones de euros e incluye la instalación de sistemas de depuración de gases contaminantes en cada uno de ellos.

El ferry "Ciudad de Mahón" será entregado el 31 de enero

Para el próximo 31 de enero –una semana después de lo inicialmente previsto– está prevista la entrega del buque "Ciudad de Mahón" (IMO 9181091) a Irish Ferries en el puerto de Barcelona. Pasará a bandera de Chipre y tras su varada y adecuación para su nueva etapa, reforzará la línea Dover-Calais en unión de los buques "Isle of Inishmore" e "Isle de Innisfree" con un total de 30 salidas diarias, una cada hora y media.

El buque "Ciudad de Mahón", ex "Zurbarán", ex "Northern Merchant", construido en el astillero de Sevilla y entregado en febrero de 2000, es un buen barco que estuvo a punto de ser vendido en junio de 2014 a Port

Bulgaria West EAD, solo que cuando fueron a inspeccionarlo en el puerto de Palma coincidió con el "Murrillo" y los búlgaros cambiaron de opinión.

El nombre "Ciudad de Mahón" tendrá continuidad en la historia de la Marina mercante española y de Trasmed tras la próxima varada del ferry "Volcán de Tijarafe", que saldrá del astillero de La Spezia con el nombre de la capital mahonesa.

Se trata de la primera baja en la historia reciente de Trasmed, aunque queda compensada con el abanderamiento en España del buque "Ciudad de Alcudia", ex "Euroferry Egnazia", procedente de la flota de Grimaldi.

MERCANTE

Noticias Breves



GNV fleta los buques “Tenacia” y “Forza” por cinco años

A partir de febrero próximo, los buques ropax “Tenacia” y “Forza”, propiedad de Grimaldi Holding, seguirán navegando para GNV durante cinco años, pero con un contrato diferente, pues hasta ahora operaban en subcharter desde Trasmediterránea, pasando a “casco desnudo” por igual periodo de tiempo, con unas tarifas de 14.500 euros/día los tres primeros años, 14.750 euros/día el cuarto año y 15.000 euros/día el quinto año, informa el digital.shippingitaly.it.

El buque “Tenacia” está posicionado al servicio de GNV en Baleares y el buque “Forza” –mejor mantenido que el anterior– cubre la línea Civitavecchia-Palermo.

Construidos en el astillero Apuania en Marina di Carrara y en servicio desde 2008 y 2010, son mejores barcos que los Visentini de primera y segunda generación.

Tienen una capacidad de carga de 2.600 metros lineales, un millar de pasajeros de ellos 448 en 112 camarotes, mantienen 23 nudos de velocidad y durante la última varada fueron equipados con scrubbers.



Trasmed garantiza el transporte de mercancías peligrosas entre la Península y Baleares

La naviera del Grupo Grimaldi Trasmed, ha alcanzado un acuerdo con cargadores y transportistas que garantiza la continuidad del transporte de mercancías peligrosas entre la Península y Baleares.

Según ha informado Trasmed este viernes en nota de prensa, esta naviera, perteneciente al Grupo Grimaldi, ha alcanzado un acuerdo con cargadores y transportistas para seguir prestando el servicio de transporte marítimo de mercancías peligrosas entre la Península y Baleares.

La naviera ha estado trabajando desde octubre del pasado año para que el suministro de mercancías peligro-

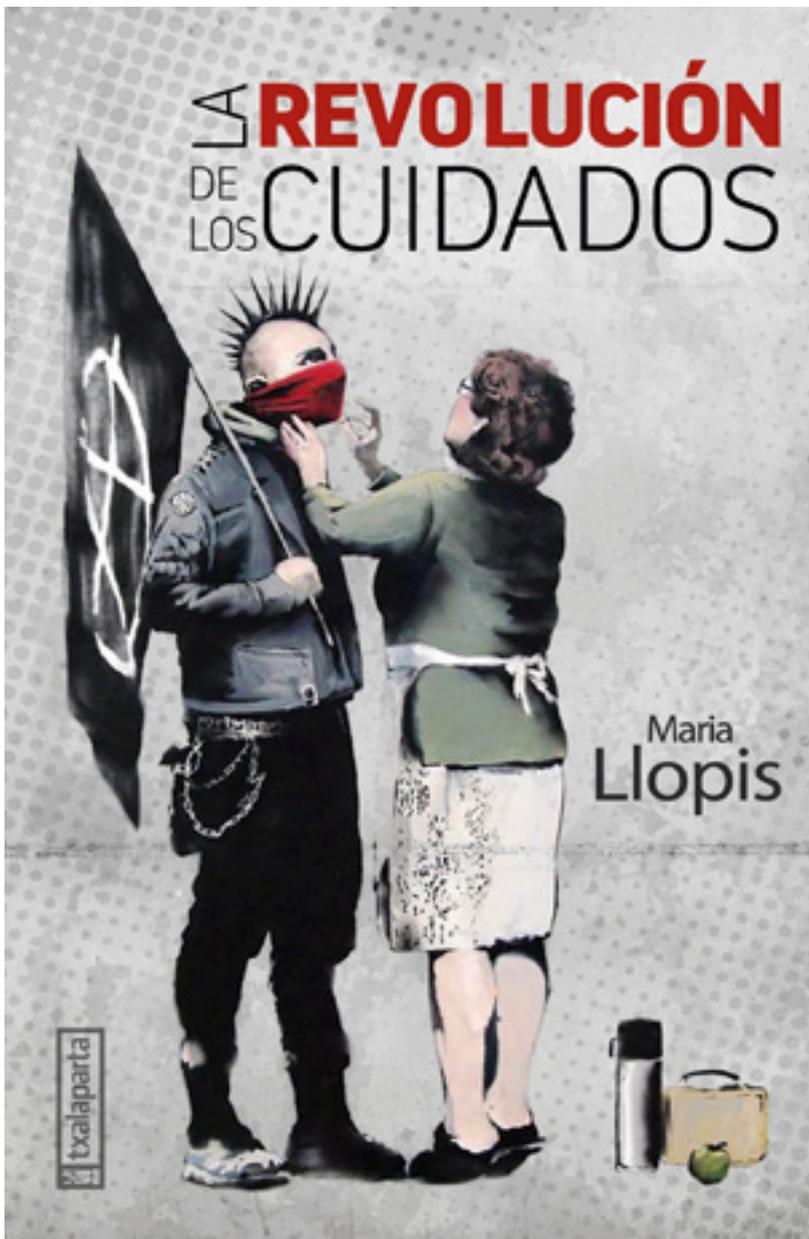
sas a Baleares no se viera interrumpido. Un trabajo que, ha destacado, ha culminado gracias a la confianza de cargadores y al apoyo de administraciones, Dirección General de Marina Mercante y Dirección General de Puertos y Aeropuertos del Govern, con el acuerdo para la prestación del servicio.

El fletamento de un buque dedicado, con las condiciones técnicas requeridas, en sustitución del ‘Ciudad de Mahón’, permitirá asegurar este servicio para el archipiélago. El buque hará el trayecto Barcelona – Palma – Ibiza – Mahón dos veces por semana, cubriendo las necesidades de abastecimiento.



Libro del mes

María Llopis



Tras 'Maternidades subversivas', en el que se partía del embarazo, María Llopis se embarca en esta nueva aventura de investigación con infinidad de interrogantes que le ha puesto sobre la mesa la crianza de su hijo Roc.

¿Qué es realmente cuidar?, ¿se puede cuidar de la otra persona sin cuidarse a sí misma?, ¿qué papel asumen la sociedad y las instituciones con respecto a los cuidados?.

En profundas y clarificadoras conversaciones con familias gitanas, racializadas y poliamorosas, trabajadoras sexuales, educadoras, especialistas en medicina china, abogadas, creadoras, religiosas, adolescentes, MENAS o mujeres en la plenipausa, este panorámico libro nos muestra en su complejidad la diversidad de nuestras relaciones maternas y de



cuidados.

Un cuestionamiento integral de los modelos de maternidad y crianza del sistema capitalista y patriarcal en el que vivimos.

Porque cuidar, y cuidarnos, es un acto profundamente revolucionario.

«El patriarcado son niños y niñas jugando a ser papás y mamás» (Rut Muñoz)

«María Llopis no defrauda. No se anda con chiquitas tampoco. El título de su libro 'Maternidades subversivas' anunciaba el bofetón que contenía. Con 'La revolución de los cuidados' el golpe llega en silencio, por lo que el impacto es mayor. Es un profundo ejercicio de

demolición en términos naturalizados en nuestra cultura y por ello altamente peligrosos» (Cristina Goberna Pseudo, en el prólogo)

Participan en el libro: Lamiae Abassi, Delfina Ferrer Roig, Desirée Bela-Lobedde, Marta Busquets, Silvia Agüero, Rosario Hernández, Sairica Rose, Paula Ezkerra, Gabriela Wiener, Sarri Wilde, Rut Muñoz.

Educación sin castigos ni recompensas.
Crianza respetuosa.
Centros de acogida de menores.
Maternidades racializadas.
Huelga de cuidados.
Derechos de las personas embarazadas y la infancia.

Maternidad gitana.

Hijos de puta.
Activismo hormonal.
La puta y la madre a través de María Magdalena y la Virgen María.
El negocio de la reproducción.
Expolio de úteros. Trabajos de cuidados y trabajo sexual.
Poliamor y crianza.
Crianza trans y LGTBI.
La adolescencia y el acceso a la pornografía.
Menopausia gozosa. Resiliencia.

Año nuevo de comunismo libertario

Huelga revolucionaria del Alt Llobregat y protestas de Arnedo en la Rioja en 1932



Tl año 1931 finalizaba en España tras haberse llevado de un plumazo a la carcunda monarquía borbónica, e instaurándose una República española que prometía reformas políticas y una sustancial mejora para las condiciones de vida de la clase trabajadora. Sin embargo, los políticos e intelectuales de

clase media rápidamente vendieron como mejoras en medios republicanos afines algunas cuestiones que suponían pinceladas y que no pretendían subvertir el régimen caciquil, tradicionalista y de explotación instaurado. Las zonas rurales con miles de jornaleros concienciados ansiaban verdaderos cambios estructurales y una reforma agraria profunda. Si no llegaba me-

dante legislaciones a través de la movilización social del pueblo, las comunidades rurales de trabajadores no dudaban ni un instante en tomar las tierras en posesión de grandes terratenientes y trabajarlas colectivamente.

En este contexto social y político surgen dos levantamientos obreros en enero de 1932; uno en la



comarca de L'Alt Llobregat en Catalunya, y otro en el pueblo riojano de Arnedo, bajo la resolución de la República de aplastar estas reivindicaciones jornaleras con represión policial. La mejor herramienta que tenían de hacer triunfar la emancipación popular es mediante el concepto que instituyó el anarcosindicalista Juan García Oliver, y que practicaron miles de obreros en todos los rincones del país, la «gimnasia revolucionaria». Ya a finales de abril de 1931, recién instaurado el régimen republicano español, el anarquista ucraniano Néstor Mahkno desde su exilio parisino aconsejaba lo siguiente en una carta a los anarquistas españoles como predicción de lo que sucedería en los inmediatos años:

‘El proletariado español debe unirse y desplegar la mayor energía revolucionaria para dar lugar a una situación en la que la burguesía no tenga oportunidad para oponerse a la conquista de la tierra, las fábricas y de las libertades completas; situación que cada vez sería más amplia e irreversible. Es crucial aplicar todas las energías para garantizar que los trabajadores españoles entiendan que si permanecieran inactivos y limitándose únicamente a aprobar resoluciones sin ningún buen resultado, estarían haciéndole el juego a los enemigos de la revolución, dejándoles ir a la ofensiva, dándoles tiempo y, como corolario, dejándoles sofocar la revolución en marcha.’

Y fue eso precisamente lo que se fraguó en los breves años de la Segunda República hasta julio de 1936, la tibieza con la que se trató desde las instituciones públicas al fascismo, a la burguesía fabril y terrateniente y los sectores reaccionarios de la sociedad, propició el crecimiento y la conspiración de esa ultraderecha autoritaria contra las clases populares que estaban más fuertemente organizadas que nunca. Un ejemplo de cómo las democracias liberales, lejos de resultar un cortafuegos para el fascismo, ingenuamente le otorgan un valioso espacio de construcción de su proyecto de terror contra los sectores marginalizados; exactamente la misma historia en la que nos

tamente en Zalamea de la Serena (Badajoz), en Épila (Zaragoza), y en Jeresa (Valencia), con manifestaciones que acabaron en enfrentamientos con la Guardia Civil. Pero sin duda el más importante sucedió el martes 5 de enero en la localidad de Arnedo, en La Rioja, con poco más de cinco mil habitantes, dedicados mayoritariamente al campo y la fabricación artesanal. En este municipio la empresa de calzado de la familia Muro, concretamente Faustino Muro, quien tenía fama de patrón autoritario y caciquil, había despedido a algunos obreros, y se inició una huelga convocada por el sindicato UGT. Ese día se reunieron en

el Ayuntamiento el alcalde, algunos concejales, el Gobernador civil y el jefe de la Comandancia de la Guardia Civil, donde tras largas conversaciones se estaba decidiendo ante las presiones populares la readmisión de los obreros despedidos.

En la plaza de la República del municipio se congregó una gran cantidad de trabajadores en huelga por solidaridad con sus familias y otros vecinos que acompañaban a los delegados sindicales que se reunirían en el Ayuntamiento con las autoridades para firmar la readmisión de los obreros en otras fábricas del pueblo. La tensión era evidente

porque el propietario de la empresa de calzados había comentado que cerraría la fábrica antes que acceder a la admisión de los despedidos. Al aparecer la Guardia Civil para apostarse junto al consistorio municipal tanto en el zaguán como en los soportales del edificio, los vecinos reunidos en manifestación irrumpieron en gritos contra ellos llamándolos 'lacayos del capitalismo' y exigiendo la disolución del cuerpo.

Los veinticinco guardias civiles que se encontraban en la plaza al mando de un único teniente abrieron fuego contra la multitud sin lanzar ninguna clase de advertencia



previa. Según las propias fuentes orales, la refriega comenzó por el forcejeo de un obrero que defendió a su hija de quince años de edad, de la agresión que había sufrido de un guardia civil. Se realizaron al menos tres descargas de munición contra los manifestantes congregados.

Los disparos no cesaron hasta que el Comandante de la Guardia Civil que se encontraba en el Ayuntamiento bajó a la calle y ordenó al teniente que dejaran de disparar. El pueblo de Arnedo vivió trágicamente la víspera del día de Reyes, quedando en el suelo los cuerpos asesinados por las balas del terror benemérito. En el instante de los sucesos fueron cuatro mujeres muertas, entre ellas una

anciana de 70 años de edad, un niño de 4 años, y un hombre. Sin embargo, en los días siguientes se alcanzó la cifra total de once muertos, con un balance de 45 heridos, de los cuales cinco quedaron mutilados para el resto de sus vidas. El impacto en la opinión pública fue enorme. El diario Ahora de Madrid sacó en su portada el 7 de enero la fotografía del bebé de pocos meses alcanzado por una bala y envió a Arnedo a varios periodistas, entre los que se encontraba Manuel Chaves Nogales, a cubrir la noticia. En los días siguientes el periódico publicó un extenso reportaje fotográfico que incluía imágenes del hospital con los heridos del pueblo.

El motor de estos sucesos, y por lo tanto, autor moral

de los mismos, fue la ideología caciquil instaurada en la sociedad rural española, y la venganza de un cuerpo represivo como la Guardia Civil. Y aunque las simpatías en contrapuesta por la Guardia de Asalto republicana crecían al calor de estos acontecimientos, un año después en la insurrección libertaria en Casas Viejas, quedaría patente que ningún cuerpo policial permitiría la emancipación de los obreros. El General Sanjurjo, máximo responsable de la Guardia Civil en ese momento, y que protagonizaría en agosto de 1932 un intento de golpe de Estado, fue destituido de su cargo, aunque se le otorgó la dirección del Cuerpo de Carabineros. Sanjurjo echó la culpa a los Ayuntamientos socialistas, donde se había



metido “lo peor de cada casa”, gente “indeseable” que “fomenta el desorden, amedrenta a los propietarios, causa daños en las propiedades y ha de chocar necesariamente con la Guardia civil”; declaraciones que evidencian la ideología interna del cuerpo de la Guardia Civil y su oposición frontal a los movimientos obreros. Un tribunal militar en enero de 1934 juzgó en Burgos al teniente de la Guardia Civil que ordenó disparar en Arnedo, y fue absuelto del delito de homicidio y lesiones por imprudencia temeraria por falta de pruebas para apreciar que hubiera incurrido en tal delito, y argumentando la misma circunstancia para los guardias civiles que llevaron a cabo los disparos.

Huelga en el Alt Llobregat, la semana en que triunfó el comunismo libertario en Fígols

La insurrección libertaria del Alt Llobregat fue la primera de las tres insurrecciones generales auspiciadas por la CNT en el periodo de la República española antes de la Revolución Social de 1936. Sucedió durante varios

días en la segunda mitad del mes de enero de 1932 en los pueblos de la comarca del Berguedà entre el río Llobregat y su afluente el río Cardener. El arraigo de las sociedades obreras catalanas adheridas a la Asociación Internacional de Trabajadores tenía ya varias décadas de una práctica de numerosas asociaciones que propugnaban el antiestatismo y una sociedad sin clases. El capitalismo había llegado a esta comarca en forma de explotación en colonias fabriles de tejidos principalmente y en la industria minera. En estas colonias obreras, los patrones trataban de controlar las relaciones sociales de sus trabajadores, y evitar su sindicación a través de la amenaza de perder sus empleos, y por lo tanto las viviendas en que habitaban junto a los centros fabriles con sus familias.

El domingo 17 de enero de 1932 se convoca una huelga en el municipio de Berga, que se extenderá al día siguiente a otras localidades de la comarca, entre ellas el pueblo de Fígols, donde las mujeres del textil y los mineros de Sant Corneli inician

la huelga para que sean respetados los acuerdos salariales alcanzados. La huelga será un éxito, y el paro total. Pero la huelga tenía un programa propio en este municipio, tornó en una huelga revolucionaria impulsada por colectivos anarquistas. De una asamblea entre hombres y mujeres del municipio surge el acuerdo de proclamar el comunismo libertario para barrer a los patrones industriales de la comarca. La CNT decide apoyar la iniciativa de los trabajadores insurreccionados; se desarma a la Guardia Civil y al Somatén (policía rural catalana), se cuelga la bandera roja y negra del Ayuntamiento de la localidad, se abole la propiedad privada y se asegura el abastecimiento de alimentos. Incluso el miércoles 20 de enero de 1932 se convocaron unas elecciones populares por sufragio universal para constituir la comuna libre de Fígols en la que fueron elegidos un delegado general junto a otros ocho delegados representativos. La tendencia revolucionaria de la huelga, sin embargo, no triunfa completamente en Berga o en Manresa, pero sí que fue un éxito en pueblos como

Sallent, Cardona, Balse-rany o Súrria.

Pocos días después no tarda en llegar la represión por parte del gobierno republicano a la comarca enviando al Ejército al mando del General Batet desde Barcelona y refuerzos de la Guardia Civil desde Zaragoza. Estos remontarán el río ocupando los distintos pueblos insurreccionados, y en concreto a Fígols llegarán el domingo 24 de enero, donde los mineros no pudieron presentar resistencia debido a la inmensa capacidad armamentística de los cuerpos represivos. Decidieron volar el polvorín de dinamita y huir a las montañas, de hecho algunos grupos de mineros serán detenidos en las montañas en los días siguientes. La represión por alzarse contra el orden industrial capitalista salió cara: un centenar de deportaciones al Sáhara y Guinea de algunos revolucionarios, entre ellos Buenaventura Durruti o el futuro guerrillero Ramón Vila 'Caracremada', la prisión para numerosos anarcosindicalistas, prohibición de sindicatos y periódicos obreros. Entre otros diarios anarquistas

quedaron clausurados 'Solidaridad Obrera' hasta el 4 de marzo de 1932, y también 'Cultura y acción', que no volvería a reaparecer hasta la primavera de 1936. Sin embargo, el periodista Eduardo de Guzmán describe muy bien en sus crónicas publicadas en el diario madrileño 'La Tierra', en los días 26 y 27 de enero, y en el semanario 'Tierra y Libertad', en sus números 50 y 51 del 6 y el 13 de febrero de 1932, respectivamente, la organización de los municipios en esta semana de comunismo libertario en L'Alt Llobregat.

La CNT organizó una gran campaña de protesta debido a las deportaciones, culminando con una huelga general el 15 de febrero de 1932. El secretario general de CNT, Ángel Pestaña, del sector treintista (o moderado), se entrevistó con el ministro de Gobernación, Casares Quiroga, y el presidente del gobierno, Manuel Azaña. No logró más que corroborar la posición inamovible del gobierno republicano en defensa de las élites y una estructura jerárquica que no permitiría ninguna emancipación obrera, y que acusaba al propio

anarcosindicalismo de la represión. Se iniciaba una división entre el sector treintista de corte sindicalista, bajo su creencia de que en un marco de legalidad para la CNT y el movimiento libertario podrían construir de mejor manera una 'presión política' y alcanzar un punto donde la Revolución Social adquiriera mayor viabilidad. Y por otro lado, el sector faísta en la CNT, que auspiciaba un choque social inevitable con las fuerzas de poder y alcanzar mediante la acción directa la justicia social. Seguramente ambas tácticas de lucha libertaria aplicadas convenientemente en contextos y situaciones particulares distintas podían favorecer decantar la balanza hacia el lado de las clases populares; sin embargo los sucesos violentos contra el pueblo trabajador y el avance del fascismo preparaban el terreno por sí mismo para la Revolución Social en 1936.