

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

AGOSTO 2022 N°87



NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



NO a la ley MORDAZA NO a la REFORMA PENAL

con-tenido

03. BARLOVENTO

Por la subida de pensiones y salarios con el ipc real

06. ARTÍCULOS PERECEDEROS

La envidiable tozudez de los pensionistas

08. LEY MORDAZA

CGT Valencia vuelve a sufrir la represión

10. SALVAMENTO MARÍTIMO

Barcos a la deriva o sin gobierno copan los auxilios de Salvamento Marítimo en el litoral gallego

12. INTERNACIONAL

Los trabajadores del mayor puerto de mercancías del Reino Unido inician una huelga de ocho días

14. TRANSPORTE MARÍTIMO

Maersk eleva su beneficio en plena guerra de fletes al alza

16. MARINA MERCANTE

Baleària y Armas Trasmediterránea se cuelan entre los 20 primeros operadores ro-pax del mundo

18. MARINA MERCANTE

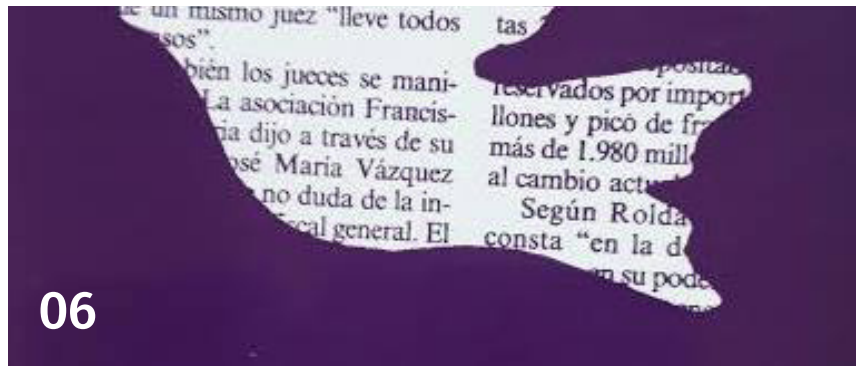
Noticias Breves

20. LIBRO DEL MES

Carcoma

22. TODO POR HACER

Arde Europa: Olas de calor, cambio climático y capitalismo



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



Por la subida de pensiones y salarios con el ipc real



Secretariado Permanente
Comité Confederal

Tras las últimas declaraciones del ministro Jose Luis Escrivá y su pretensión de modificar el periodo de cálculo de las pensiones aumentando el número de años para la cuantificación de la futura pensión, se hace más necesario y urgente apoyar la gran movilización fijada para el próximo **15 de octubre**.

Movimientos de pensionistas, junto con organi-

zaciones sociales y sindicales, entre ellas CGT, han convocado una gran manifestación en Madrid bajo el lema "**POR LA SUBIDA DE PENSIONES Y SALARIOS CON EL IPC REAL**" con la que se pretende denunciar la situación de devaluación del poder adquisitivo que vive tanto la clase trabajadora asalariada como la clase trabajadora pensionista.

La nueva reforma de las pensiones que el Gobierno "más progresista de la historia", con el Ministro de Seguridad Social José Luis Escrivá a la cabeza, prepara para los próximos meses pretende llevar a cabo, entre otras medidas, el alargamiento del periodo para el cálculo de la pensión de 25 a 35 años.

**Pen-
siones
Dignas**



Esto supondría una pérdida económica de entre un 7% y un 10% frente al sistema de cálculo actual.

Ya tuvimos una reforma regresiva de la LGSS y de las pensiones hace unos meses, suscrita por el actual gobierno y avalada por sus agentes sociales, que empeoraba la reforma de M. Rajoy y del PP; si esta nueva reforma se produce tendrá de nuevo gravísimas consecuencias para la clase trabajadora. Un nuevo recorte de los derechos económicos para nuestra clase que será muy difícil recuperar. Desde CGT, como venimos defendiendo desde hace décadas, siempre vamos

a apostar por la lucha y la movilización para conseguir unas pensiones dignas con un aumento económico anual ligado al IPC Real y el incremento de las pensiones mínimas que permitan vivir dignamente a aquellas personas que la reciban. Porque jubilarse dignamente es un derecho, no podemos permitir que aquellas personas que han estado trabajando durante décadas no puedan llegar a fin de mes con la lamentable pensión que les queda a la hora de jubilarse.

Por todo esto, desde CGT entendemos que es el momento de salir a la calle y que este 15 de Octu-

bre debemos de llenar las calles de Madrid diciendo claro y alto que la clase trabajadora no va a permitir la pérdida de más poder adquisitivo, exigiendo al gobierno una subida de salarios y pensiones ligados a la subida del IPC real.

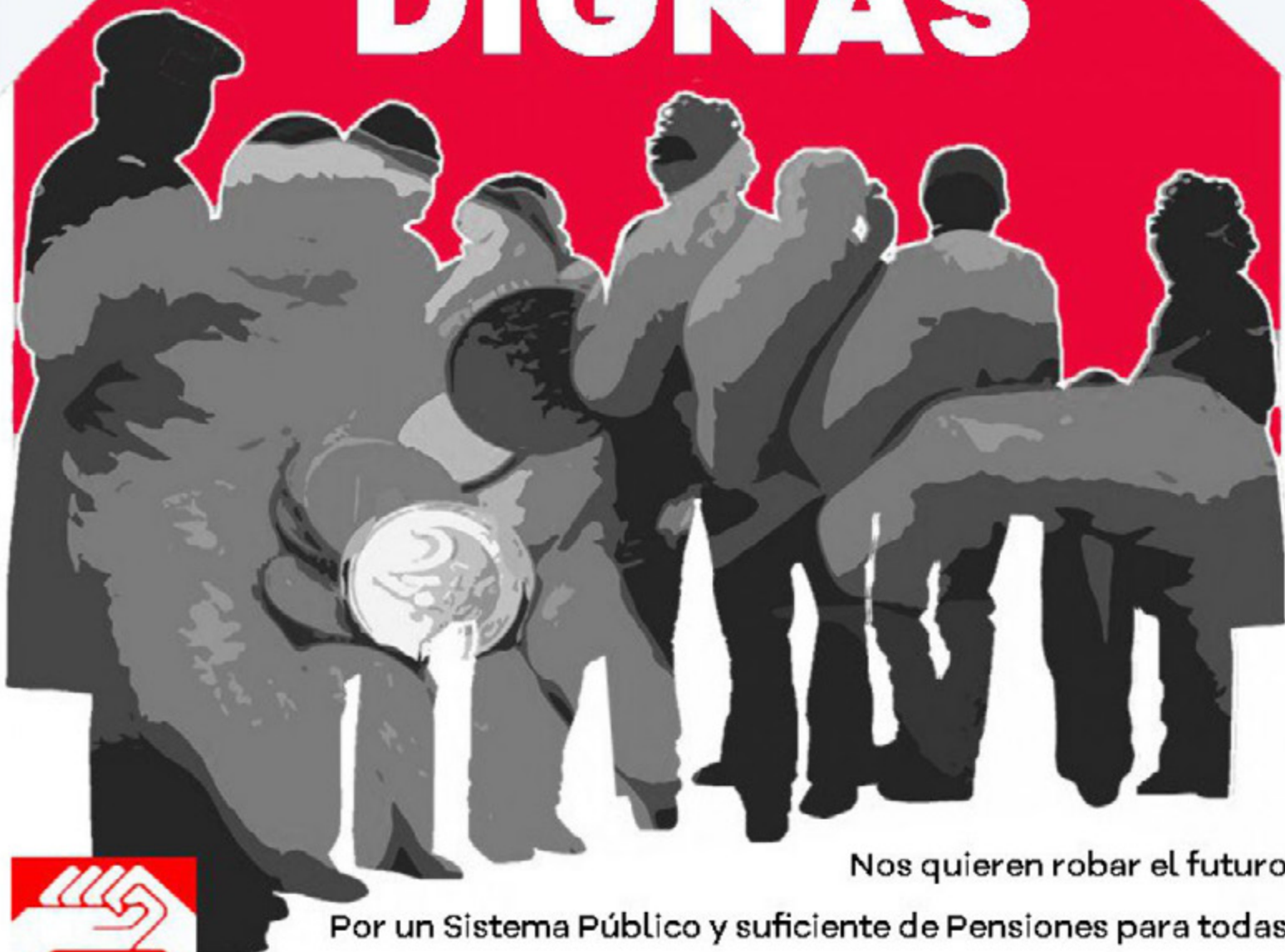
¡ POR LA SUBIDA DE PENSIONES Y SALARIOS CON EL IPC REAL !

¡ NO A LA REFORMA DE LAS PENSIONES !

¡15 DE OCTUBRE, TODAS A MADRID!



Por unas
PENSIONES PÚBLICAS
DIGNAS



Nos quieren robar el futuro

Por un Sistema Público y suficiente de Pensiones para todas

Repartir el trabajo y la riqueza

Por las 35 horas



**Confederación
General del
Trabajo**

cgt.org.es

@CGT

rojoynegro.info

Artículos Perecederos

La envidiable tozudez de los pensionistas

Opinión



Antonio Pérez Collado



Tras años de tenaz presencia en las calles aun te los puedes encontrar, cualquier mañana de estas, en la plaza del barrio o en la puerta del mercado del pueblo; van con su megáfono, su pancarta y sus chalecos, son los pensionistas que no se cansan de repetir que “Gobierne

quien gobierne, las pensiones se defienden”. Y eso hacen, defender el derecho a la pensión; a la suya y a la de quienes vendrán después.

Donde es difícil que los veas es en las noticias de la tele; en la caja tonta no hay sitio para unas decenas de viejos indignados, todo el espacio está reservado para concursos, tertulias, cotilleos, novelas de amores de siempre y futboleros partidos del siglo. No importa: ellos siguen como si la vida que les queda dependiese de sus ganas de luchar.

Tampoco se les encuentra ya, a primeros de cada

mes, en la puerta de los bancos esperando el ingreso de la pensión. Esas calculadoras instituciones han cerrado miles de oficinas, dejando barrios y pueblos enteros sin sucursal y, aun teniendo la suerte de contar con una cerca, tampoco te van a atender con la amabilidad que merece una persona mayor: Domines o se te resistan las nuevas tecnologías, tu destino es el cajero automático o la banca on line. Eso sí, las comisiones que te cobran por tener tu dinero trabajando para ellos no dejan de incrementarse.

Habrà quien piense, ante

la reiteradas pero men-
guantes movilizaciones
de los jubilados, que ta-
les protestas han perdi-
do el sentido desde que
el Gobierno ha mejorado
el poder adquisitivo de
las pensiones. Ante esa
observación viene como
anillo al dedo la popu-
lar aclaración de que ser
mayor no es ser tonto, y
entender lo que los mi-
nistros no quieren decir.
Afirman políticos y eco-
nomistas ortodoxos del
credo capitalista que las
pensiones suben según lo
hacen los precios, pero no
explican que han cambia-
do la forma de calcular el
IPC: antes se tomaba en
cuenta el índice de pre-
cios al consumo del últi-
mo año y ahora se saca
una medida de los doce
meses anteriores; total,
que el IPC real de 2021 fue

del 6´5% mientras que las
pensiones han tenido un
incremento del 2´5% para
el año en curso... y enci-
ma a partir de 2022 ya no
se cobrará la paguilla de
enero que pretendía com-
pensar las pérdidas del
año anterior.

Y aunque hay pensiones
máximas ¡quién las pi-
llara! superiores a 2.800
euros, lo cierto es que la
mayoría se queda muy le-
jos de esas cifra, estando
la media alrededor de los
1.200 y quedando millo-
nes de personas que per-
ciben entre los 721 y los
1.000 €/mes. Es evidente
que, por poco consumis-
tas que sean los mayores,
para que la paga llegue a
fin de mes hay que hacer
muchos números y mu-
chos sacrificios.

Encima son los productos
y servicios que más preci-
san los mayores los más
afectados por el galopan-
te incremento de los pre-
cios: alimentación, alqui-
ler, luz, gas (la bombona
de butano ya cuesta casi
20€, un 19´55% más que
hace un año) por lo que la
insuficiente subida de la
pensión de este año hace
meses que se la comió la
especulación.

Tendremos que recono-
cer, en definitiva, que
esos grupos de jubilados
protestones tienen toda
la razón del mundo y no
sería descabellado que el
resto nos sumáramos a su
lucha... que también es la
nuestra, por muy comple-
ja y lejana que podamos
ver la propia jubilación.





Ley Mordaza

CGT Valencia vuelve a sufrir la represión

Nota de Prensa



CGT-València

El pasado uno de mayo la organización anarcosindicalista fue víctima, una vez más, de la represión motivada por la aplicación de la mal llamada “ley de seguridad ciudadana”, conocida como “ley mordaza”.

Tres trabajadoras afiliadas a la Confederación Gene-

ral del Trabajo de Valencia fueron rodeadas por miembros de la policía en la Calle de la Paz, en el transcurso de la manifestación del primero de mayo de este 2022. El motivo de esta actuación policial fue que las tres personas habían encendido unos botes de humo que contenían los colores de la bandera rojinegra, símbolo de la organización, en el propio contexto de la manifestación, guardando la distancia y las medidas de seguridad que dicho material requiere.

Los policías aseguraron a las personas portadoras de los botes que simplemente les pedían

la documentación por prevención, pero que en ningún caso iban a realizar la apertura de ningún expediente sancionador. Transcurridos tres meses de la identificación y la manifestación, en plenas vacaciones estivales, las tres personas han recibido en sus domicilios una multa por el importe de 601 euros cada una, según dice la denuncia, en aplicación de la ley de seguridad ciudadana. Asimismo, el secretario general de la Confederación General del Trabajo del País Valencià i Murcia ha recibido en estas mismas fechas una multa de un importe inferior por una concentración a la que asistió en

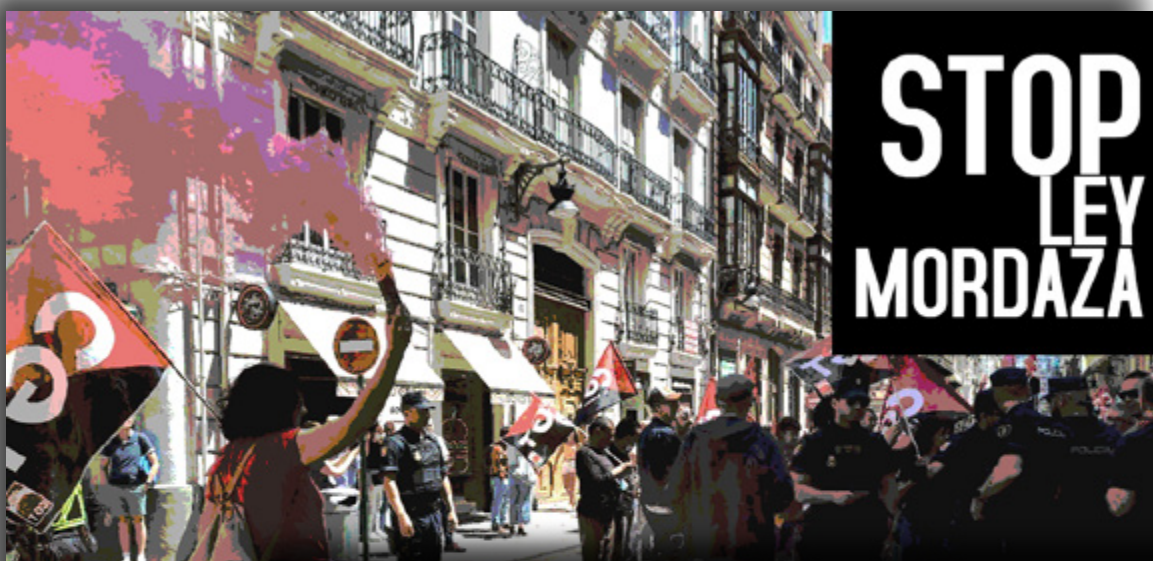
representación de la CGT. La Confederación General del Trabajo piensa que se trata de una vuelta más de tuerca al sindicalismo más combativo simplemente por defender los derechos de los y las trabajadoras.

Desde la organización

anarcosindicalista han comunicado su negativa a pagar las multas por considerarlas totalmente fuera de lugar y van a iniciar todas las acciones necesarias para hacer frente a lo que consideran una forma de represión más, para el sindicato esta ley está enfocada a evitar cualquier

protesta o reivindicación en las calles.

CGT va a seguir luchando por la derogación total de la “ley Mordaza”.



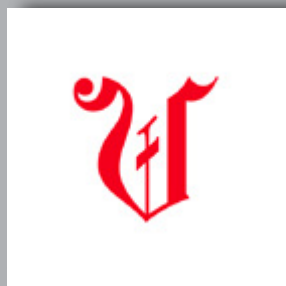


Salvamento Marítimo

Barcos a la deriva

BARCOS A LA DERIVA O SIN GOBIERNO COPAN LOS AUXILIOS DE SALVAMENTO MARÍTIMO EN EL LITORAL GALLEGO

La Voz de Galicia



Redacción

Barcos a la deriva o sin gobierno copan los auxilios de Salvamento Marítimo en el litoral gallego, los accidentes por actividades recreativas ocupan el segundo lugar en las intervenciones de enero a julio.

Casi ocho de cada diez emergencias, exactamente 138 de las 182 atendidas por Salvamento Marítimo en Galicia en los siete primeros meses de este año, han sido para auxiliar a embarcaciones que quedaron a la deriva o sin gobierno, según la información facilitada por ese organismo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

De enero a julio, desde el Centro de Salvamento de Fisterra coordinaron 80 incidentes de ese tipo, desde el de A Coruña, 30; y desde el de Vigo,

Los accidentes por actividades recreativas en el mar ocupan el segundo lugar en la lista de intervenciones de Salvamento en el litoral gallego

28. Los datos oficiales recibidos no permiten desglosar cuántos de ellos se debieron a interacciones de orcas con veleros, si bien la mayoría de las que trascendieron en las costas gallegas se registraron este mes, del 6 al 8 de agosto, con una decena de remolques en la Costa da Morte. Después de casi tres días de tregua, este jueves otro velero quedó sin timón en el undécimo incidente con esos cetáceos en seis días.

Los accidentes por actividades recreativas en el mar ocupan el segundo lugar en la lista de intervenciones de Salvamento en el litoral gallego. Suman 24, 17 coordinadas desde Fisterra, 4 desde A Coruña y 3 desde Vigo. También desplegó medios de rescate por seis barcos con vías de agua, por dos con incendios o explosiones, por dos implicados en colisiones, por tres que volcaron, por cinco que vararon o encallaron y por uno que se hundió.

TRÁGICA CIFRA DE MUERTES EN EL TRABAJO EN LOS PRIMEROS SEIS MESES DEL AÑO

394 muertes en la primera mitad del año, 60 más que en el mismo periodo de 2021, lo que supone un incremento del 18%.

Las cifras muestran un elevado incremento de la siniestralidad laboral en la primera mitad de 2022.

El número de accidentes con baja alcanza la cifra de 310.211, un incremento del 18,2% respecto al mismo periodo de 2021 que se debe en su mayor parte al aumento en un 20% de los accidentes en jornada, mientras que los in itinere se quedan en un 6,4%.

Igualmente, el incremento se concentra en las personas asalariadas, con un aumento del 18,9%, mientras que en las autónomas el aumento se limita al 7,6%.

El índice de incidencia de los accidentes en jornada, que muestra la siniestralidad relativa expresada en número de accidentes laborales por cada 100.000 personas ocupadas, muestra un aumento del 14,7%, 4 puntos más que en el mes de mayo, lo que muestra el agravamiento de la siniestralidad.

El incremento de la incidencia es especialmente elevado en actividades sanitarias y de servicios sociales (70,5%), fundamentalmente por el aumento de la notificación de casos de COVID-19 en personal sanitario y sociosanitario, en la hostelería (48%) y en las industrias extractivas (19,6%).



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



Internacional

Huelga de trabajadores

LOS TRABAJADORES DEL MAYOR PUERTO DE MERCANCÍAS DEL REINO UNIDO INICIAN UNA HUELGA DE OCHO DÍAS

Euronews



Redacción

Casi 2.000 trabajadores del puerto inglés de Felixstowe, la mayor instalación de comercio marítimo del Reino Unido y que canaliza casi la mitad del tráfico de contenedores del país, comienzan este domingo una huelga de ocho días

para pedir mejores condiciones salariales.

Se trata de la primera medida de fuerza adoptada por los sindicatos en Felixstowe desde 1989, y se une a otras huelgas convocadas en los últimos días por otros sectores, como el ferroviario o el del transporte de metro en Londres.

El parón de este importante puerto británico afectará a sus operaciones desde hoy domingo y hasta el próximo 29 de agosto.

“No tiene nada que ver con una estrategia nacional ni nada por el estilo, es algo que ha sucedido a nivel local y refleja lo que está sucediendo en otros lugares porque la gente de todo el país, creo, está sintiendo lo mismo. Por eso parece estar coordinado, porque la gente en todas partes está sintiendo lo mismo y llegando a la misma conclusión. Ya es suficiente, no vamos a aguantar más esto”, explica Miles Hubbard, representante regional del sindicato Unite.

que sus representados han rechazado la oferta de un incremento salarial del 7 %, al considerarla “significativamente por debajo” de la inflación, que ascendió en julio al 10,1 %, su nivel más alto en más de 40 años.

La entidad del puerto, por su parte, indicó en un comunicado que está “decepcionado” por el rechazo del sindicato a su oferta salarial y aunque reconoció que la huelga será un “inconveniente”, aseguró que “no será una catástrofe”.

este de Inglaterra, gestiona cada año 4 millones de TEUs (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies) y se beneficia de su cercanía a puertos europeos como Le Havre (Francia), Amberes (Bélgica) y Róterdam (Países Bajos).

Por sus instalaciones pasa además el 60 % del tráfico comercial entre el Reino Unido y Asia. Entre los asalariados llamados a la huelga se incluyen estibadores, operadores de grúa y otra

El gremio ha asegurado Felixstowe, en la costa





Transporte Marítimo

Maersk

MAERSK ELEVA SU BENEFICIO EN PLENA GUERRA DE FLETES AL ALZA

Infopuertos



Redacción

La naviera danesa, que se disputa con MSC el liderazgo mundial, prevé ganar 36.000 millones de euros tras revisar la mejora de sus ingresos por segunda vez en 2022

Naviera Maersk, el gigante danés de transporte

marítimo de mercancías y logística, mejora su previsión de ganancias por segunda vez en lo que va de año porque la persistencia de los problemas en la cadena de suministro, la falta de capacidad para atender la demanda y la congestión en algunas rutas están elevando el precio de los fletes que el sector cobra a sus clientes.

Maersk, que controla en torno a una sexta parte del comercio mundial de contenedores en disputa con MSC por el liderazgo

mundial, espera obtener un beneficio bruto de explotación (ebitda) ajustado de 37.000 millones de dólares (36.105 millones de euros), una cifra muy superior a los 30.000 millones de dólares que estimó previamente. Para el segundo trimestre, prevé unos ingresos de 21.700 millones de dólares y un ebitda ajustado de 10.300 millones de dólares, por encima de lo anticipado.

“La congestión en las cadenas de suministro global que conllevan unos precios más altos de los



fletes se está alargando más de lo que habíamos anticipado inicialmente”, afirmó Maersk. Por eso, los elevados beneficios previstos para 2022 se deben a una “situación excepcional del mercado”. La cotización de Maersk que se revalorizó más del 70% el año pasado, subió un 2,1% en el parqué de Copenhague, con una capitalización de 373.500 millones de coronas danesas (50.165 millones de euros).

El grupo del sector Hapag-Lloyd también elevó la semana pasada sus previsiones anuales por el alza de precios.

Maersk controla en torno a una sexta parte del comercio mundial de contenedores en disputa con MSC

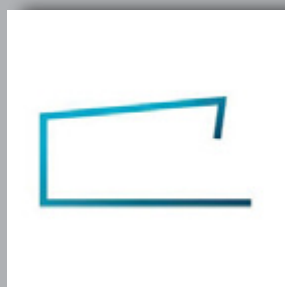


Marina Mercante

Pasajeros y Mercancías

**BALEÀRIA Y ARMAS TRASMEDITERRÀNEA SE CUELAN ENTRE
LOS 20 PRIMEROS OPERADORES RO-PAX DEL MUNDO**

Infopuertos



Redacción

La publicación especializada **Shippax Market** incluye a las compañías españolas entre las empresas líderes en el transporte de pasajeros y mercancías.

Naviera Armas Trasmediterránea y Baleària se posicionan en el ranking de los 20 principales opera-

dores ro-pax del mundo, según la publicación especializada **Shippax Market**, que lo desglosa en tres grupos, los 20 principales operadores de transbordadores de tonelaje bruto de la flota ro-pax convencional, de capacidades de líneas de carga y de capacidades de pasajeros, al 1 de abril de 2022.

Esta prestigiosa publicación anual recoge cifras de tráfico, estadísticas, análisis del año anterior que cubre la industria de transbordadores, cruceros, ro-ro y alta velocidad a nivel mundial.

Capacidad de toneladas brutas

Según datos recogidos, Baleària ocuparía la posición número 13 en capacidad de toneladas brutas de carga, con 293.165 tn. La primera posición la ocuparía Grimaldi Group, con 1.135.948 Tn, siendo además la única que supera el millón de toneladas de carga. En este ranking Naviera Armas Trasmediterránea se quedaría fuera de las 20 primeras posiciones.

Metros lineales de carga

En lo que se refiere al tráfico de mercancías, Baleària con 21.645 metros lineales de carga rodada se sitúa en la octava posición; mientras que con 14,975 metros lineales, Naviera Armas Trasmediterránea se sitúa en la decimosexta posición.

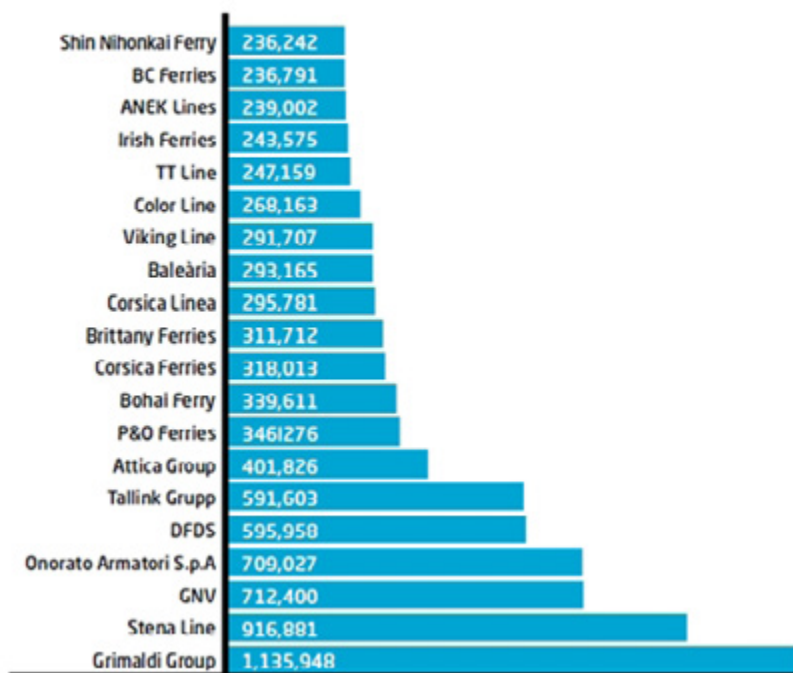
Vuelve a liderar el ranking de Grimaldi Group, con 86.505 metros lineales de carga rodada.

Capacidad de pasaje

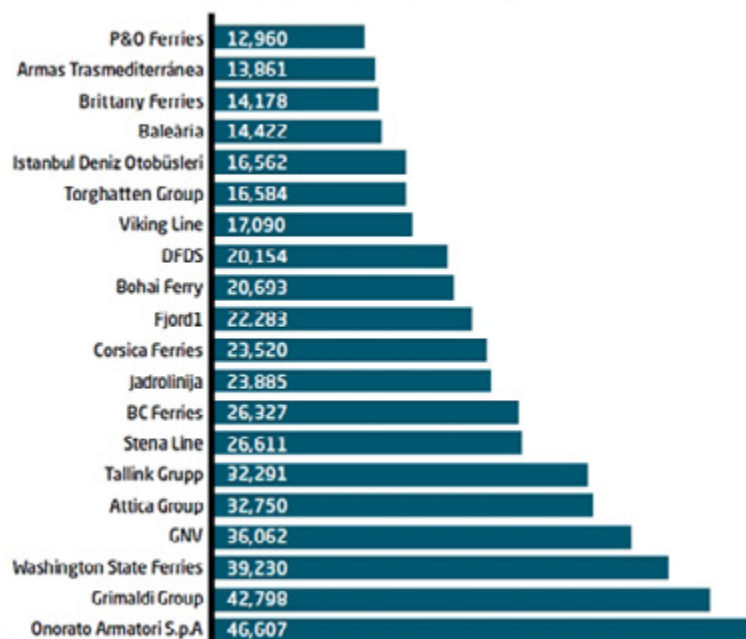
En cuanto a pasajeros, Baleària, con 14.422 plazas se encuentra en la decimoséptima posición; mientras que Armas Trasmediterránea, con 13.861 plazas, ocupa la decimonovena posición.

Grimaldi Group es desplazada a la segunda posición, ocupando el primer lugar Onorato Amatori S.p.A, con 46.607 plazas.+

Top 20 ferry operators conventional ro-pax fleet gross-ton capacities as of 1 April 2022



Top 20 ferry operators conventional ro-pax fleet passenger capacities as of 1 April 2022



MARINA

Noticias Breves



La línea Huelva-Canarias mueve 38.170 pasajeros hasta julio, un 75% más que en 2021

Las líneas de ferry Huelva-Canarias han movido entre enero y julio un total de 38.170 pasajeros, lo que representa un incremento del 75% a la misma fecha de 2021 y han transportado 21.860 vehículos en régimen de pasaje, un 85,6% más que el mismo periodo del año anterior. En el Muelle Sur operan las navieras con líneas ro-ro (remolques) y ro-pax (pasajeros) Huelva-Canarias: Baleària-Fred. Olsen Express y Naviera Armas-Trasmediterránea y existen tres conexiones semanales de buques roro-ropax, así como una cuarta de una línea de contenedores con Canarias de Alios Shipping Lines.

Así, el mes que más pasajeros movieron estas líneas fue el de abril, con 5.764, lo que supone un acumulado durante los primeros cuatro meses del año de 18.017 viajeros, un 113,85% más que el mismo periodo del año 2021, mientras que el mes que ha registrado un dato más bajo hasta julio ha sido enero, con 3.888, pero también supone un crecimiento del 108,25% con respecto al mes de enero del año anterior. En este punto, hay que señalar que el dato de movimiento de pasajeros de enero a julio de 2022 supera ya al de enero a septiembre de 2021, que con dos meses más contabilizados se movió un total de 34.063 pasajeros.



Trasmediterránea anuncia que se quedará en Melilla

La naviera Armas Trasmediterránea ha anunciado que sigue apostando por Melilla y seguirá prestando servicio a Melilla, como lo viene haciendo desde hace más de cien años, aunque Balearia se haga con el servicio público desde el 1 de abril de 2022 hasta el 31 de marzo de 2023, periodo que comprende el próximo contrato con la Dirección General de la Marina Mercante.

La compañía ha subrayado que a lo largo de un periodo tan dilatado, que forma parte de la historia contemporánea de España, la compañía ha demostrado siempre su compromiso con los in-

tereses de Melilla y de los melillenses, incluso cuando las circunstancias han sido adversas, como en la reciente pandemia sanitaria del Covid-19. "Dicho compromiso permanece inalterable hoy en día" ha recalcado.

A través de un comunicado de prensa, Trasmediterránea ha informado que "tras la adjudicación del nuevo contrato con el Estado a otro operador, Naviera Armas Trasmediterránea buscará la fórmula adecuada para adaptar sus capacidades operativas a las necesidades de la línea desde el puerto de Málaga, nexos históricos de las comunicaciones marítimas de Melilla".

MERCANTE

Noticias Breves



El Eco Adriatica entra en la flota de Grimaldi reforzando el compromiso con la sostenibilidad

Con la entrega del Eco Adriatica, la flota de embarcaciones híbridas de clase Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) está casi completa. Esta es la undécima de doce unidades de última generación encargadas al astillero chino Jinling ubicado en Nanjing. Gracias a su diseño único, los barcos de la clase GG5G no solo son las unidades ro-ro más grandes del mundo para el transporte marítimo de corta distancia, sino también las más ecológicas.

El Eco Adriatica enarbolaba bandera italiana, tiene una eslora de 238 metros, una manga de 34 metros, un arqueado bruto de 67.311 toneladas y una velocidad de servicio de 20,8 nudos. La capacidad de carga de sus siete cubiertas -dos de las cuales son elevables- es el doble que la

clase anterior de buques ro-ro para transporte marítimo de corta distancia desplegados por el Grupo Grimaldi: de hecho, el buque puede transportar unos 7.800 metros lineales de carga, el equivalente a alrededor de 500 remolques y 180 coches.

Sin embargo, el aumento de capacidad no afecta al consumo de combustible, gracias a la adopción de numerosas soluciones tecnológicas altamente innovadoras que optimizan el rendimiento operativo y medioambiental del barco: de hecho, a la misma velocidad, el Eco Adriatica consume la misma cantidad de combustible en comparación con la generación anterior de buques ro-ro y, por lo tanto, es capaz de reducir a la mitad las emisiones de CO2 por unidad transportada.

Declarado el incendio de un barco en el Puerto de València

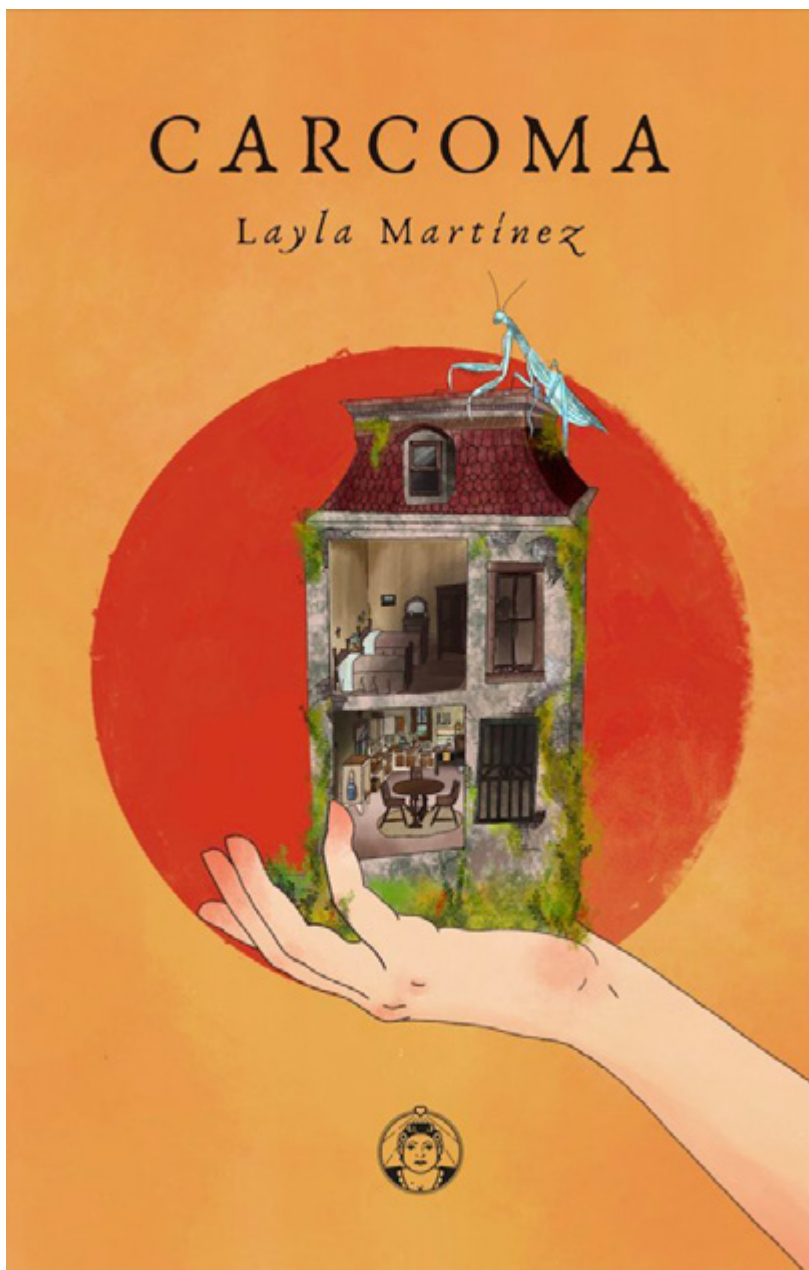
El incendio declarado en uno de los barcos atracados en el Puerto de València ha sobresaltado este mediodía la zona marítima de la capital. Según la información ofrecida hasta ahora por fuentes del equipo de extinción el fuego se ha originado en un camarote de la segunda cubierta. Por el momento, los servicios sanitarios confirman que hay un trabajador atendido por inhalación de humos.

El incendio se ha declarado sobre la una de la tarde de este lunes 1 de agosto, en el buque Ciudad de Alcudia, que realiza trayecto con Baleares. Se trata de una embarcación de las conocidas como Ro-Ro y que transporta tanto coches y camiones como pasajeros.

Los Bomberos del Ayuntamiento de València han movilizados de momento un total de 7 unidades hacia la instalación marítima. Mientras, la Autoridad Portuaria ha declarado la fase azul del PEI (Plan de Emergencias Interno) y ha activado el plan de emergencias exterior del puerto.

El Ciudad de l'Alcudia es un barco de 28 años que había llegado de hacer un viaje de 7 horas desde Palma de Mallorca. Según tráfico marítimo el buque atracó poco antes de las 8 de la mañana. El buque pasó a tener bandera española el pasado febrero ya que antes se llamaba "Euroferry Egnazia" y operaba con bandera italiana.

CARCOMA



Que las casas tienen memoria es cosa sabida. De ello pueden dar fe quienes se han visto en la triste tarea de vaciar el hogar familiar tras la desaparición de uno de sus progenitores, o incluso de ambos en el más nefasto de los casos posibles. Es entonces cuando, desde cada recodo, huella o grieta, la casa nos habla, nos grita e incluso nos hiera.

Porque, por ejemplo, acariciar la señal indeleble que dejó en el gotelé un lápiz amarillo, que hace décadas se situó sobre nuestra cabeza, nos transporta a la velocidad del rayo al lugar desde donde amanecemos al mundo. Regresar a la casa en la que has crecido trae aparejada siempre la esperanza de una aparición, de un destello, de un resquicio abierto a un tiempo que ya no existe. Las casas tienen ese poder porque, además,



albergan las reliquias de nuestros santos y mártires, de nuestros antepasados queridos y también de los desconocidos. Los hogares vividos son siempre una fosa abierta con los estratos al aire, esperando ser redescubiertos por quienes colmataron la tierra que los cubre.

Layla Martínez va más allá y transforma la casa en un organismo vivo que a menudo se rebela contra las adversidades que padecen sus habitantes. Uno que se queja y se retuerce, que apresa, retiene y maldice. *Carcoma* (Ed. Amor de Madre) se entronca en la tradición literaria que imagina hogares hechizados, a menudo perdidos en el bosque. Solo que en este caso no se trata de un hogar ajeno, ni fronterizo, aun-

que sus inquietudes transiten en los márgenes.

La de Carcoma es una casa enclavada en un espacio y un tiempo de violencias patriarcales y de clase que no cesan, que se reinventan para seguir doliendo. Y es la historia de una mujer que vengó a toda su estirpe.

Layla Martínez escribe con la seguridad de quien conoce el camino y lo emprende con la mano firme, a una velocidad que puede intuirse en sus frases largas desnudas de comas porque lo que se dice no admite pausas. Porque las voces que nos hablan tienen mucha prisa y un poso de *carcoma* alojado en el vientre. Abuela y nieta, en cada capítulo, van intercalando su propia visión de los he-

chos acerca de un acontecimiento que iremos conociendo a medida que las dos mujeres hilvanan sus relatos, empezando por el principio de los tiempos y acabando en el presente.

Martínez respeta la oralidad imaginada para ambos personajes, recreando los hablars propios, tanto de nuestras abuelas, como el de nosotras, las nietas. Y acierta. Si llegamos al final del libro, en los agradecimientos, sabremos que la autora no escribe de oídas porque es también ella la nieta de quienes limpiaban la roña y cuidaban los niños en las casas de los que ganaron la guerra, esos que «cuando decían España se les llenaba la boca de sangre».



Todo por hacer Cambio Climático

ARDE EUROPA: OLAS DE CALOR, CAMBIO CLIMÁTICO Y CAPITALISMO



El verano este año llegó algo más pronto de lo habitual, inaugurándose con una terrible ola de calor poco después de San Isidro que provocó que se tratara del **mes de mayo más cálido de este siglo**, con unas temperaturas máximas 4°C

por encima de su promedio. A mediados de julio otro episodio idéntico atravesó toda Europa, colocándose en **una de las tres peores olas de calor** en extensión, duración e intensidad desde 1976, año en que se empezaron a anotar los registros. Sitios como Londres batieron su récord histórico

de temperatura. En la Península Ibérica, durante 9 días nos vimos asoladas por temperaturas diurnas situadas entre los 39 y los 45°C (Badajoz y Ourense llevándose el dudoso honor de superior a sitios como Córdoba y Sevilla).

Según datos del Instituto de Salud Carlos III, desde



Un sindicato combativo, honesto y solidario

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



el mes de junio han muerto **más de 1.500 personas** por el calor en el Estado español y solo **durante la ola de julio habrían sido más de 900 personas** las fallecidas –en el peor día, 19 de julio, perecieron más de 180 personas– y otras tantas en Portugal. Algunos casos, como el de **José Antonio González**, el barrendero fallecido en Vallecas por un golpe de calor trabajando con un uniforme completo, por la tarde, a temperaturas infernales, acapararon las portadas de los periódicos.



Además, en el Estado español, la ola de calor de julio provocó numerosos fuegos en Galicia, Castilla y León, Extremadura, Asturias, Andalucía, Aragón y Comunitat Valenciana que arrasaron con más de 30.000 hectáreas y se han cobrado la vida de un bombero y de un pastor (al cierre de este artículo).

Según cuenta Víctor Resco en la **revista Climática**, la campaña actual de incendios es extremadamente

anómala, pero dentro de unos pocos años nos parecerá normal y en dos o tres lustros nos parecerá leve en comparación. La razón por la que la situación es – actualmente – anómala se debe a que (1) los incendios este año se han adelantado (el **estrés hídrico** estival alcanza su máximo a finales de agosto, por lo que los incendios al principio del verano no son frecuentes); (2) son tan intensos que no se pueden extinguir, es decir, mueren por inanición o porque llueve y se les llama **incendios**



de sexta generación; y (3) porque se han dado de forma simultánea en toda Europa, incluido en zonas infrecuentes como las islas británicas o Escandinavia.

¿Qué relación tiene la subida de temperaturas con los incendios?

Durante las **olas de calor** aumenta el potencial desecante de la atmósfera y nos encontramos con que muchas plantas se secan,

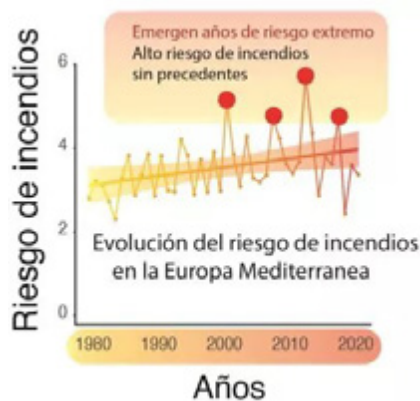
por lo que liberan más energía al quemar. Disminuye también la humedad en la hojarasca, facilitando la ignición y propagación del incendio. Es decir, que por el cambio climático y la subida de temperaturas que le acompaña, las zonas más húmedas, que normalmente actuarían de cortafuegos, se vuelven tan secas como las de su alrededor.

Explica Eduardo Robaina, también en **Climática**, que “el cambio climático ejerce un control cada vez mayor sobre la meteorología de



los incendios y la superficie quemada interanual, y está cambiando progresivamente la actividad de los incendios globales. En el caso de Europa, durante las últimas décadas (1980-2020) se está produciendo un “cambio sin precedentes” en el régimen de incendios en verano y primavera que se relaciona con los efectos del calentamiento global, según concluye un estudio recién publicado en la revista científica **Scienti-**

fic Reports. El aumento de las olas de calor y la sequía hidrológica, **eventos extremos cada vez más habituales y potentes debido al cambio climático**, son dos factores claves para desatar esos fuegos devastadores”, según este estudio.



Además, el estudio revela, entre otras cuestiones, que el área del Mediterráneo se calienta un 20% más rápido que el resto del mundo y que sus grandes cordilleras (Pirineos, Alpes, Sistemas Ibérico y Cantábrico, Apeninos, etc.) corren un severo riesgo de arder enteros. Según las proyecciones, si la temperatura sube 2°C, habría 20 días más de riesgo de incendio extremo para 2100. En cambio, con un calentamiento de 4°C serían 40 días de riesgo por incendios forestales extremos.

Esto no es una cuestión menor, pues, según Robaina, “los bosques del

continente europeo absorben anualmente cerca del 10% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero, lo que se traduce en unas 360 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) por año. Esto es muy relevante pues los incendios dan lugar a ciclos de retroalimentación positiva del cambio climático: a medida que aumentan las temperaturas también lo hace el riesgo de incendios; los incendios liberan CO₂, que a su vez causa el aumento de las temperaturas. Mientras, las zonas boscosas arrasadas por el fuego son cada vez menores y la cantidad de gases de efecto invernadero que atrapan disminuye, lo que hace que aumente el calentamiento global. En definitiva, un círculo vicioso del que es muy difícil salir”.

Por otro lado, además de traducirse en más incendios, la menor disponibilidad de agua provoca el debilitamiento de las especies de cultivo y la propagación de enfermedades como hongos y plagas, afectando a los niveles de producción.

Y no solo eso. En **uno de**

los últimos episodios del podcast de La Base, explicaba la co-presentadora Sara Serrano que “otra de las consecuencias de la ola de calor es el aumento del consumo energético con el subsecuente peligro de sobrecarga de centrales eléctricas y redes de distribución. Esto aumenta el riesgo de interrupción del abastecimiento, debido a una mayor demanda eléctrica para refrigeración”.

La contaminación por ozono, un peligro de salud pública

Desde que comenzó la ola de calor se ha disparado la contaminación por ozono. Tal y como **señalan desde Ecologistas en Acción**, el efecto combinado de las altas temperaturas y de las emisiones contaminantes del transporte y centrales térmicas (debido al mayor uso del aire acondicionado), ha aumentado los niveles de ozono en el aire. De hecho, en la tercera parte de las 500 estaciones que miden ozono en España se está superando el umbral de peligrosidad establecido.

Explica Serrano que “la principal consecuencia es

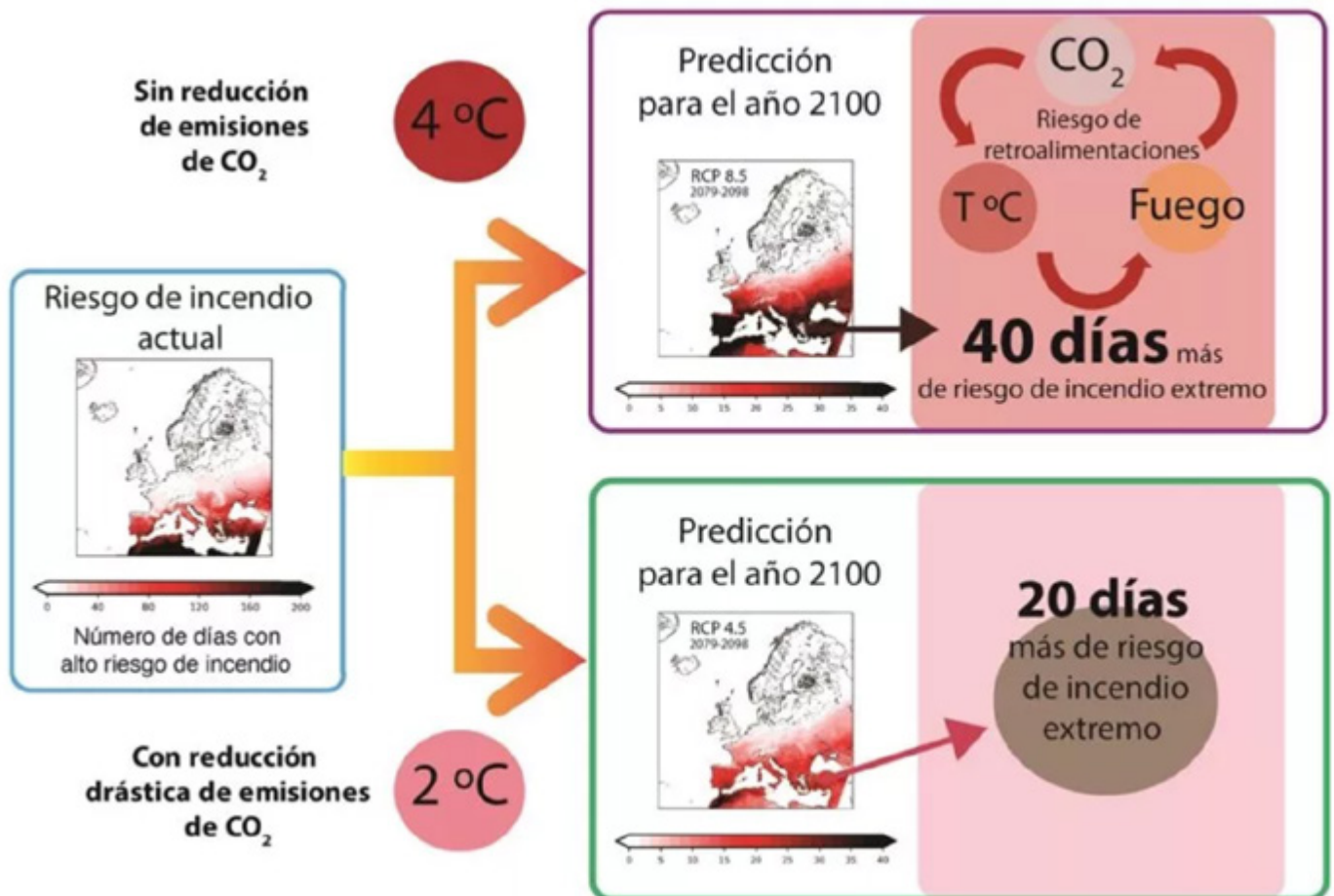
el incremento de enfermedades respiratorias y el agravamiento de problemas cardiovasculares. La Agencia Europea de Medio Ambiente estima que se producen entre 1.500 y 1.800 muertes prematuras como consecuencia de **la exposición a niveles de ozono como los registrados estos días en España**. Y además de para las personas, el ozono también es tóxico para el medio ambiente: daña los bosques y reduce la productividad de los cultivos”.

El cambio climático y el capitalismo

Es muy importante tener en cuenta que la principal causa del calentamiento global es el cambio climático, pero igual de fundamental es entender que éste viene provocado a su vez por el modelo de desarrollo capitalista. Sin la política de consumo desenfrenado y de crecimiento ilimitado del capitalismo, no existiría el cambio climático. De hecho, la historia del desarrollo económico y de la acumulación de capital desde la revolución industrial es la historia del cambio climático; puesto que el carbono que se emite a la atmósfera tarda siglos

en diluirse, actualmente estamos sufriendo los efectos de las emisiones de combustibles fósiles que se llevan produciendo desde finales del siglo XVIII.

Por ello, autores como Andreas Malm (*Capital Fósil: El auge del vapor y las raíces del calentamiento global*, editado por Capitán Swing) prefieren sustituir el término “antropoceno” (la constatación de la humanidad misma como fuerza autodestructiva del entorno geológico) por “**capitaloceno**”. Para Malm la disponibilidad de combustibles fósiles fue un



factor esencial en la configuración del capitalismo histórico, no tanto por las posibilidades tecnológicas que abría, sino a causa de sus efectos políticos. Según Malm, inicialmente la máquina de vapor no era más eficiente o barata que los molinos de agua. Su generalización fue la consecuencia de una estrategia capitalista dirigida a concentrar los recursos productivos para, de ese modo, dominar las reglas del juego en los mercados de trabajo emergentes y controlar a la clase trabajadora.

Sobre la importancia de recalcar el papel del ca-

pitalismo en la emergencia climática que atravesamos habla Manu Levin, también en **La Base**. A raíz de un titular de El País que hace referencia a la responsabilidad del cambio climático en la oleada de incendios, Levin critica que “simplemente hablan del «cambio climático», pero es imposible encontrar en ninguno de estos contenidos, en prácticamente ningún medio de comunicación, palabras como «capitalismo», «sistema», «economía», etcétera. Entonces, parece que el cambio climático es una especie de condena cósmica, una tragedia sin responsables, o aún peor:

un problema del que el responsable es «la humanidad», «el ser humano», así en abstracto.

Esto lleva a un marco de misantropía, de decir que el problema es «el ser humano» porque es un bicho malvado, una plaga, que es una idea que a su vez lleva al puro nihilismo, a la frustración, al pensamiento de que no hay nada que hacer para evitar lo que sucede. Hablar de un problema gravísimo pero no apuntar ni causas, ni responsables ni soluciones yo creo que al final no facilita resolverlo sino todo lo contrario”.



Y ello por no hablar de las informaciones contenidas en los medios de derechas y ultraderecha, que directamente niegan la existencia del cambio climático y culpan a la incompetencia del Gobierno socialcomunista de los incendios.

Veamos la relación que tiene el sistema capitalista con el cambio climático. En España, las emisiones netas de CO2 en 2021 se estiman en 254 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 6% respecto a 2020. El transporte es el primer factor que contribuye al calentamiento global, aportando

el 29% de las emisiones totales a nivel nacional. Le sigue la industria, con el 21% de las emisiones. El actual modelo de agricultura y ganadería intensiva contribuyen con un 13% adicional a las emisiones de CO2. Por último, la generación eléctrica aporta un 11% de las emisiones totales de CO2 en España. No hay duda, pues, que las emisiones se deben al mantenimiento de un nivel de producción voraz y salvaje que no es sostenible y que debe ser destruido, si no queremos que nos destruya a nosotros antes.

****Este artículo se ha escrito con información obtenida de **datos de la AEMET**, el ensayo Capital Fósil de Andreas Malm, el programa nº 94 de La Base («Ola de calor, cambio climático y capitalismo fallido»), datos de **Ecologistas en Acción** y los artículos de Climática «**Los incendios forestales son un problema político**» (de Víctor Resco), «**Ola de incendios en Europa: la anomalía que será norma**» (de Víctor Resco) y «**El cambio climático se apodera de los incendios forestales en Europa**» (de Eduardo Robaina).**

