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

MARZO 2022 Nº82

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

¡QUE NO NOS ROBEN NUESTROS DERECHOS!

RUSA S.L. REMOLQUE PORTUARIO DE SANTANDER

ACOSA Y DESPIDE POR ORGANIZARSE EN CGT

con-tenido

03. BARLOVENTO
Enric Tarrida: Remolques Unidos en Santander despide, la Autoridad Portuaria calla.

06. SALVAMENTO MARÍTIMO
Consolidación de Plazas Interinos

08. SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO
La ONG Salvamento Marítimo Humanitario insta a compensar la "miopía" europea

10. NAVANTIA FERROL
La CGT demanda transparencia en los procesos de selección de Navantia Ferrol

12. TRANSPORTE MARÍTIMO
Los 800 marinos despedidos de la P&O: el hundimiento

19. VILLA PITANXO
El fiscal sopesa el homicidio en el naufragio del 'Villa de Pitanxo'

22. MARINA MERCANTE
Noticias Breves

24. LIBRO DEL MES
Escritos Libertarios

26. TODO POR HACER
Diez años de la Huelga General del 29 de marzo

06

10

12

19

26

28

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

barlo-vento

REMOLQUES UNIDOS EN SANTANDER DESPIDE, LA AUTORIDAD PORTUARIA CALLA.

Enric Tarrida
Militante de CGT

La plantilla de Remolques Unidos S.L., compuesta por 9 trabajadores, contacto con CGT Mar y Puertos, solicitando asesoramiento y apoyo ante los problemas que estaban sufriendo: precariedad laboral, exceso de horas de trabajo, inseguridad, ausencia de un Convenio Colectivo, etc. Desde el sindicato, con total prudencia les expusimos cuales eran los mecanismos que legalmente se podían seguir.

Añadido a lo expuesto, constatamos que con tan reducida plantilla, la rotación es totalmente desproporcionada, algo poco habitual en el sector, cuya actividad, dada la especial sensibilidad que representa para la seguridad marítima, requiere de profesionales titulados y con experiencia. En esta empresa se suceden los despidos de dichos profesionales, hasta alcanzar en poco más de un año el numero de 7 compañeros que bajo el argumento de "bajo rendimiento" han sido enviados al paro sin más contemplaciones.

Algunos de estos despidos, sobre compañeros, con antigüedades en algunos casos superiores a los 15 años, coinciden de modo claro con la inten-

Los "amos" de Remolques Unidos, no consienten que sus trabajadores reclamen ejercer sus derechos. Actúan como señores feudales sin importarles lo más mínimo a quien se llevan por delante.

ción de ejercer sus derechos fundamentales, de intentar organizarse para elegir un representante y de negociar un convenio colectivo, vamos lo que se debería entender como algo básico en el mundo laboral.

Los "amos" de Remolques Unidos, no consienten que sus trabajadores reclamen ejercer sus derechos. Actúan como señores feudales sin importarles lo más mínimo a quien se llevan por delante.

Si estas practicas empresariales no fueran lo bastante lamentables, tenemos que contar una red de complicidades en el puerto y la propia administración que deja un panorama desolador. De nada sirven denuncias, o pruebas presentadas sobre el "alegal" comportamiento de la empresa. De nada sirven las ya no pocas sentencias condenatorias sobre su actividad, algunas en materia de salud laboral. Todos callan y otorgan, miran para otro lado, y sacan provecho del trabajo, esfuerzo y sufrimiento de los tripulantes.

Estamos por tanto no solo ante un atentado a los derecho de las personas trabajadoras, estamos ante un expolio de lo común, de lo público, porque curiosamente, los que se permiten actuar como caciques, viven de una actividad pública esencial cuyos ingresos son habas contadas, y su riesgo empresarial es nulo. Actividad por cierto que visto lo visto carece de la más mínima supervisión del ente público que tiene esa función, ente, cuyos salarios también pagamos entre todos.

La empresa Remolques Unidos S.L., empresa cántabra fundada en 1962 y dedicada al remolque marítimo en el puerto de Santander, y que a través de la entidad RUSA Santander S.L. (sociedad unipersonal fundada en

2002 perteneciente a Remolques Unidos S.L.) dispone de la titularidad de la concesión del servicio de remolque portuario de Santander, junto a la compañía REYSER Santander, S.L. Además, por medio de RUSA Málaga S.L. dispone de la concesión del servicio de remolque portuario en la ciudad andaluza, y en julio de 2011 incorporó la compañía Remolcadores de Barcelona S.A.

Para CGT, esta actitud de Remolques Unidos S.L. es una muestra clara de prepotencia y desprecio hacia los profesionales de esta empresa, quienes llevan haciendo su trabajo de manera impecable durante tantos años en ella, y evidencia también la falta de empatía hacia las personas trabajadoras.

CGT considera que lo ocurrido es un gravísimo ataque a los derechos de la clase trabajadora, a los del propio sindicato y sobre todo a los derechos básicos de los profesionales de Remolques Unidos S.L., cuya actitud debería levantar la indignación y la solidaridad de todas las personas y de la sociedad cántabra en particular y que solo responde a una persecución sindical de quienes han tomado la decisión de organizarse.

La CGT ha tomado y seguirá tomando todas las medidas sindicales y legales a su alcance para corregir esta injusta situación.

CGT realiza también un llamamiento a todo el sector marítimo-portuario para que se solidarice con los compañeros despedidos en Santander, y advierte de que no luchar contra la grave situación de precariedad que mantiene Remolques Unidos S.L. en el puerto cántabro las consecuencias que se derivarán serán muy graves para la seguridad de las personas trabajadoras, de las usuarias de estos servicios y de la propia ciudad de Santander.

Salvamento Marítimo

Personal interino

CONSOLIDACIÓN DE PLAZAS INTERINOS

Sección Sindical de CGT

Como ya sabréis este último año ha habido varias sentencias referentes a la situación del personal interino que ocupa plazas estructurales en la administración que han abogado por la consolidación de estos puestos convirtiéndolos en contratación fija.

Desde CGT hemos estado realizando consultas jurídicas al respecto y queremos avanzaros que esta consolidación ya se puede hacer efectiva, por este motivo hemos solicitado a la dirección de SASEMAR que comience las gestiones oportunas para llevarla a cabo así como la convocatoria de un pleno ordinario los próximos días 6, 7 y 8 donde se traten al detalle los pormenores.

Durante este año en curso SASEMAR deberá preparar la documentación del personal interino que se vea afectado por esta sentencia (SASEMAR ha solicitado 300 puestos de trabajo a falta de la aprobación por Función pública) y trasladarla a la administración central antes del mes de junio para que durante el año 2023 se lleve a cabo la regularización de la plantilla teniendo que estar completada antes del 2024.

El plan de regularización va a contemplar los siguientes supuestos:

1º Plazas anteriores al 1 de enero del 2016. Se llevará a cabo la regularización mediante un concurso de méritos.

2º Plazas ocupadas temporal e ininterrumpidamente al menos en los 3 años anteriores al 31 de

diciembre del 2020. La regularización constará de 2 partes, primeramente, un concurso de méritos con una valoración del 40%, seguido de un concurso oposición, no siendo éste eliminatorio.

3º Plazas posteriores al 31 de diciembre del 2020. La regularización se llevará a cabo mediante las convocatorias que realice SASEMAR de oferta de empleo público.

4º Personal interino que ocupa plazas de forma intermitente. Se regularizará su situación con similares criterios de antigüedad, pero adquiriendo la condición de fijo discontinuo.

Como os hemos comentado al inicio de este comunicado desconocemos más detalles sobre este plan los cuales confiamos poderos informar tras la reunión con la dirección en el próximo pleno donde hemos solicitado que nos informen de los pormenores. (Tipo de pruebas del concurso oposición, baremos de valoraciones en el concurso de méritos etc.). Ante estas cuestiones solicitaremos que la dirección de SASEMAR cuente con la creación de una comisión conjunta con la parte social para abordar las decisiones que tanto podrán variar el desarrollo de este proceso y que tanta importancia va a tener para las tripulaciones.

Ante las dudas que nos asaltan consideramos que si se gestiona adecuadamente por parte de la dirección podría suponer un gran cambio en la regularización de la flota que junto con la primera convocatoria de oferta de empleo público conseguirá en un breve periodo de tiempo consolidar una gran parte de las plazas que actualmente se encuentran en situación de temporalidad y que por otra parte dotará a la flota marítima de una mayor solidez como ente público. No obstante, creemos que es el momento de que los tripulantes defendamos un plan de regularización justo y que empleemos todas nuestras herramientas para que este proceso llegue a buen puerto sin dejar a nadie en el camino.

Pese al trecho que todavía hemos de recorrer para alcanzar la situación y estatus que esta flota merece, valoramos positivamente el camino recorrido en esta última legislatura con la firma del convenio, la consolidación de la oferta pública, el aumento de presupuesto para personal de refuerzos y por último este proceso de regularización si conseguimos que sea justo con las personas que llevan tanto tiempo ocupando plazas como interinos.

Os agradecemos vuestra colaboración y apoyo, imprescindibles para poder seguir avanzando en la consolidación de las condiciones que esta flota merece.

Salvamento Marítimo Humanitario

AITA MARI

LA ONG SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO INSTA A COMPENSAR LA "MIOPÍA" EUROPEA

EFE

noticias de Navarra

Representantes de la asociación Salvamento Marítimo Humanitario instaron ayer ante la comisión parlamentaria de Políticas Migratorias y Justicia una política desde Navarra para las personas migrantes que sirva para compensar la "miopía" europea.

"Cuando nos miramos al espejo no nos gusta lo que vemos, entonces ¿por qué no nos remangamos y hacemos algo?", preguntó Íñigo Mijangos, quien pidió consenso político y compromiso presupuestario para mantener las actuaciones en el tiempo, algo que hacen insuficientes a su juicio los 15.000 euros que Navarra Suma le dijo que se han consignado en la cuentas de 2022 para el Plan de Acogida de Personas Migrantes.

Sí valoró que con los 50.000 euros recibidos en 2021 de la Comunidad Foral para acciones de salvamento el Aita Mari rescatara a 102 personas, aunque las operaciones de salvamento de este barco son "una gota en el océano" cuando 158.000 personas han intentado cruzar el Mediterráneo y 65.000 han sido interceptadas, 92.000 lo han logrado y 1.644 han fallecido, 331 más que el año anterior.

Subrayó que son ya 22.930 las personas desaparecidas en este mar en los últimos siete años "fruto de la política de contención de la UE", al tiempo que denunció los discursos xenófobos para reducir derechos.

Tras alertar sobre la conculcación de derechos que sufren las personas migrantes en países como Libia, el estrés que se provoca en poblaciones como la griega y que incrementa la xenofobia y el racismo o la falta de barcos de res-

cate en distintas rutas, Mijangos apuntó que "la última muestra de la errónea política europea es Bielorrusia" por su "incapacidad de dar una respuesta humana y digna" a la situación, lo que le llevó a alertar de que una "catástrofe humanitaria de 34 millones de personas" que se va a producir en Afganistán.

Denunció así que pese a esta realidad la UE "ha decidido hacer lo mismo: externalizar y que otras países hagan de contención" a cambio "de un cheque" y con empresas de seguridad "haciendo negocios" con gobiernos "de dudosa calidad".

Para Mijangos en este escenario el Parlamento de Navarra puede aplicar "buenas practicas de sensibilización y concienciación", disponer de un modelo público de gestión de la diversidad cultural, potenciar la figura del mediador, ofrecer asistencia jurídica gratuita y atender a los menores no acompañados. "Mil maneras" para "compensar la miopía de las instituciones europeas" y demostrar que "una política coherente con los derechos humanos" contribuye al "progreso social".

Desde casa se puede ayudar y añadió que "también desde casa se puede ayudar y salar vidas", y para avanzar en esta dirección aconsejó "dar una vuelta al discurso sobre la migración sin caer en el buenismo pero desactivando el miedo y la xenofobia" y gestionar el fenómeno migratorio "desde una mirada de los Derechos Humanos" porque "la migración en sí no es mala, pero si el abordaje es descuidado o desacertado" la sociedad tendrá una "percepción equivocada" de la misma.

Mijangos apostó igualmente por que desde las autoridades nacionales y europeas se introduzcan cambios legislativos por ejemplo en materia de visados y para el establecimiento de vías legales y ordenadas que vayan drenando y vaciando las ilegales.

"Parece que todos estamos de acuerdo" en la magnitud del problema que generan las fronteras, pero no somos capaces de concretarlo en acciones diarias", concluyó.

También desde casa se puede ayudar y salar vidas", y para avanzar en esta dirección aconsejó "dar una vuelta al discurso sobre la migración sin caer en el buenismo pero desactivando el miedo y la xenofobia"

22.930 las personas desaparecidas en este mar en los últimos siete años "fruto de la política de contención de la UE"

CGT demanda transparencia Navantia Ferrol

LA CGT DEMANDA TRANSPARENCIA EN LOS PROCESOS DE SELECCIÓN DE NAVANTIA FERROL

Redacción

EL ESPAÑOL

El sindicato CGT se ha concentrado esta mañana frente a la puerta del astillero ferrolano para reclamar mayor transparencia en los procesos de selección, reclamado la paralización de los procesos abiertos para trabajar en unas bases "obxectivas e xustas" que garanticen la igualdad real de oportunidades para todos los aspirantes.

La CGT denuncia que los procesos de ingreso, iniciados en septiembre de 2019, han estado marcados por las "irregularidades, atrancos e problemas" y ponen el foco en la "falta de información e transparencia permanentes, criterios cambiantes, anulación de listaxes por erros", entre otros aspectos a subsanar.

Doble rasero

Señalan, en relación a la convocatoria de operarios júnior, que las bases exigen la presentación del título académico o un justificante de haber abonado las tasas y fueron muchos los que se inscribieron mediante la presentación de un certificado de estudios.

Una situación que se solventó tras determinar que finalmente sería aceptado el certificado sin justificante de pago, tal y como señalan desde la CGT. Otro de los problemas estaría en una de las novedades de la presente convocatoria que requiere de presentación del DNI, algo que, detallan desde el sindicato, no ocurría en anteriores convocatorias y ha motivado que haya

personas que han quedado excluidas del citado proceso.

Desde la CGT entienden que esta situación "non é razoable" y entienden que no se puede aplicar un "dobre raseiro" en función de las personas que resulten afectadas de la aplicación de los nuevos requisitos.

Nuevas bases

Defienden, por tanto, establecer unas nuevas bases que agrupen las convocatorias en una única que, defiende, "debe rematar este ano" y hacen, además, un llamamiento a los trabajadores de la plantilla principal para apoyar a los futuros aspirantes a dichas plazas.

"Debémosllo á comarca, ós compañeiros da industria auxiliar, ós traballadores das empresas da rúa, á mocidade, que tantas veces nos apoiaron e cuxo apoio seguro que volveremos necesitar no futuro. E debémosllelo porque, para todos eles, Navantia representa a mellor opción para ter un emprego digno", sentencian desde el sindicato.

Conseguir un trabajo digno es la esperanza de muchos trabajadores que sufren la explotación y la precariedad

Existe falta de información y de transparencia, quien no tenga contactos dentro de Navantia lo tiene muchísimo más difícil

Los 800 marinos despedidos de la P&O: el hundimiento

LOS 800 DESPIDOS DE LA P&O CONFIRMAN LA EXTREMA PRECARIEDAD DEL MARINO DEBIDO A LA EXCESIVA/ABUSIVA DESREGULARIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Eugenio Ruiz Martinez

10 aniversario naucher GLOBAL

"Hoy es tu último día de empleo" escucharon por vídeo-llamada personal los 800 marinos que la bicentenaria naviera The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, conocida como P&O, tenía contratados en su sección de ferris, la principal de Gran Bretaña. Todos, de sopetón, sin otras contemplaciones que la fraseología empresarial de que lo sentían mucho, de que no había más remedio porque la viabilidad de la naviera dependía de contratar tripulaciones con sueldos más bajos y menos derechos laborales y bla, bla. El resto ya se sabe, liquidaciones conforme a la legislación vigente, pataleo sindical y protestas. Todo inútil. Suma y sigue en un balance de medio siglo cuya descomunal resta fueron los 300.000 marinos europeos que perdieron el empleo entre 1980 y 1992.

Los 800 despidos de la P&O confirman la extrema precariedad del marino debido a la excesiva/abusiva desregularización del tráfico marítimo. Y vendría a ser otro colofón del desguace a que han sido sometidos durante décadas los marinos occidentales, en especial los británicos. Sin retrotraerse al Britannia rules the waves, ni a la anomalía histórica de los imperios y barcos de vapor con que Occidente hegemonizó los océanos, Gran Bretaña contaba todavía en 1952

con 3.200 barcos y 140.000 marinos mercantes. Quedan apenas un buen puñado, pero tan al pairo que no pueden mantener el empleo ni en sus propios puertos y líneas concesionarias, tan a la deriva que han sido despedidos por las bravas, sin preavisos ni negociaciones, a lo "Hard Times" de Dickens, con la agravante del sigilo con que a sabiendas el Gobierno de Boris Johnson les ha dejado en la estacada. Súmale a ello el mal ejemplo, a peor, del escalón todavía más bajo en la competitividad que pondrán las nuevas tripulaciones de la P&O.

El despido masivo de la P&O revela la brutalidad laboral a que siguen siendo sometidos los marinos, también de las naciones que fueron de tradición marítima. Ni que vivan en democracias avanzadas, ni que sus países controlen todavía más del 30% del comercio marítimo, ni que trabajen para poderosas navieras. Hay una incompatibilidad manifiesta entre ser marino occidental y tener, gracias al plus de embarque, merecidas ventajas socioeconómicas respecto a sus conciudadanos de tierra. Se puede intentar con éxito, no exento de muchos sacrificios, pero en conjunto siguen siendo el ánodo de sacrificio para abaratar costes a las navieras, a su vez, sometidas a una atroz competencia por similares razones legislativas que sufren sus tripulaciones. Todos contra todos: marinos, navieras y banderas, ¡sálvese quien pueda! Ni que sea la dubaití DP World, una imponente empresa logística (puertos, zonas francas..., 75.000 empleados) propietaria de la P&O desde 2019.

Por mucho dinero que tenga la Casa Real de Dubái, nunca será bastante si puede ahorrarse unos cuartos relevando sus tripulaciones por otras más baratas y que encima les exima de dar cuentas a los sindicatos y gobiernos de las naciones donde operan sus barcos. Nadie se lo puede impedir, para qué si no la globalización a favor de todos los garfios. Y en último término, DP World lanzó el órdago de que Gran Bretaña o se plegaba a sus exigencias o se vendía la P&O a quien se arriesgue a op-

erar unos ferris con escaso margen de beneficio tras dos años del Covid-19 y ahora por el encarecido bunkering debido, entre otras causas, a la guerra de Ucrania. Además, la P&O arrastra dificultades desde hace décadas. Junto con la Cunard Line (1840), ha sido una de las venerables navieras británicas que superó la crisis de 1973, aunque al alto precio de que la propiedad, el pabellón y las tripulaciones cambiasen de mano. Queda el nombre de la naviera, Peninsular and Oriental Steam, y su logotipo cuarteado por los colores de las banderas de España y Portugal (azul y blanco, monarquía Braganza-Wettin) de cuando sus cruceros empezaron cubriendo la línea a la península ibérica (1822) antes de asumir también el correo marítimo a Extremo Oriente (1840).

Pero tras este vistoso logotipo e historial de relumbrón están los serios problemas que a la naviera le supone operar las líneas de ferris que cogió en 1966. En 1988 despidió a 400 tripulantes coincidiendo (supongo) con la contratación de marinos españoles, luego suplantados por polacos y rumanos tras el ingreso de estos países en la Unión Europea. Para más bandazos, la DP World compró la naviera en 2006, la vendió y en 2019 al volverla a comprar abanderó sus buques en Limasol (Chipre), a costa de Dover. Y cuando parecía que el Brexit iba a favorecer a las tripulaciones británicas hete aquí que la bandera de conveniencia chipriota facilitaba contratar barato (filipinos o indios, por ejemplo) al tiempo de hacer proposiciones deshonestas a los actuales capitanes que, además de conocer los ferris, tengan la exención de práctico. Si se quedan un año más en la P&O se les gratificará (dicen) con 20.000 libras. Algo así lo narró Joseph Conrad al contraponer la frustración del oficial Jukes ante el cambio de bandera al acomodo interesado de su capitán Mac Whirr: **The first morning the new flag floated over the stern of the Nan-Sang Jukes stood**

looking at it bitterly from the bridge. He struggled with his feeling for a while, and then remarked, `Queer flag for a man to sail under, sir´.
What´s the matter with the flag? Enquired Captain Mac Whirr. `Seems all right to me´ And he walked across to the end of the bridge to have a good look.
`Well, it looks queer to me´, burst out Jukes, greatly exasperated and flung off the bridge.
(...) His commander observed: `There is nothing amiss with the flag´.
`Itsn't there´ mumbled Jukes, falling on his knees before a deck-locker and jerking therefrom viciously a spare lead-line.
`No. I looked up the book. Length twice the breadth and the elephant exactly in the middle. I thought the people ashore would know how to make the local flag. Stand to reason. You are wrong, Jukes´...” (“Typhoon”, 1902).

También hoy los de tierra saben cómo poner en popa la bandera que les convenga para aprovecharse de lo mismo que el intelectual escocés James Boswel delató en 1791: Seamen could expect little relief from the law, for its main purpose was assure a ready supply of cheap, docil labor. Tantas revoluciones progresistas, tanto sindicalismo, tanta legislación laboral y sobradas loas a la democracia... y hasta los marinos británicos son vulnerables en sus propios puertos. Han ido de derrota en derrota desde que en 1966 su sindicato NUS lanzó y perdió una huelga reivindicando el justiprecio para los marinos que, ya por entonces, iban comprobando la alarmante pérdida de sueldos y derechos.

El remedo del segundo registro (Isla de Man, mar de Irlanda) y del Tonnage Tax para reflotar sus navieras y mejorar los contratos de los marinos británicos fue insuficiente. A la vista está. La PD World abanderó en Chipre sus barcos de la P&O. Tampoco les fue mejor a los marinos suecos, que lograron una legislación proteccionista muy favorable a sus intereses (Acta del Marino, 1977). Por primera vez los marinos pidieron la Luna y la consiguieron. La contrapartida de tanto favorecer a los tripulantes fue la ruina de sus navieras, mientras las danesas y noruegas salieron del paso con sus segundos registros (DIS, NIS) que les permitían contratar barato a costa de ofrecer excelentes apariencias en sus libretas de navegación para extranjeros (Fartsoppgave). Las emitía “Norwegian mustering autorities”, es decir, nadie en concreto; y por si acaso tenían una nota en letra pequeña por la cual Nor is it a proof that the holder is at present serving in a Norwegian Ship. De aquí el pleito que muchos marinos españoles mantienen con Noruega respecto a las jubilaciones.

Resumiendo. La globalización supuso para los marinos occidentales, antes y más que a otros colectivos, abaratar su trabajo tendiendo al mínimo común denominador de las tripulaciones con menores niveles de renta. Los segundos registros de las naciones de tradición marítima sirven apenas para salvar los restos de este naufragio. El monto principal de los marinos occidentales está condenado al hundimiento toda vez que no vale la pena defender sus puestos de trabajo si no tienen el valor añadido de cubrir cargos de mando, gestión de puertos y logística, torres de control, practicaje, salvamento marítimo, Administración marítima... por todo lo cual las escuelas y facultades de Náu-

tica cada vez tienen más sus horizontes pegados a la costa, incluso en tierra adentro.

El mar sigue dando mucho dinero, pero no tanto los barcos y sus tripulantes. Las naciones y sus empresas ya saben que los grandes beneficios provienen de la gestión del tráfico marítimo relacionado a su vez con las inversiones portuarias y logísticas. Lo aprendieron de las Siete Grandes petroleras que en los años setenta se dieron cuenta que era una ruina contar con navieras y tripulaciones propias. Que lo rentable era externalizarlas, no hacerse responsables de ellas. Es más, hasta se las podía exprimir sin compromiso porque siempre habrá marinos que se ofrezcan por menos a las agencias de embarque gracias a una globalizada desregularización abierta a tropelías. La Exxon, Shell, BP... marcaron a partir de 1980 la derrota que debían seguir las naciones en sus políticas marítimas. Un ejemplo: Barcelona no tiene navieras de cruceros ni marinos para tripularlas. Sin embargo, el sector crucerista crea miles de puestos de trabajo y aporta pingues beneficios a la ciudad. En eso consiste, vivir del mar sin navegar en tenaz competencia con quienes se contentan o les vale con ganar comparativamente mucho menos. De aquí el hundimiento del grueso de la marina mercante, aunque siempre habrá quienes se pueden permitir, por vocación o cualidades, ser marinos a pesar de todo.

Aviso a los navegantes

Rara vez un tripulante sin mando tiene la oportunidad de escuchar una larga conversación distendida del director general/consejero delegado de su naviera, en mi caso Acciona Trasmediterránea. Será raro, pero me sucedió el día de Santiago de 2010 estando en Tarragona embarcado en el SUPER FAST GALICIA. Antonio Grávalos avisó por teléfono que en breve se presentaría a bordo junto con su mujer y un matrimonio emparentado con ellos. Nos pusimos a tono para la ocasión y se avisó a la fonda para que reforzase los entremeses previstos para la festividad del patrón de España. El comedor de oficiales estaba resplandeciente al mediodía con sus panorámicas vistas al mar y, de entrada, la visita se convirtió en algo parecido a una agradable copa de vino español.

Antonio Grávalos nos explicó los planes que tenía para nuestro barco: meterlo en astillero para incrementar en unos cientos de pasajeros su capacidad. Confirmó así las buenas perspectivas que nos habían llegado por lo cual se creó un ambiente más confiado, tanto más cuando él se encontraba tan a sus anchas, como es propio de los capitanes que se sienten seguros de sí mismos: el centro de todo, mientras los ojos expresivos de su señora parecían repasar con detalle la escena. Todo bien..., bien hasta que antes de marchar, Antonio Grávalos nos dijo que le estaban ofreciendo barcos, con tripulación incluida, a unos precios tan increíbles que le salía mejor fletarlos que emplear los de la flota propia. La bandera, las navieras y los marinos españoles no éramos tan competitivos como solíamos (más de 50.000 embarcados en 1980, la mayoría en navieras extranjeras). Pero es-

cucharlo del CEO era un aviso a los navegantes al tiempo que persistía la crisis económica de 2007. El caso es que el SUPER FAST GALICIA no fue al astillero, sino que al tiempo vinieron a bordo los inspectores que valoran los barcos que van a ser o han sido puestos a la venta.

Antonio Grávalos se jubiló después de dirigir la naviera durante los años 2007-2012. Inició la política de fletar buques italianos para realizar los tráficos de Baleares y sustituir los buques propios. Los primeros buques que fletó fueron el ALBAYZIN, el AUDACIA y el TENACIA. También durante su mandato, Trasmediterránea amarró (laid-up) el SUPERFAST ANDALUCIA en Motril, y el SUPERFAST CANARIAS en el Puerto de Almeria; SUPERFAST LEVANTE y SUPERFAST GALICIA en Cartagena y Escombreras; SUPERFAST BALEARES en Alicante y Cádiz; y el ALMUDAINA DOS en Sant Carles de la Rápita. Dejó la dirección general de la naviera, cuando los números de Trasmediterránea arrojaron pérdidas de más de cien millones de euros en un ejercicio. En los años sucesivos, los barcos fletados a la italiana GNV redujeron sensiblemente los fletes.

Sobreponiéndose a las dificultades y afinando la gestión, en los últimos años, antes de su venta a Naviera Armas, Trasmediterránea declaraba beneficios, tenía en proyecto, con el astillero apalabrado, dos buques nuevos de 4.000 metros de carga para las líneas con Baleares; y en fase no tan avanzada dos nuevas construcciones para servir los tráficos del Estrecho y Alborán. En el momento de la venta a Armas, mayo de 2018, con Mario Quero como director general, Trasmediterránea presentaba unas magníficas perspectivas financieras, objetivadas en los rigurosos indicadores que aplica Acciona a las empresas del grupo.

¿Por qué se produjo en-

tonces la venta de Trasmediterránea a Armas? Probablemente por la decisión del presidente de Acciona, José María Entrecanales, con escasa vocación naviera y determinado a centrarse en los negocios energéticos. Y porque la oferta de Armas, superior a las perspectivas de mercado, era muy atractiva. La desafortunada trayectoria de Armas-Trasmediterránea deja en el aire los motivos reales que pudiera albergar la decisión de compra.

Antonio Armas vendió finalmente al grupo italiano Grimaldi las terminales y líneas de Trasmediterránea entre la Península y Baleares (una forma de trocear la compañía para enajenar los mejores activos). El parón marítimo provocado por el Covid-19 coadyuvó a ello.

Derrotas paralelas

La crisis de Trasmediterránea guarda algunos paralelismos con la de P&O. Ambas navieras son centenarias y las principales de ferris en sus países. Sus pabellones y tripulaciones se atenían a sus respectivas nacionalidades, lo cual no ha podido mantener la P&O y solo con mucho esfuerzo y algunos sacrificios lo pudo hacer Trasmediterránea.

Las navieras tradicionales no han sido capaces de preservar cientos de puestos de trabajo para sus nacionales a pesar de contar con el respaldo de los segundos pabellones; en el caso español, del Registro Especial Canario que garantiza a sus tripulantes sustanciales rebajas del IRPF y de las cotizaciones a la seguridad social, coeficientes reductores para jubilarse, gratuitos cursos profesionales, entre otras ventajas y subvenciones para las navieras, que los armadores afirman que no alcanzan para competir seriamente con las genuinas banderas de conveniencia. Ni Trasmediterránea ni el conjunto de la flota mercante española (ej. naviera Pullmantur) han conseguido detener las pérdidas de tonelaje y puestos de trabajo.

La prepotencia de DP World, echando a la calle con una impúdica vídeollamada a 800 marinos británicos de la P&O, ha puesto de relieve el hundimiento que no cesa de los marinos occidentales. Pero el destino de los mercantes españoles es más de lo mismo por mucha discreción mediática que haya y por mucha resignación personal que tengan los marinos al encajar su destino.

El fiscal sopesa el homicidio en el naufragio del 'Villa de Pitanxo'

EL GOBIERNO CONCLUYE QUE EL RESCATE DE LOS CUERPOS DEL PESQUERO NAUFRAGADO "NO ES POSIBLE"

Javier Ricou, Carlota Guindal

LA VANGUARDIA

La versión del marinero de origen ghanés, Samuel Kwesi, sobre las causas del naufragio del Villa de Pitanxo –contraria a lo manifestado por el patrón del pesquero y su sobrino (Juan Padín y Eduardo Rial, los otros dos supervivientes)– parece estar marcando los primeros pasos dados por la justicia para aclarar lo ocurrido en ese trágico suceso, con 21 muertos (12 de ellos continúan todavía desaparecidos).

Fuentes de la Fiscalía de la Audiencia Nacional han confirmado a este diario que no descartan, con lo conocido hasta ahora, una posible acusación contra el capitán del barco hundido en aguas de Terranova el pasado 15 de febrero por homicidio imprudente y contra el derecho de los trabajadores.

Versiones contrapuestas

¿Qué dicen las dos versiones enfrentadas? Samuel Kwesi ha declarado ante la Guardia Civil que los marineros pidieron al capitán cortar las redes de arrastre -el pescado capturado que se arriaba pesaba miles de kilos- cuando el pesquero era azotado por fuertes ráfagas de viento y olas de metros.

El capitán se negó, afirma este marinero, y el agua entró entonces hasta los motores, los inutilizó y el barco quedó a merced del temporal. El patrón y su sobrino aseguran, por su parte, que el hundi-

miento del pesquero fue consecuencia de un paro repentino de los motores cuando el barco realizaba una maniobra. Un accidente.

¿Quién juzgará el caso?

La justicia tendrá que determinar cuál de las dos versiones es la cierta. No se apunta una instrucción fácil y además –otro giro inesperado– tampoco está claro qué juzgado es el competente para entender del caso. La Guardia Civil dio por hecho que esa instrucción era competencia de la Audiencia Nacional, al ocurrir el naufragio en aguas internacionales. Pero la Fiscalía de ese alto tribunal acaba de informar que, a su juicio, esa instrucción compete a un juzgado ordinario. Sostiene que un barco –cuando ocurre un hecho a bordo con posibles responsabilidades penales– se considera, con independencia de por donde navega, territorio de la bandera izada.

Así que los hechos, según esa teoría, ocurrieron en suelo español y, por lo tanto, la instrucción compete al juzgado de la jurisdicción donde está la empresa del buque. Sería, pues, un juez de Marín (ahí tiene su sede la armadora) el instructor de la causa. Y si se declarara incompetente (falta que el juez de la Audiencia Nacional de por buena la tesis del fiscal) la decisión final la tendrá el Supremo.

El Gobierno comunica a las familias que el rescate de los cuerpos "no es posible"

Mientras se resuelven estas lagunas jurídicas, los familiares de los 12 desaparecidos (dados ya por muertos) han recibido hoy otra dura noticia. El Gobierno les ha comunicado que el rescate de los cuerpos "no es posible" y que se descartan inmersiones al barco hundido. Ha sido el delegado del Gobierno en Galicia, José Miñones, el encargado de trasladarles la noticia.

En declaraciones a los medios al término de una reunión con los familiares, que se ha celebrado en la Subdelegación del Gobierno, ha explicado que se han buscando las diferentes alternativas, pero ni el reflote del buque, ni enviar buzos al pecio, ni entrar en el barco con un robot no tripulado es "posible".

Las familias, "muy decepcionadas"

En el encuentro también ha estado presente el director general de la Marina Mercante, Benito Núñez, quien aseguró que es "inviable" recuperar los cuerpos, por lo que no se llevarán a cabo otras acciones ya que el objetivo último no se puede realizar.

Las familias de los marineros del Villa de Pitanxo aseguran estar "muy decepcionadas" tras la decisión del Gobierno de

descartar la búsqueda de los 12 tripulantes aún desaparecidos.

"Yo creo que mi padre está dentro del buque y no lo vamos a poder recuperar, pero hay otras once familias que se merecen respeto y justicia", ha señalado Kevin González, hijo del engrasador del barco, que ha actuado como portavoz de los familiares.

El hijo de Francisco González ha reiterado que todos ellos "se merecen que se pongan los medios para intentarlo".
Lamentan que les hayan dicho que "no iban a hacer absolutamente nada" tras comprobar que "no hay ninguna forma de recuperar con certeza a ninguno de los marineros", ya sea accediendo al interior del buque o reflotándolo.

Pero las familias insisten en que, si eso no se puede hacer, al menos se rastree la "posición orientativa" en la que se encuentra hundido el pesquero o se mande algún robot o la maquinaria técnica necesaria para poder localizarlo y comprobar si hay cuerpos dentro.
"Entendemos perfectamente que las condiciones son muy feas y que con los medios a nuestro alcance, a pesar de ser muy avanzados, es complicado, pero si el objetivo final es recuperar a nuestros familiares no entendemos por qué no se pueden dar esos pasos previos", ha dicho.

Kevin González ha subrayado que "sabemos perfectamente" que los robots no tripulados "pueden bajar, hacer un barrido de la zona y ver si algún marinero sigue allí enredado al aparejo o en cualquier otra circunstancia", por lo que las familias insistirán en ello.

MARINA

Noticias Breves

Baleària destina los buques Nápoles y Sicilia a las líneas del contrato marítimo

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ha adjudicado el contrato marítimo que conecta Melilla con Málaga, Almería y Motril a Baleària, que prestará este servicio con los buques gemelos de su flota Nápoles y Sicilia.

El buque Nápoles es conocido ya en Melilla, donde Baleària lo tiene actualmente en servicio. El Sicilia está operando en estos momentos entre Baleares y la península.Ambos fueron construidos en 2002, por lo que tienen una antigüedad de 20 años, y fueron remotorizados hace escasos años para que pudieran navegar mediante el uso de gas natural como fuente de energía. También coinciden en sus dimensiones, ya que los dos tienen 186 metros de eslora y 25 metros de manga.

Según la información que proporciona Baleària, el Nápoles tiene una capacidad de 1.600 pasajeros y 481 vehículos, y su velocidad máxima es de 23 nudos. El Sicilia, por su parte, reduce su capacidad a 1.000 pasajeros y puede transportar, al igual que su gemelo, hasta 481 vehículos, con una velocidad punta de 24 nudos.

El Ministerio de Transportes ha adjudicado a Baleària el contrato marítimo por 11,1 millones de euros, que empezará a prestar este servicio el 1 de abril, una vez formalizado, por un año prorrogable por otro.

Posible reapertura en abril de las líneas con Marruecos

A falta de confirmación oficial, el anuncio de la próxima visita a Rabat del ministro de Asuntos Exteriores español, José Manuel Albares, prevista para el 1 de abril, parece ser la antesala del previsible restablecimiento de la Operación Paso del Estrecho (OPE) 2022, llamada Operación Marhaba en árabe. En esa línea está trabajando la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA), cuyo presidente, Gerardo Landaluce, ha declarado que "nos jugamos mucho desde el punto de vista económico y comercial".

La conexión marítima para pasajeros y sus vehículos en régimen de equipaje en la línea Algeciras-Tánger Med está suspendida desde marzo de 2020, no solo por razones sanitarias del coronavirus, sino "también por desencuentros diplomáticos", como señala Landaluce y que ahora parecen solucionados, tras el apoyo del Gobierno español al plan de autonomía del Sahara.

En medios marroquíes se señala el próximo 7 de abril como posible fecha del restablecimiento del primer viaje en la línea Tarifa-Tánger, que cubre la naviera hispano-alemana FRS.

Se está pendiente también de la "reapertura controlada" de las fronteras de Ceuta y Melilla, lo que conllevaría un incremento del tráfico marítimo desde los puertos de Almería y Málaga, así como la línea de Nador, hasta ahora restringida al tráfico de mercancías.

MERCANTE

Noticias Breves

Grimaldi recibe el buque "Eco Malta", sexto del proyecto GG5G

"Eco Malta" (IMO 9859583) es el nombre del sexto buque del proyecto GG5G del Grupo Grimaldi, construido en el astillero Jinling, en Nanjing (China). Forma parte de un pedido de 12 buques, de los cuales nueve son para Grimaldi Euromed y tres para Finnlines, informa el poderoso grupo naviero italiano.Al igual que los cinco gemelos ya entregados y desplegados en el Mediterráneo, el buque "Eco Malta" enarbola la bandera italiana, mide 238 m de eslora y 34 m de manga, tiene un registro de 67.311 TRB y mantiene una velocidad de crucero de 20,8 nudos.

La capacidad de carga de sus siete cubiertas, dos de las cuales móviles, suma 7.800 metros lineales y es el doble de la de la clase anterior de buques ro-ro utilizados por el Grupo Grimaldi para el transporte de mercancías de corto alcance. Ello quiere decir que tiene cabida para 500 remolques y 180 coches.

La compañía explica que el aumento de capacidad no afecta al consumo de combustible, sin embargo, gracias a la adopción de numerosas soluciones tecnológicas altamente innovadoras que optimizan el consumo de combustible y el rendimiento del barco: a la misma velocidad, el buque "Eco Malta" consume la misma cantidad de combustible en comparación con los buques rolones de la generación anterior, y por lo tanto es capaz de reducir a la mitad las emisiones de CO_2 por unidad transportada.

La primera imagen del nuevo "Ciudad de Mahón"

La próxima semana estará de nuevo en Baleares el ferry "Ciudad de Mahón", que así se llama ahora el antiguo "Volcán de Tijarafe", uno de los cinco barcos que pasaron a la propiedad de Trasmed GLE tras la venta del paquete de Baleares de Naviera Armas Trasmediterránea a la filial española del poderoso grupo naviero italiano Grimaldi.

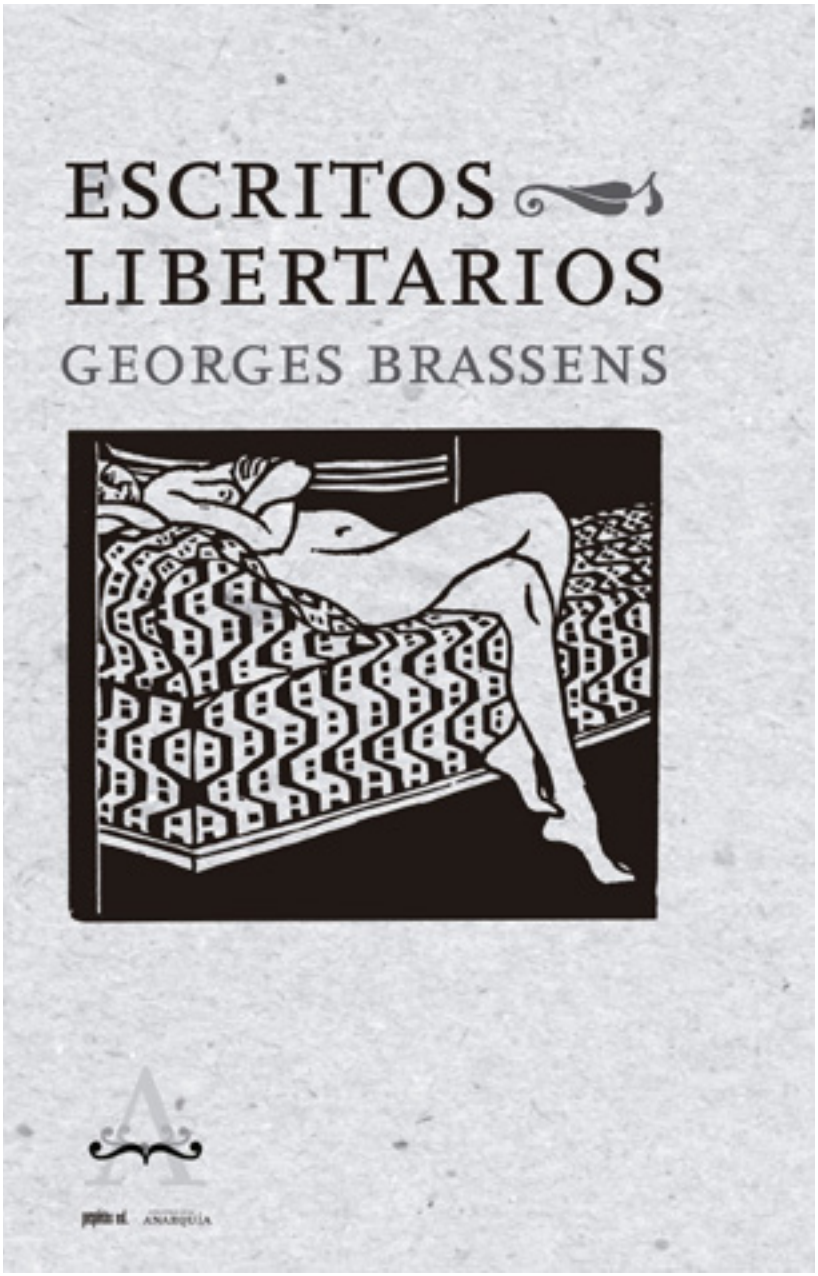
Se encuentra en el astillero de Nápoles, donde ha pasado su varada anual y ha sido sometido a diversas mejoras, como la instalación de scrubbers y renovación de interiores.

Tercero con este nombre en la historia de la Marina Mercante española, los otros tres buques procedentes de Trasmediterránea mantienen sus nombres –"Ciudad de Palma" y "Ciudad de Granada"–, mientras que el ferry "Volcán del Teide" pasará a llamarse "Ciudad de Barcelona". Decisión en la que se recupera el nombre de la capital catalana, tan importante en la historia de las comunicaciones marítimas de Baleares.

Construcción número 1.654 del astillero Hijos de J. Barreras en Vigo y en servicio desde abril de 2007, es un buque de 19.976 toneladas brutas, 6.051 toneladas netas y 3.350 toneladas de peso muerto, siendo sus principales dimensiones 154,35 m de eslora total, 24,20 m de manga y 5,50 m de calado. Está propulsado por dos motores Wärtsila 12V46B, que suman una potencia de 23.400 kW y le permite mantener una velocidad de 23 nudos.

Libro del mes

Carlos Taibo



En 1946, en París, Georges Brassens cultivó la amistad con algunos activistas anarquistas de su barrio, en concreto con el pintor Marcel Renot y con el poeta Armand Robin (de quien en Pepitas publicamos un libro extraordinario —por su impresionante lucidez— titulado La falsa palabra), y estos encuentros decisivos, sumados a la lectura de algunos clásicos libertarios —Bakunin, Kropotkin y Proudhon, entre otros—, llevaron a un joven Brassens a involucrarse en el movimiento anarquista y a colaborar activamente durante unos meses en Le Libertaire, el órgano de la Federación Anarquista, y también, ocasionalmente, en el boletín de la CNT en Francia. En Le Libertaire, Brassens ejerció de corrector y secretario editorial, además de redactar numerosos artículos. En ese momento, los artículos del periódico no apa-

recían firmados o lo hacían bajo seudónimo. Se sabe a ciencia cierta que Brassens firmó como Geo Cédille y como Gilles Colin, y aunque por el contenido y el tono hay otros muchos textos donde se intuye la pluma de Brassens, sería presuntuoso atribuírselos con certeza.

Estos escritos libertarios, que por primera vez se publican en español, son, como sus canciones, un canto contra los gendarmes y los militares, contra el parlamentarismo y los políticos, contra la religión y el dinero, contra todas las formas de esclavitud e hipocresía humanas, y ponen de manifiesto el alcance contestatario, a veces violento, de la obra de un hombre que siempre huyó de los dogmas y el maniqueísmo, que vivió fiel a su compromiso con la libertad y a su rechazo del orden establecido.

GEORGE BRASSENS

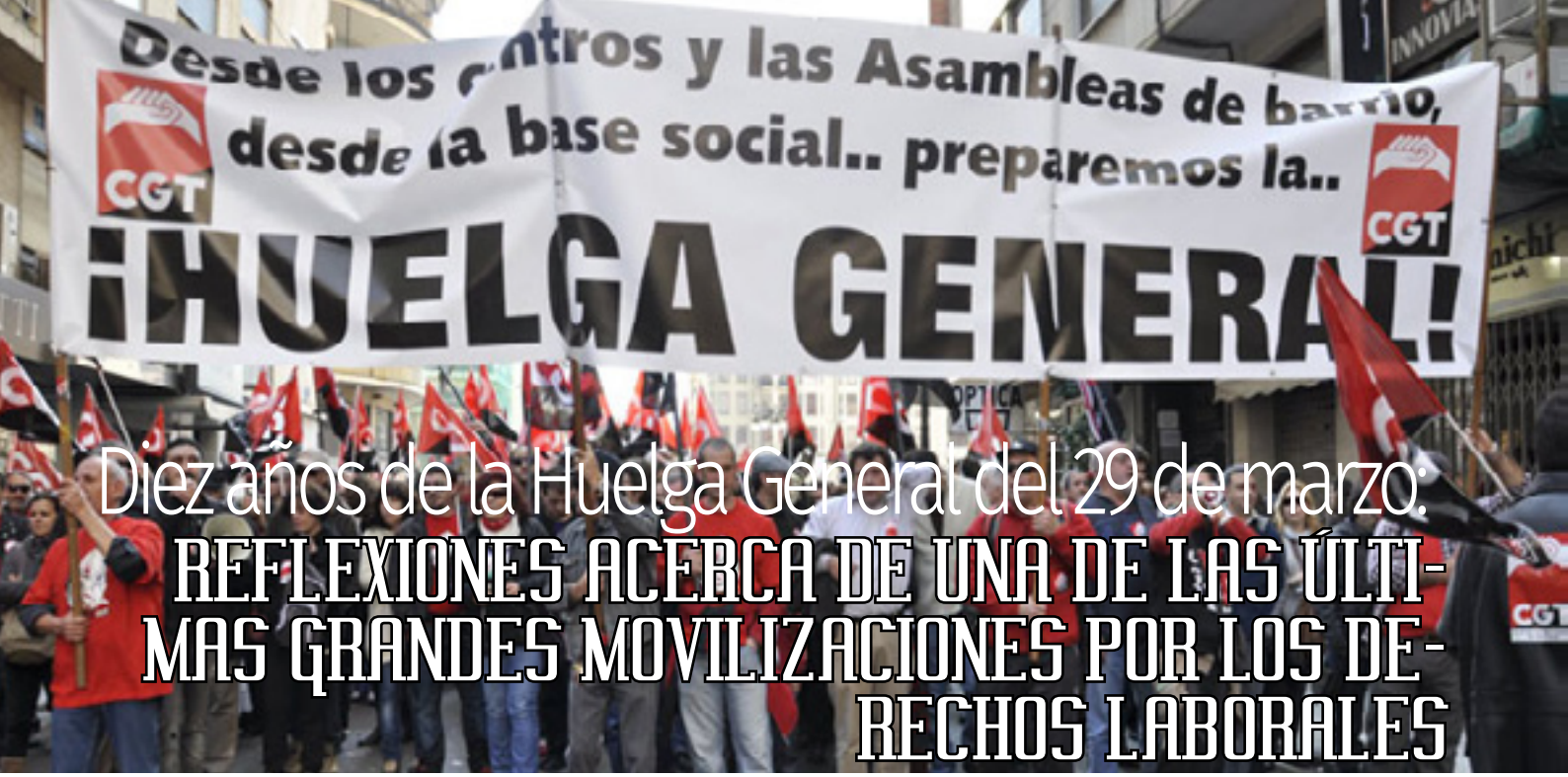
En el pueblo occitano de Sète, mirando al mar Mediterráneo, nació en 1921 Georges Brassens, quien, varias décadas más tarde, será descrito como uno de los mejores poetas del siglo XX en lengua francesa.

Brassens nació en un barrio popular en el seno de una familia atípica. Su padre, Jean-Louis, era un contratista de albañilería conocido por su anticlericalismo, su generosidad y su libertad de espíritu y pensamiento.

La madre, Elvira, de origen italiano, era una devota católica que quedó viuda en la Gran Guerra, cinco años antes de re-casarse con el padre de Georges. Según contaría después el cantautor, el punto en común de esta familia tan dispar era el amor por la música.

Cualquiera que haya escuchado las canciones de Brassens no se extrañará al saber que no le gustaba ser alumno. «Tuve una infancia feliz, pero desperdiciada por el colegio», dijo a su amigo y biógrafo Victor Laville.

En 1936, el joven Georges conoció la poesía gracias a su profesor de francés, Alphonse Bonnafé, quien le enseñó no solo a rimar versos sino a «abrirse a las cosas grandes».



Diez años de la Huelga General del 29 de marzo: REFLEXIONES ACERCA DE UNA DE LAS ÚLTIMAS GRANDES MOVILIZACIONES POR LOS DERECHOS LABORALES

En unos días, concretamente el próximo 29 de marzo, se cumplirán 10 años de la convocatoria de una de las tres huelgas generales que se celebraron contra las reformas laborales que nos impuso la Troika en el contexto de la crisis económica-inmobiliaria del 2008.

La huelga del 29-M de 2012 fue, probablemente, la más agitada de las tres. La más descafeinada fue la primera de ellas, **celebrada el 29 de septiembre de 2010**, convocada a la vuelta del verano, contra el gobierno de Zapatero (lo cual supuso que cierta "izquierda" no pusiera todo su empeño en luchar) y en un contexto en el que los movimientos sociales todavía no habían alcanzado el esplendor que conocerían un año más tarde. La tercera, **celebrada el 14 de noviembre del 2012** en toda Europa, flojeó en comparación con su predecesora, debido a que cundía un cierto pesimismo dado que las dos huelgas anteriores no habían logrado detener las reformas laborales y que, además, éstas se habían saldado con un alto nivel de represión: huelguistas detenidas, aporreadas o multadas fueron la tónica de esas jornadas.

En cambio, **la huelga que se celebró el 29 de marzo de 2012**, tras casi un año de intensa lucha social en las calles impulsada por el movimiento 15-M (que surgió en el año 2011), unido a que había menos reparos en salir a luchar contra el gobierno de Rajoy, tuvo una afluencia considerable. Pero no debemos olvidar que su potencial, en el contexto de movilización social en el que nos encontrábamos, era mucho mayor, y si no se le sacó todo el jugo que se podía se debía al menguante poder de convocatoria de los sindicatos CCOO y UGT.

Aquel 29-M, en todas las ciudades del Estado en general, y en particular en Madrid y Barcelona, se organizaron numerosos piquetes al margen de estos sindicatos pactistas, que, al menos durante algunas horas, prácticamente paralizaron algu-

nos barrios. Asimismo, por la tarde se celebraron grandes manifestaciones por los centros urbanos, en las que confluyeron asambleas de barrios, sindicatos combativos y asambleas libertarias. El resultado fue una jornada de lucha que desbordó el inmovilismo de los sindicatos oficiales y que puso de manifiesto que, con todas nuestras limitaciones y sin subestimar nuestras debilidades, existen colectivos u organizaciones anticapitalistas, vecinales y/u obreras con una considerable capacidad organizativa.

Durante el propio transcurso de la huelga, los políticos locales, regionales y estatales, de la mano de los **grandes medios de comunicación**, se afanaron en condenar y criminalizar las protestas. Tildaron de violentas y antisistema a las participantes que optaron por mantenerse al margen de CCOO, UGT y otros sindicatos que, recordemos, utilizaban ese día como excusa para legitimar su estatus de subvenciones y privilegios dentro del movimiento obrero. En esta línea, la represión no se hizo esperar y decenas de personas resultaron detenidas esa jornada. Asimismo, en los días posteriores, las Brigadas de Información de la Policía Nacional y de los Mossos d'Esquadra **acudieron a los domicilios de diferentes huelguistas y procedieron a detenerlas**. Este tipo de detención en diferido fue un proyecto piloto de lo que ahora es una práctica habitual al término de cualquier manifestación en la que se hayan producido disturbios.

Para que nos hagamos una idea de la dimensión represiva que alcanzaron estas movilizaciones, según un informe realizado por CCOO, que sirvió de base para lanzar su campaña Huelga no es delito, más de trescientas huelguistas fueron juzgadas por su participación en huelgas entre 2011 y 2016. Estas cifras sólo tienen en cuenta a afiliadas de este sindicato y de UGT, por lo que deja a fuera a decenas o centenares de militantes de los movimientos sociales o de sindicatos minoritarios que también sufrieron la represión judicial y policial.

Desde el Todo por Hacer hemos contactado con J., la primera persona que fue detenida en todo el Estado español en la jornada de Huelga General del 29-M de 2012. Le hemos pedido que nos relate su experiencia de aquel día y cómo valora la reforma laboral que, diez años después, ha aprobado el Gobierno del PSOE y de UP. Os dejamos a continuación con sus respuestas.

Entrevista a J., el primer detenido de la Huelga General: "La actual reforma laboral es una estafa"

La Huelga General comenzó a las 00:00 horas del 29 de marzo. Pocos minutos después, ya te encontrabas detenido. ¿Cómo se produjo tu detención? ¿Cómo os trataron?

Fui detenido en el centro de Madrid, en la Plaza de Santa Ana, mientras participaba en un piquete.

Este detalle creo que es muy importante, dado que marca la diferencia con huelgas anteriores, porque las movilizaciones no parten solo de los sindicatos – tanto mayoritarios, como alternativos o anarcosindicalistas – sino que tienen un papel muy

importante las asambleas de los barrios, que en ese momento contaban con una fuerza bastante decente, gracias a la eclosión del movimiento 15-M que se había producido el año anterior.

El piquete, como decía, salió del barrio de Lavapiés, fue avanzando, intentando cerrar los pocos establecimientos que quedaban abiertos pese a la convocatoria de huelga y, tras recorrer la zona de bares de Lavapiés – como la calle Argumosa y sus callejuelas perpendiculares –, acabamos llegando a la Plaza de Santa Ana.

Allí, se produjo una carga policial, completamente indiscriminada, que tenía por intención disolver el piquete. Estamos hablando de la primera hora de la jornada, quizás serían las 00:10. En ese momento caigo al suelo y ahí se produce lo que yo considero es el primero de una lista bastante larga de malos tratos: estando tirado sobre el asfalto, a merced de la policía, me pegan varios porrazos, dirigidos a la cabeza, que me producen varios hematomas y la rotura de un dedo, por intentar proteger la cabeza con la mano.

En ese momento son detenidos otros dos compañeros más, nos meten a los tres en el furgón y los malos tratos continúan en forma de amenazas, malas palabras, empujones y apretando al máximo las esposas. Fuimos conducidos a la comisaría de Moratalaz y allí continuó ese ambiente hostil, con la intención de intimidar.

Llegados a este punto creo que es muy importante reseñar la utilidad de las charlas y los materiales de autodefensa legal dirigidos a explicar qué hacer en caso de detención. Yo soy una persona que estaba formada en esos temas y, por tanto, sabía, más o menos, qué podía pasar y qué no podía pasar. Creo que me vino bien para mantener la calma en un contexto hostil, muy distinto al ambiente en el que nos solemos manejar. Y creo que esto se notó perfectamente en los otros dos compañeros detenidos: uno pertenecía a los movimientos sociales y el otro no, pero ambos desconocían a qué se estaban enfrentando y percibí que pasaron mucho más miedo que yo. Manejar conceptos como “la puesta a disposición judicial” (que te lleven a declarar ante un juez), saber cómo es una comisaría y conocer tus derechos es de vital importancia para no perder los nervios.

¿Cómo terminó tu procedimiento judicial?

Por fortuna, bien. Mi caso y el de otro compañero fueron enjuiciados como unas simples faltas y, aproximadamente un año después de la detención, fuimos juzgados y absueltos. Y es que las acusaciones no se sostenían por ningún lado: por ejemplo, entre las distintas acciones que nos imputaban, estaba la de haber realizado unas pintadas de color negro sobre el escaparate de un bar con un spray de color ocre.

Por otro lado, el tercero de los compañeros detenidos fue juzgado siete años después por delitos mucho más serios: atentado y desórdenes, los cuales llevan aparejadas penas de prisión. Le atribuían haber lanzado piedras, lo cual era totalmente falso. Yo presencié su detención y sé que no fue así. Por fortuna, también

resultó absuelto por falta de pruebas contra él.

Sin embargo, volviendo al 29 de marzo, en las siguientes horas el calabozo se fue llenando con más detenidos y sé que no todos corrieron la misma suerte que nosotros tres.

Diez años después, en un contexto de desmovilización social, se ha aprobado una nueva reforma laboral. ¿Qué valoración haces de la reforma de Yolanda Díaz?

Entiendo que la última reforma laboral es una estafa y que, desde luego, no responde a las peticiones de la gente que se movilizó en el año 2012 en la Huelga General. Lo que se pedía era la derogación de la reforma laboral del PP que había entrado en vigor un mes antes, como antes se había pedido lo mismo con la que aprobó en el año 2010 el PSOE.

La actual reforma cambia o deroga muy poquito de lo que reformó en 2012 el PP y nada de lo que hizo el PSOE y, en consecuencia, como digo, el texto no es acorde a las peticiones de las huelguistas que salimos a las calles hace diez años.

La actual desmovilización social es fundamental para entender esta reforma. Los sindicatos mayoritarios no tienen ningún poder de negociación o de movilización en la actualidad, tal y como están evidenciando en las negociaciones por el salario mínimo ahora mismo. Por tanto, es el Gobierno el que está tirando de los salarios hacia arriba y si nos fijamos en los convenios colectivos que están firmando ahora mismo estos sindicatos, sus subidas salariales son, generalmente, porcentualmente inferiores a lo que es la subida del salario mínimo. Creo que eso nos demuestra en qué situación de extrema debilidad están ahora mismo estas organizaciones sindicales mayoritarias, que el Gobierno hace más por subir los sueldos que ellas. Hace tiempo, en este mismo periódico publicasteis algún artículo acerca de la esperanza, más o menos fundada, de que el poder que le iba a quitar a los sindicatos hegemónicos la aprobación de la reforma laboral de hace diez años iba a ser aprovechada por sindicatos más pequeños, que no negocian convenios sectoriales, pero que sí podían tener la oportunidad de hacerlo en ámbitos de aplicación más reducido (en empresas más pequeñas) y que pudieran llevar a cabo unas luchas más salvajes o menos domesticadas que a las que nos tenían acostumbradas CCOO y UGT. Lamentablemente, considero que os equivocasteis cuando depositasteis tantas expectativas o ilusiones en que eso pudiera ocurrir. Creo que el ciclo del 15-M, en el que se ponía en cuestión a un montón de instituciones antiguas (partidos políticos, sindicatos mayoritarios, etc.), podría haber sido mejor aprovechado por estos sindicatos alternativos o anarcosindicalistas, que cumplían todos los requisitos como para triunfar en un momento en el que se quería acabar con el viejo orden. Desgraciadamente, no se hizo un buen uso de esa fuerza y una década después las calles están vacías, la extrema derecha no para de crecer y las organizaciones obreras pierden influencia a pasos agigantados.