

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

JULIO 2022 N°86



# NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



**UNA HERRAMIENTA DE LUCHA**  
HONESTA SOLIDARIA PARTICIPATIVA

# con-tenido

## 03. BARLOVENTO

¿Cuánto vale la vida de uno de los nuestros?

## 06. ACCIDENTES LABORALES

¡La Seguridad y Salud no es un negocio!

## 08. SALVAMENTO MARÍTIMO

Los trabajadores ven cumplida su principal reivindicación

## 12. BUCEO PROFESIONAL

Los buceadores profesionales en lucha por una mejora de sus condiciones

## 14. NAVANTIA FERROL

CGT lleva a la Fiscalía posibles “enchufes” en Navantia Ferrol

## 16. TRANSMED

Trasmed logra “un balance muy positivo” en su primer año

## 20. NAVIERA ARMAS

Naviera Armas logra un salvavidas millonario de Deutsche Bank tras el rechazo de la SEPI

## 22. MARINA MERCANTE

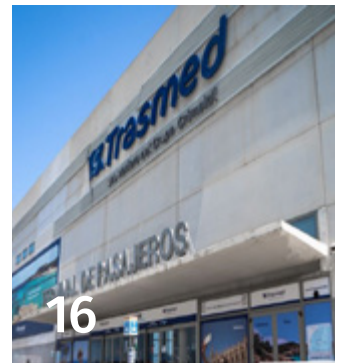
Noticias Breves

## 24. LIBRO DEL MES

La Gran Trata de esclavos

## 26. TODO POR HACER

Movimientos sociales y sindicalismo en Estados Unidos frente al avance de la extrema derecha



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](mailto:cgtsectormar@cgt.es)

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



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



# barlo- vento



## ¿Cuánto vale la vida de uno de los nuestros?



**José Manuel Muñoz Póliz**  
Militante de CGT

La vida de un trabajador vale menos que el salario que nos mata. Solo así se puede explicar que se asimile con naturalidad que cientos de personas mueran al año trabajando.

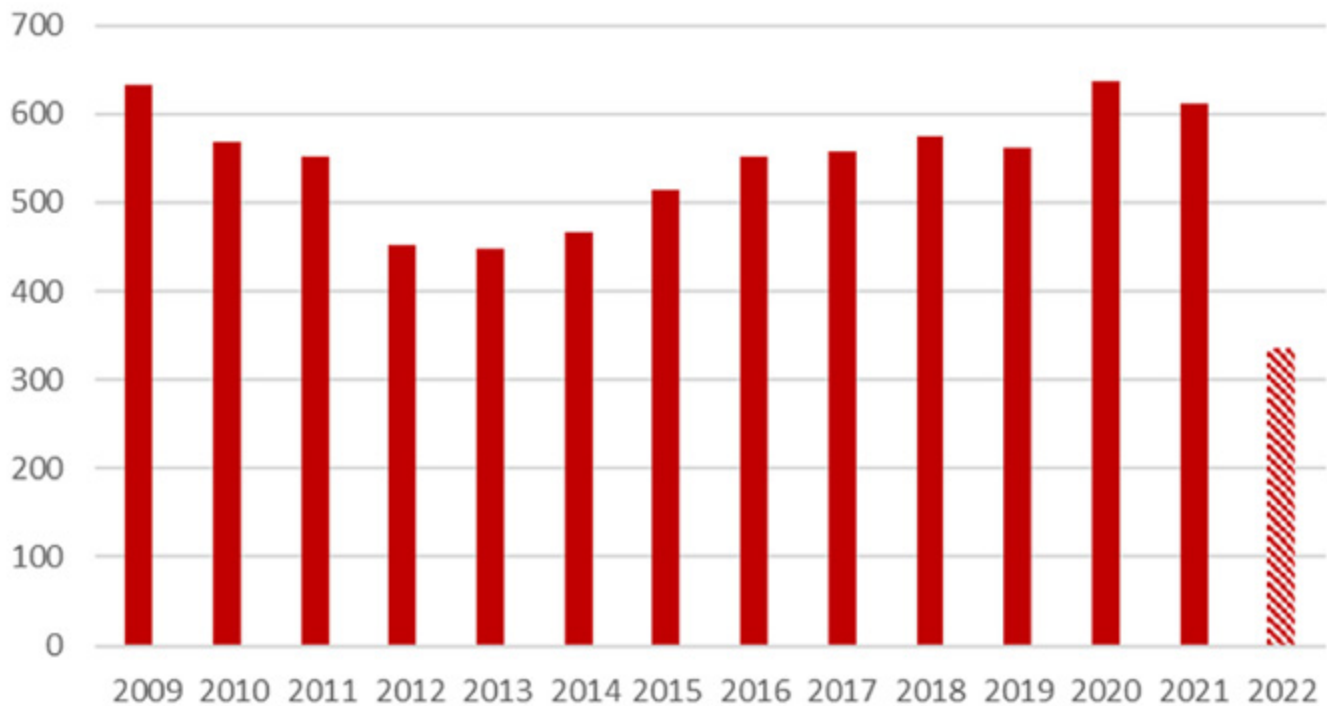
En tan solo 5 meses, desde enero hasta mayo de este año, han muerto 336 personas en su trabajo, es un 20% más que en el periodo del año anterior. Una tendencia que no deja de aumentar desde

la vuelta a los centros de trabajo tras la pandemia. Casi 7.500 personas han muerto durante su jornada por accidente de trabajo en esta última década aún por concluir.

Que una persona con 60 años, con 40 grados en la calle desde hace más de una semana (la temperatura en suelo supera los 50 grados), esté trabajando a determinadas horas a pleno sol en la peor ola de calor de los últimos años, es algo más que una negligencia. Que otra persona con 62 años esté en la primera línea de extinción de incendios hasta quedar atrapado por un fuego que pudo prevenirse, trabajando en cuadrillas sin recursos, con condiciones y personal claramente in-

**Terro-  
sismo  
Patro-  
nal**

## MUERTES EN JORNADA DE TRABAJO



suficientes, es un atentado a la clase trabajadora.

En la estadística son un “accidente mortal” más, en el balance de cuentas de Urbaser o del gobierno ultra de la Junta de Castilla y León, un recurso humano y salario menos. Para muchas otras personas, Daniel y José Antonio, son un padre, una amiga, un hijo, una hermana, un compañero que ya no volverán. En momentos así se hacen insoportables la retahíla de falsas condolencias, escaqueo de culpas y promesas insuficientes de los responsables cuando uno de los nuestros muere. Estamos hartos.

Y es que somos los trabajadores y las trabajadoras quienes arriesgamos todo, tanto es así que nos dejamos hasta la vida. Sin embargo, no hay beneficios; para nosotros lo justito para pagar el alquiler, la comida y el transporte que nos permita llegar puntuales al trabajo y seguir así la cadena. Nos dirán que es el patrón quien arriesga el patrimonio, pero qué sucede cuando despiden a un trabajador, ¿acaso no pierde él o ella su sustento, incluso hasta su casa? En 2021, los desahucios aumentaron en más de un 40%, más de 41.000 familias fueron expulsadas de sus casas por la fuerza. Las personas

atendidas por los Bancos de Alimentos vuelven a repuntar cerca de los valores más altos de la crisis anterior, en torno a un millar y medio de familias atendidas, ¿arriesgan o no arriesgan su patrimonio las familias trabajadoras?

Desafortunada fue la primera reacción de la Ministra de Trabajo en redes sociales, achacando a la crisis climática la muerte de un trabajador. Sin duda existe una emergencia medioambiental que debemos atender urgentemente, estamos viviendo frecuentes olas de calor, nuestras montañas y bosques arden como nunca antes, pero que estos

compañeros estuvieran trabajando en esas condiciones, como muchos otros por todo el país, es porque hay un responsable que les obliga. Y es ahí donde un Ministerio de Trabajo debe centrarse, en prevenir esas muertes. En la lucha contra los abusos y presiones patronales cada vez más frecuentes. En definitiva, en desarrollar un marco de relaciones laborales que protejan al trabajador de tal manera que nadie se vea obligado a poner en riesgo su vida para poder ganársela. Los trabajadores y trabajadoras de este país sabemos bien que cuando aprieta un mareo, uno se aguanta no sea que le echen. Sabemos bien que, cuando el jefe dicta, nosotros cumplimos, que si no “ahí está la puerta que hay 200 como tú esperando”. Sabemos bien que cuando la vida

opreme, la libertad para elegir sale por la garganta.

Es una obviedad que la normativa española sobre salud laboral hace aguas. No en vano la última actualización de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo vienen del Gobierno del Partido Popular, un gobierno que ha cometido las mayores agresiones a los derechos de los trabajadores en décadas. En este contexto es inconcebible que ni el gobierno actual, ni los sindicatos institucionales, hayan acometido reforma alguna. Es más, su esfuerzo ha sido el de obviar posibles cambios legislativos y firmar la prórroga de una Estrategia de Seguridad caducada y claramente ineficaz.

Cada crisis se resuelve


con abusos contra nuestras condiciones de trabajo en forma de pérdida de poder adquisitivo, presión para aumentar los horarios, mayores cargas, evitar descansos, reducir los derechos de baja, escatimar los elementos y condiciones de seguridad... Una espiral hacia el fondo en el que “el progreso” prometido del neoliberalismo cada día se parece más a una vuelta al pasado que pauperiza nuestras condiciones de vida y nuestros derechos.

Qué tiempos estos en los que tenemos que pedir algo tan básico, volver sanas y salvos con nuestra gente cada vez que acabe nuestra jornada laboral. Y pensar que había algún dirigente sindical entretenido en decirnos “¡que se vaya a hacer puñetas, vamos a disfrutar del verano!”...



#terrorismoPatronal  
**Ante las temperaturas extremas  
¡NO te la juegues!**

 **CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO**  
**LPRL Artículo 21.2 Riesgo grave o inminente.**  
\*...el trabajador tendrá derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo, en caso necesario, cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o su salud.\*



# Accidentes Laborales

## ¡La Seguridad y Salud no es un negocio!

### LOS ACCIDENTES LABORALES MORTALES SUBEN UN 20,4% HASTA MAYO, CON 336 FALLECIDOS

**Redacción**

**europa press**

**U**n total de 336 trabajadores fallecieron en accidente laboral en los cinco primeros meses de este año, 57 más que en igual periodo de 2021, lo que en términos relativos implica un aumento del 20,4%, según datos provisionales del Ministerio de Trabajo y Economía Social.

La mayor parte de los

accidentes mortales se producen por infartos y derrames cerebrales, accidentes de tráfico, atrapamientos y amputaciones, caídas y colisiones contra objetos en movimiento.

Entre enero y mayo los accidentes con baja laboral aumentaron un 13,4% en relación al mismo periodo de 2021, hasta un total de 252.503 siniestros, de los que 222.745 se produjeron en el centro de trabajo (un 15,5% más) y 29.758 fueron accidentes 'in itinere' (los que se producen en el trayecto de casa al trabajo o

viceversa), con un descenso interanual del 0,4%.

De acuerdo con los datos provisionales del Ministerio, los accidentes mortales en jornada de trabajo se incrementaron un 22,7%, al registrarse 276 fallecidos, 51 más que en los cinco primeros meses de 2021, mientras que los siniestros 'in itinere' con resultado de muerte subieron un 11,1%, al pasar de 54 fallecidos entre enero y mayo de 2021 a 60 en el mismo periodo de 2022.

Los accidentes graves en jornada de trabajo sumaron 1.567, un 6% más que

en los cinco primeros meses del año pasado, mientras que los siniestros 'in itinere' de carácter grave aumentaron un 10,6%, con un total de 343 accidentes.

La estadística de Trabajo revela además que de los 336 trabajadores que perdieron la vida en un accidente laboral hasta mayo, 302 eran asalariados (+17,5%) y 34, trabajadores autónomos (+54,5%).

En total, los trabajadores por cuenta propia sufrieron hasta mayo 14.026 accidentes laborales con baja, un 4,1% más que en el mismo periodo de 2021, con un aumento del 4,8%

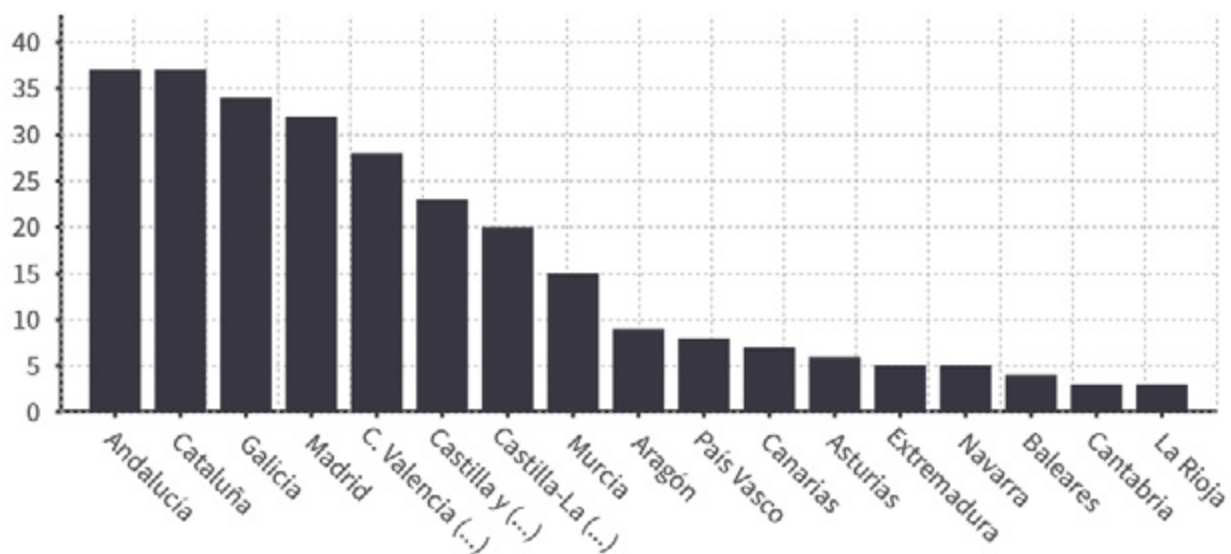
en los siniestros en jornada de trabajo y un descenso del 4,1% en los 'in itinere'.

Asimismo, según los datos provisionales del Ministerio, hasta mayo se notificaron 224.094 accidentes sin baja laboral, un 0,1% menos que en igual periodo de 2021.

### Fallecidos en accidentes laborales en jornada laboral en 2022

Datos de mayo de 2022

Nº de personas fallecidas (Unidades)



■ Personas fallecidas

Fuente: Ministerio de Trabajo y Economía Social, [www.epdata.es](http://www.epdata.es)



# Salvamento Marítimo

## 10 años de lucha

LOS TRABAJADORES VEN CUMPLIDA SU PRINCIPAL REIVINDICACIÓN DE DOTAR A SUS UNIDADES DE UN CUARTO TRIPULANTE

Ingrid Ortiz Viera

### Canarias7

Ha tenido que pasar una década para que la Confederación General del Trabajo (CGT), el sindicato que representa a Salvamento Marítimo, haya conseguido respuesta a una reivindicación histórica. Su plantilla lleva desde 2012 bajo mínimos, incluso en el peor momento de la última crisis migratoria – cuando se avivaron las polémicas– pero, finalmente, contarán con un refuerzo fijo de cara a

2023.

Será gracias al proceso de estabilización que ha iniciado el Gobierno central para reducir la temporalidad de sus empleados públicos, lo que permitirá consolidar hasta 300 plazas de la sociedad estatal. De estas, 75 son de nueva creación y se concentrarán, sobre todo, en las zonas de mayor tránsito migratorio, como es el caso de Canarias.

En concreto, las unidades que operan en las islas podrán contar con un cuarto tripulante como segundo

marinero en cubierta para afrontar los rescates con mayor garantía y equilibrar la sobrecarga de trabajo física y mental. Hasta ahora, la decisión de ese refuerzo se tomaba fundamentalmente en función del número de servicios realizados, por lo que no siempre era efectivo.

«Se trata de una buena noticia para las islas que tradicionalmente han tenido llegadas masivas puntuales, como Fuerteventura, o con rescates muy complejos, como La Gomera», enfatiza Ismael Furió, delegado de CGT.



«En lugares como El Hie-  
rro, por ejemplo, no se in-  
cluía el cuarto tripulante  
porque las operaciones  
no eran muchas, pero se  
trataba de pateras que  
estaban muy alejadas de  
la costa o que llegaban a  
zonas muy accidentadas,  
por lo que sin duda con-  
venía tenerlo».

Explica el representa-  
nte sindical que a esto se  
suma otra complicación  
de carácter estructural.  
A raíz de los recortes de  
personal de 2012, duran-  
te la fusión de Remolmar  
con Sasemar, el ministerio  
de Fomento declaró a sus  
trabajadores como «fijos  
a extinguir». Una condi-  
ción que ha imposibilita-  
do la cobertura estable

de las vacantes mediante  
Ofertas de Empleo Públi-  
co (OEP) como en el resto  
de sectores.

Como consecuencia se ha  
recurrido a la contrata-  
ción temporal «con todos  
los inconvenientes que  
supone». Por un lado, se  
han hecho «esfuerzos in-  
útiles» en formar a per-  
sonas que no iban a ten-  
er una continuidad en  
el puesto y cada vez que  
adquirían una experiencia  
de campo mínima, había  
que despedirlos. «El pro-  
blema es que iba contra  
la ley encadenar contra-  
tos pero tampoco se nos  
había incluido como tra-  
bajadores públicos que  
somos», insiste Furió.

Por otro lado, el Ministe-  
rio ha estado haciendo  
«malabares» con los re-  
fuerzos en función de los  
picos migratorios: si se  
producía un incremento  
en la zona del Estrecho, se  
apostaba por introducir al  
cuarto tripulante en las  
unidades de allí, pero si al  
mismo tiempo ocurría un  
repunte en Canarias había  
«problemas».

Con el plan de estabili-  
zación, los refuerzos se  
producirán en todas las  
unidades independientemente  
de estas cuestio-  
nes.

Además, las plazas ofer-  
tadas contemplan a se-  
gundos oficiales para  
los grandes remolcado-



res que sirven de apoyo a Salvamento. Es el caso del buque Punta Salinas y el Miguel de Cervantes, que operan en Canarias. «Sus tripulaciones estaban reducidas a la mínima de seguridad y como la ley obliga a descansar ocho horas entre guardias, tenían que volver a puerto -señala-. Con una persona más nos permite que en las operaciones de apoyo la embarcación pueda permanecer indefinidamente en el mar».

Más allá del incremento en recursos humanos, el Estado decidió invertir desde el año pasado cerca de 60 millones en la construcción de un mega buque destinado a grandes rescates -que no contemplaría las pateras- y otros 19 millones en dotaciones tecnológicas que también prevén ponerse en marcha el próximo año. Unas partidas duramente criticadas por el sindicato, que al mismo tiempo vio recortado su presupuesto para el refuerzo en la tri-

pulación, pero que ahora podría servir de complemento para las unidades.

### **Las operaciones conjuntas, un lastre para los rescates**

El protocolo de rescate ya era complejo desde la creación del Centro de Coordinación de Emergencias, con el consecuente coste de vidas humanas. Ahora, Salvamento Marítimo ve todavía un mayor «lastre» con el refuerzo de las operaciones conjuntas con las patrulleras marroquíes.

El problema, afirma Ismael Furió, es que cuando se produce un aviso no tienen potestad para salir al mar hasta que la central decida a quién corresponde el rescate. Tampoco hay comunicación con las autoridades del país alauita, que no tienen medios suficientes, ni protocolo de actuación ni reportan si han tenido éxito en la intervención o se ha hundido la patera. «Esto

se nos complica, por otro lado, a nivel técnico, porque a veces se nos activa después de que Marruecos no haya encontrado a la embarcación, y no es lo mismo reaccionar en 30 minutos que cinco horas después», añade.

Pese a que los trabajadores entienden que la inmigración es en parte una cuestión política, insisten en que los rescates deben ser siempre civiles y «lo más rápido posible». En este sentido, Furió desaprueba la apuesta por las unidades militares, menos preparadas que Salvamento para estas tareas. «Una vez en tierra, que se tomen las medidas que se deban, pero ya en seco», enfatiza. «Es tan absurdo como mandar policías en vez de bomberos a un edificio en llamas porque dentro hay traficantes, salvando las distancias».

Añade que, a su juicio, la estrategia para el control y externalización de las fronteras no desincentivará la inmigración.



**germinál abogados**

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

**DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO**

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

*¿Cuánto vale una vida?*



**#MásManosMásVidas**

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

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO



# Derechos Laborales

## Buceadores Profesionales

### LOS BUCEADORES PROFESIONALES EN LUCHA POR UNA MEJORA DE SUS CONDICIONES LABORALES

**Felix Potenciano Aguilera**



Desde hace aproximadamente 15 años, los buzos profesionales reivindican una mejora de sus condiciones laborales debido a los riesgos que comporta su trabajo, un trabajo que desarrollan en condiciones de penosidad, toxicidad y peligrosidad, factores que, con el paso de los años, merman sus capacidades. Además, su actividad laboral contempla una alta tasa de mortalidad, por ello piden la apli-

cación de un coeficiente reductor.

Los y las trabajadoras que se dedican al buceo de forma profesional, cuando llegan a los 55 años desarrollando esta labor abandonan su profesión y buscan realizar otros trabajos hasta llegar a la edad de jubilación, otros fallecen antes de llegar a jubilarse. Esto cambiaría mucho si estos profesionales tuvieran un coeficiente reductor de la edad de jubilación, que les permitiera acabar su vida laboral desempeñando el

trabajo que han elegido. medio.

Tenemos muchos motivos que avalan las reivindicaciones de los buzos profesionales:

•**Peligrosidad:** El buceo profesional es definido como una actividad laboral peligrosa por la legislación laboral española, incluyéndose en el Anexo I del Reglamento de Servicios de Prevención, el cual recoge actividades especialmente peligrosas. Se encuentra dentro del listado del RD de Enfermedades Profesionales y aparece en el Anexo II del Real Decreto 1627/1997.

•**Penosidad:** Se define como una labor ardua, capaz de producir molestias, padecimiento y dolor a su autor. Los/as buzos profesionales trabajan en un medio hostil, el acuático, con inclemencias climatológicas adversas, cargando con un equipo de más de 30Kg, expuestos a condiciones termohigrométricas desfavorables, a riesgos hiperbáricos, a lesiones ocasionadas por organismos marinos, a atrapamientos, a mutilaciones, a la ingravidez, al aislamiento y a la oscuridad ocasionada por el

•**Toxicidad:** El colectivo utiliza mezclas de gases para poder respirar mientras trabajan, como son, el aire comprimido, nitrox, trimix, heliair, heliox, es decir, diferentes combinaciones en el porcentaje de oxígeno, nitrógeno y helio. El resultado de la toxicidad de los gases durante el buceo puede ser: Toxicidad por oxígeno, narcosis por nitrógeno, intoxicación por dióxido de carbono o por monóxido de carbono y síndrome neurológico por alta presión.

•**Mortalidad:** Entre 1989 y el 2014, fallecieron 47 buzos profesionales, triplicándose en esta última década los fallecimientos. Tenemos entre 80 y 290 veces más riesgo de sufrir un accidente mortal que la media de la población laboral española. Entre 1989 y el 2017 ocurrieron 207 casos de accidentes de buceo profesional de los cuales 59 fueron mortales y 148 graves. El Buceo Profesional es la actividad regulada con mayor siniestralidad del mundo, teniendo de 5 a 20 veces más mortalidad que los mineros del Perú.

Por todo lo detallado anteriormente es incomprendible que los buceadores profesionales aún no formen parte de la lista de profesiones que pueden acceder a la jubilación anticipada. Igualmente es humillante e indignante que en estos momentos se esté debatiendo la aprobación de un Proyecto Ley de pesca sostenible e investigación pesquera que les conceda a los trabajadores y trabajadoras un insuficiente coeficiente reductor de un 0,15 sin carácter retroactivo alguno. Resulta igualmente vergonzoso que profesionales que cada día han dejado un poco de su vida en cada inmersión no obtengan ningún beneficio, algo que por derecho propio merecen.

**CGT Mar y Puertos expresa enérgicamente su total desacuerdo con ese Proyecto Ley y luchará hasta conseguir un coeficiente digno y acorde con la actividad del buceo profesional**



# Accidente Laboral Navantia Ferrol

## CGT LLEVA A LA FISCALÍA POSIBLES “ENCHUFES” EN NAVANTIA FERROL

### Redacción

## EL OBRERO

PERIODISMO TRANSVERSAL

**E**l sindicato CGT ha reclamado este pasado viernes que la Fiscalía investigue posibles “enchufes” en el proceso de contratación de personal del astillero de Navantia Ferrol, que la compañía rechaza. En rueda de prensa, la central ha asegurado que se “intenta orientar los procesos de ingreso”.

Su portavoz en la planta ferrolana, Xaquín García Sinde, ha declarado que son “demasiadas las cosas impropias de una empresa pública, muchas de ellas posibles por la complicidad de la mayoría sindical”.

El dirigente ha subrayado que el pasado 2 de marzo se registraron ante notario los nombres de las “cuatro personas que iban a resultar adjudicatarias en la convocatoria de técnico superior júnior para el área de Compras”.

Al respecto, ha valorado que este miércoles “se publicó el listado final de los cuatro adjudicatarios” y las “cuatro personas del acta notarial y del listado publicado por Navantia coinciden por completo”.

Por ello, ha considerado que es “una coincidencia producto de la casualidad” o hubo “enchufe”. “En nuestra opinión, la explicación es la segunda”, ha manifestado García Sinde.

Además, ha desvelado que la central ha presentado este viernes un es-

crito ante la Fiscalía de Ferrol por “estos hechos y pidiendo que se investiguen para que en caso de apreciarse delito se persiga a los responsables de los mismos”.

En este ámbito, ha expresado que Navantia “es una empresa pública y está obligada por ley a que los procesos de ingresos sean iguales a los de la Administración; no está siendo así”.

En relación a este caso, la CGT ha indicado que la firma estatal “ya fue incluso condenada en una sen-

tencia en Cartagena por un proceso de selección que el juez calificó de artificioso”.

De este modo, ha observado que se concluyó que no “había cumplido los requisitos de publicidad, transparencia e imparcialidad que establece la Ley 7/2007”.

Fuentes de Navantia han replicado que los procesos de contratación siguen “principios de igualdad, mérito y capacidad” y son “objetivos”.

**“CGT ha presentado este viernes un escrito ante la Fiscalía de Ferrol por “estos hechos y pidiendo que se investiguen para que en caso de apreciarse delito se persiga a los responsables de los mismos”.**





# Marina Mercante

# Trasmed

## TRASMED LOGRA “UN BALANCE MUY POSITIVO” EN SU PRIMER AÑO

**Juan Carlos Diaz Lorenzo**

### *Puente de mando*

Este miércoles, 20 de julio, se cumple el primer aniversario de Trasmed GLE, la filial española del poderoso grupo naviero italiano Grimaldi. Y lo hace, según expresa su CEO Ettore Morace, con “un balance muy positivo”. Tras la adquisición en 2021 de los activos de Naviera Armas Trasmediterránea en Baleares, Trasmed ha sido la naviera elegida

por más de 500.000 pasajeros y ha transportado más de 140.000 unidades de carga rodada, informa la compañía.

Trasmed dispone en la actualidad de seis buques (“Ciudad de Barcelona”, “Ciudad de Palma”, “Ciudad de Granada”, “Ciudad de Mahón”, “Ciudad de Alcudia” y “Gubal Trader”, este último fletado) que operan las rutas entre la Península y Baleares.

Ettore Morace señala que la evolución del mercado en este primer año de

vida de la compañía, ha sido “mejor de lo esperado” ya que “hemos vivido un año complicado, en el que hemos arrancado una nueva empresa, pero no desde cero, sino con la inercia que se llevaba de la organización anterior. Hemos recibido desde el principio la confianza de los clientes, que han optado por la continuidad, y se lo queremos agradecer”, destaca.

En cuanto a las mejoras llevadas a cabo por el Grupo Grimaldi en Trasmed, destaca la inversión de



casi 30 millones de euros, “para mejorar el servicio al pasaje y la huella ambiental”, afirma Morace.

“Cuatro de los cinco barcos de pasaje han pasado ya por el astillero. Además, hemos incorporado un buque dedicado al transporte exclusivo de las mercancías peligrosas, que son fundamentales para los habitantes de Baleares; oxígeno, CO2, butano, propano, gas natural, incluso pirotecnia o explosivos. Eso nos permite garantizar el servicio todo el año”, apunta el CEO de Trasmed.

También en tierra se han llevado a cabo importantes mejoras, como en la

terminal del puerto de Valencia, donde tiene su sede la empresa. Así, se han ubicado aparcamientos especiales para bicicletas, en la apuesta de la compañía por la sostenibilidad. Además, se han mejorado considerablemente los sistemas de venta de pasaje y venta a bordo”, expresa Miguel Pardo, director comercial de Trasmed.

Grimaldi es líder mundial en el transporte de carga rodada, con más de 130 buques en propiedad y más de 70 años de experiencia. Desde 1996, hace más de veinte años, Grimaldi decidió invertir en España y empezó a conectarla con Italia, pri-

mero con ro-ro y después también con servicio de pasajeros. “La compra de Trasmediterránea ha sido uno de los proyectos de expansión de Grimaldi y cuando salió la oportunidad de hacerlo, no se ha dejado escapar», precisa Morace.

La política del Grupo Grimaldi siempre ha sido la de gestionar navieras en los países donde opera; este es el caso de Finnlines en Finlandia, Minoan en Grecia, Malta Motorways en Malta y Trasmed en España. “Trasmed es una empresa española y todos sus buques propios tienen bandera española.

En cuanto a la sostenibili-



dad y el cuidado del medio ambiente, Ettore Morace asevera que «somos un servicio público y nuestro deber es escuchar las necesidades de la sociedad y aportar las soluciones que mejor se adapten a estas demandas. A día de hoy la sensibilidad ambiental está ampliamente extendida en toda la sociedad. Nuestro compromiso y el del grupo Grimaldi con el medio ambiente y la sostenibilidad son absolutos».

En ese sentido, Grimaldi tiene un programa de nuevas construcciones para todas las compañías del Grupo que atesora bajo su marca, en la que siempre

se introducen los últimos avances tecnológicos.

«Por citar los tres más importantes, destacar el sistema de lubricación por aire del casco para reducir el consumo en navegación; cero emisiones en puerto gracias a sistemas de baterías que se cargan durante la navegación y con placas solares, y, finalmente, el sistema de limpieza de microplásticos del agua del mar con bombas y filtros especiales», confirma Morace.

Este sistema de limpieza de microplásticos ha sido patentado por Grupo Grimaldi y adquirido por un importante constructor

de motores marinos, que lo comercializa en todo el mundo. En las oficinas principales de la naviera en Italia existe un departamento de “energy saving” que cuenta con más de 30 ingenieros navales, “cuyo único objetivo es buscar soluciones para reducir consumos y emisiones”, asegura Miguel Pardo.

En cuanto a los buques de carga rodada Eco, con motores de última generación controlados electrónicamente que consumen combustible fósil durante la navegación y energía eléctrica durante la escala en los puertos, garantizando el ‘Zero Emission



in Port®', Morace asegura que "son las nuevas construcciones de Grimaldi para los tráficos entre España e Italia que reducen a la mitad el combustible consumido por unidad transportada respecto a los buques anteriores".

En referencia al transporte de mercancías entre península y Baleares, de máxima importancia para las islas, «es necesario ser muy cuidadoso en la planificación del servicio para evitar problemas de suministro. Hay sectores tremendamente delicados en los que hemos hecho esfuerzos especiales, como para llevar cloro gas para las potabilizado-

ras de Mallorca u oxígeno para los hospitales en las olas de la pandemia", manifiesta el CEO de Trasmed.

"Sin duda, pertenecer al primer grupo mundial de transporte de carga rodada nos da una ventaja importante en términos de sinergias y de servicios que podemos ofrecer a nuestros clientes. Con el network de conexiones de Grimaldi nuestros clientes podrán enviar sus cargas rodadas desde Baleares a toda Europa, Middle East, las Américas y África con salidas regulares", afirma Miguel Pardo.

Trasmed también apues-

ta por la cultura y por el bienestar animal, con mejoras en sus buques 'Pet Friendly' que permite a los pasajeros llevar sus mascotas en el camarote. "Es una alternativa muy valorada, ya que los viajes generan estrés a los animales, y la cercanía de sus amos evita que sea una experiencia traumática. Para nosotros es un nicho de mercado muy importante, en el cual invertimos mucho dinero todos los años a fin de mejorar la experiencia de viaje de quien viaja con mascotas", concluye Pardo.





# Marina Mercante Naviera Armas

## NAVIERA ARMAS LOGRA UN SALVAVIDAS MILLONARIO DE DEUTSCHE BANK TRAS EL RECHAZO DE LA SEPI

**Agustín Marco**

### El Confidencial

**L**a dueña de Trasmediterránea ultima un préstamo de hasta 150 millones del banco alemán después de que el Gobierno le negara el rescate público el pasado mes de junio.

Naviera Armas Trasmediterránea empieza a tener buenas noticias después de una crisis de más de dos años. La empresa canaria, responsable del tráfico marítimo entre las islas y la principal conexión con la península Ibérica, ha encontrado dinero fresco para mantener-

se a flote. Según fuentes financieras, el propietario de Trasmediterránea ultima un préstamo de hasta 150 millones de euros con Deutsche Bank después de que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) le denegara el rescate público a finales del pasado mes de junio.

Según estas fuentes, Naviera Armas va a recibir un préstamo ordinario de Deutsche Bank de entre 100 y 150 millones de euros, a un tipo de interés de entre el 5 y el 6%. El coste de esta nueva línea de financiación es mayor de lo que hubiera pagado por los 125 millones que había pedido a la SEPI y que rondaría el 3%. Pero

es mucho más barata que las propuestas que la compañía recibió entre marzo y abril, cuando hizo el primer sondeo entre fondos oportunistas por si la petición al organismo público no tenía respuesta positiva.

Esta nueva deuda tendrá un carácter 'super senior', por lo que tendrá preferencia a la hora de cobrar si la compañía tuviera problemas en el futuro. Por tanto, las garantías también son relevantes, hasta el punto de que le daría una participación significativa del capital en el caso de que Deutsche Bank lo convirtiese en acciones si Armas no cumpliera con el plan de amortización.

En ese momento, Armas habló con varios fondos 'high yield' o de alto riesgo y le pidieron cerca de un 10% de interés por recibir algo más de 100 millones de euros. Un coste muy elevado que, aunque ayudaba a la compañía canaria a corto plazo, podría suponer una carga muy pesada a medio, que amenazaba con llevar al grupo marítimo al impago a un par de años vista, como ya le sucedió en 2020. En aquel momento, la naviera entró en 'default', no pudo pagar a tiempo las nóminas de sus 1.600 empleados y sufrió varios embargos de sus buques de pasajeros y mercancías por parte de algunos acreedores.

Después de unas negociaciones que se extendieron durante más de un año, a principios de 2021 se firmó el acuerdo por el que los bonistas —JP Morgan, Barings y Cheyne Capital— canjearon 250 millones de euros de acciones, con una quita del 40%, lo que les otorgó el 50% del capital. La compañía redujo significativamente su deuda, que ascendía a 800 millones, operación de recapitalización que se completó con la venta de las rutas en Baleares a la italiana Grimaldi por 375 millones.

Pero el cierre del paso del Estrecho por el veto de Marruecos a España golpeó de nuevo sus cuentas el pasado ejercicio, por lo que Armas pidió una ayuda a la SEPI después de haber recibido 40 millones del Instituto de Crédito Oficial (ICO). El organismo público dependiente del Ministerio de Economía rechazó hace unas semanas la petición de rescate por no estar de acuerdo en el grado de prelación de la deuda. En otras palabras, de quién sería el primero en cobrar en el caso de que la naviera cayese en concurso de acreedores si su 'Plan Futuro' no llega a buen puerto.

### **Una crisis de aguas profundas**

Sin embargo, lo que el año pasado fue una losa para el propietario de Trasmediterránea, ahora juega a su favor después de que España haya restituido las relaciones con Marruecos y el reino alauí haya permitido que Algeciras sea de nuevo la ruta principal para la vuelta de sus emigrantes magrebíes a su país. Por este motivo, porque la compañía vuelve a hacer caja, Armas ha podido conseguir la financiación de Deutsche Bank a un máximo del 6% frente al 10% que le pedían los fondos de

crédito hace apenas unos meses.

El banco alemán, que ha adquirido gran protagonismo después de que Pedro Sánchez llamara personalmente a su presidente en Fráncfort para que ayudase a salvar a Celsa, confía en el futuro de Armas. No obstante, la naviera está sufriendo este verano el incremento del precio del petróleo, coste esencial para el funcionamiento de sus barcos.

La crisis de Armas viene de lejos y es previa a la pandemia. En 2019, perdió 34 millones de euros, debido a sus problemas para digerir la compra a Acciona de Trasmediterránea por 260 millones en 2018. En 2020, ya con los estragos del covid-19, los números rojos se multiplicaron hasta los 258,34 millones. La compañía, que el pasado mes de marzo sufrió el fallecimiento de su fundador, Antonio Armas, cambió al equipo directivo para profesionalizar la gestión. Pero el nuevo consejero delegado, Fernando Val, apenas ha aguantado un año en el cargo. El pasado lunes, el grupo naviero anunció el nombramiento de Marc Canalda como nuevo primer ejecutivo tras liderar el departamento financiero.

# MARINA

## Noticias Breves



### Grimaldi abre un nuevo servicio que unirá Vigo con el Mediterráneo, Latinoamérica y África

La naviera Grimaldi, representada en Vigo y Bilbao por Bergé ha abierto un nuevo servicio de carga proyecto que unirá el puerto gallego con Turquía y otros puertos del Mediterráneo occidental, la costa este de Latinoamérica y África occidental, estos dos últimos vía Valencia.

Se trata de un servicio de línea regular que se prestará desde la terminal Termicar del puerto vigués y que tendrá carácter quincenal. Aunque es un tipo de línea car-carrier dedicada al tráfico de vehículos, gracias a la capacidad y versatilidad de la instalación y de la flota de Grimaldi, este tipo de buques están perfectamente preparados para el transporte de todo tipo de cargas, ya sean sobre dimensionadas o extra pesadas sobre mafi (roll

trailer) o piezas sueltas de gran tamaño. Los buques para este servicio cuentan con rampas de hasta 100 toneladas de capacidad y equipos mafi de 30, 40, 50, 60 y hasta 80 pies.

De esta manera Bergé apuesta por el crecimiento de la carga proyecto, ofreciendo una amplia cobertura mundial a través de sus armadores representados, uniendo los puertos españoles con destinos en Asia, Norteamérica y zona Caribe, Latinoamérica y África.

Dentro del área de carga proyecto, Bergé dispone de un amplio portfolio de servicios para una amplia gama de sectores, cubriendo todo tipo de carga: desde contenedores, isotanques y carga rodada, hasta carga general, graneles, proyecto y heavy-lift.



### Naviera Armas pone al frente a su jefe de finanzas tras la salida de su CEO

Un mes después de que el consejero delegado de Naviera Armas, Fernando Val Martínez, abandonara la compañía solo un año después de asumir la dirección de la naviera, el grupo marítimo ha decidido poner al frente a su jefe de finanzas, Marc Canalda

Tras la refinanciación, Naviera Armas Trasmediterránea se encuentra en la senda del crecimiento gracias a la reducción de la deuda, la formación de un nuevo sistema de gobierno y la transformación que ha emprendido la Dirección. Estas medidas suponen un paso más para afianzar y reforzar la viabilidad del Grupo.

Para 2022, Naviera Armas Trasmediterránea quiere consolidar

esta nueva etapa de crecimiento y espera crecer en número de pasajeros, transporte de mercancías y facturación, reforzando las líneas que opera. Del mismo modo, el aumento de la demanda en todas las líneas y la reapertura de la OPE fortalecen la recuperación de la compañía.

Antes de incorporarse al Grupo Armas Trasmediterránea, en septiembre de 2021, Marc Canalda fue Director Financiero en diferentes compañías como Grupo Titan. Previamente también formó parte de otras compañías como Celsa y Ernst & Young. Es licenciado en Administración de Empresas y cuenta con un Programa de Dirección General (PDG) en el IESE Business School.

# MERCANTE

Noticias Breves



## Baleària opta en solitario a las líneas OSP de Almería y Motril

Armas Trasmediterránea y Baleària, actuales adjudicatarias del contrato marítimo que garantiza las líneas de Obligación de Servicio Público (OSP) que conectan Melilla con Málaga, Almería y Motril, son las dos únicas navieras que se han vuelto a presentar al concurso de adjudicación del nuevo pliego que entrará en funcionamiento a partir del 1 de abril durante un año, prorrogable por otro. Sin embargo, solo hay competencia en el lote que corresponde a la línea de Málaga, ya que en el segundo, que engloba las rutas de Almería y Motril, se ha presentado en solitario la compañía Baleària, actual adjudicataria de estas dos conexiones y, previsiblemente, la que seguirá pres-tándolas, salvo que su oferta sea excluida por la Mesa de Contratación.

Las dos compañías apuraron el plazo de presentación

de ofertas para hacerse con el contrato marítimo, que finalizaba a las 15.00 horas del 31 de enero. Ambas esperaron al último día para presentarse al concurso y sus respectivas ofertas llegaron a la Dirección General de la Marina Mercante apenas unos minutos antes de que se agotara el plazo: la de Armas Trasmediterránea fue la primera en ser registrada, a las 12.36 horas; y la de Baleària lo hizo a las 13.53 horas.

De este modo, a poco más de una hora para dar por cerrado el plazo de ofertas, se despejaba la incógnita de si el pliego, que tantas críticas ha generado en Melilla, se iba a quedar desierto, que era, precisamente, lo que quería evitar el Gobierno central, tal y como reconoció su delegada en Melilla, Sabrina Moh, marcando este objetivo como "fundamental".

## Ceuta Ya! denuncia el nuevo "atracó" de Baleària y exige una naviera pública

Ceuta Ya! denuncia: "En plena OPE, con un tráfico de pasajeros que se ha triplicado y a escasos días de la fiesta del Sacrificio, Baleària, empresa subvencionada, ha decidido subir el billete de su fast ferry Avemar 2 en un 27%, pasando de los 8,82 euros que costaba a los y las residentes de Ceuta a 11,26 euros, una subida que para Ceuta Ya! supone un nuevo "atracó perpetrado por la naviera que mantiene un contrato con el Estado para garantizar la conectividad de Ceuta con la península" y demuestra, una vez más, "que el problema del barco sigue sin resolverse, lo que supone un obstáculo insalvable para el desarrollo de la ciudad".

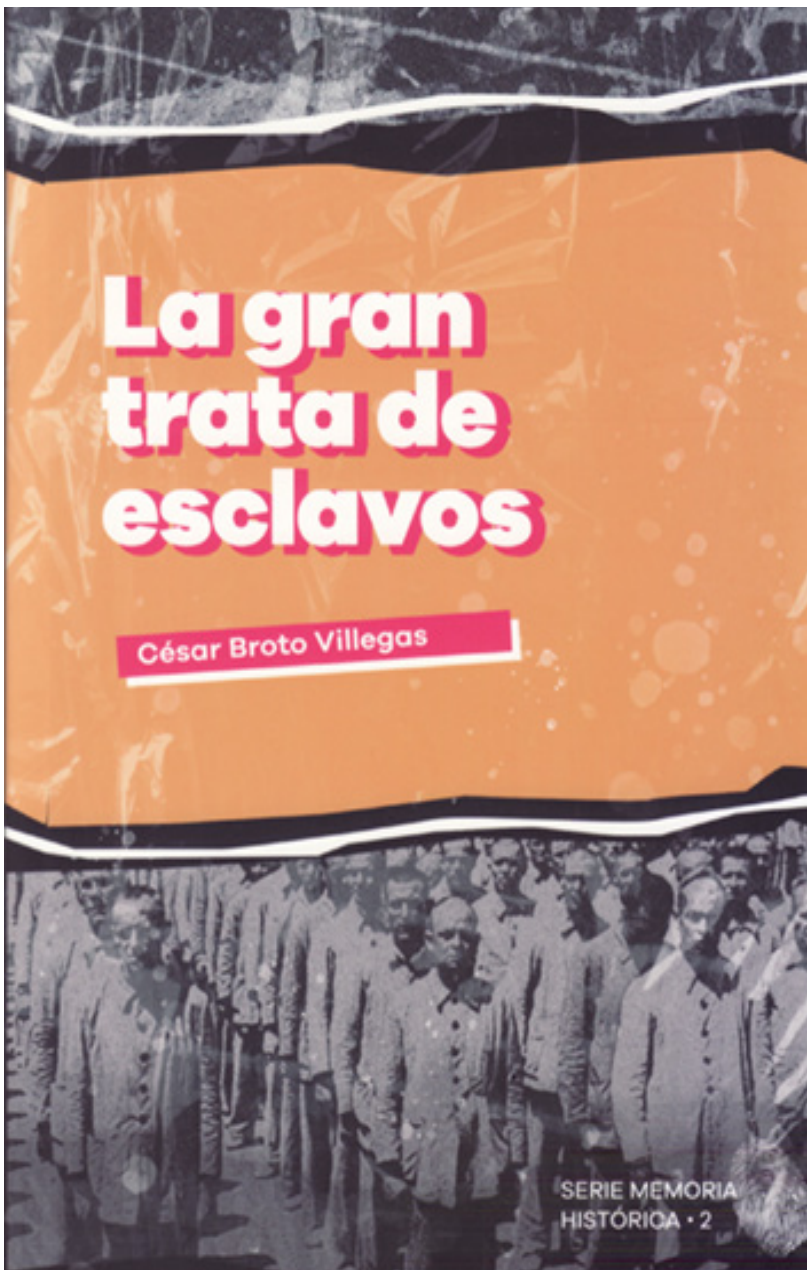
Mohamed Mustafa ha manifestado que "las compañías siguen abusando de su situación de oligopolio o monopolio encubierto para enriquecerse de sus rehenes, es decir, nosotros y nosotras, así como de los escasos y valientes turistas, víctimas

del paso del estrecho".

La formación de izquierda considera que la Ciudad "nunca debió abandonar esta lucha" y que "a pesar de los acuerdos plenarios alcanzados por unanimidad y de los compromisos del Gobierno", también en este asunto se ha "claudicado".

"¿Qué fue de aquella promesa de imponer Obligaciones de Servicio Público a las navieras, algo que se decía que era inminente?" pregunta el líder de Ceuta Ya!, para continuar afirmando que "parece que las sospechas de connivencia entre el Gobierno y las navieras no eran tan infundadas como decían". Por último, Mustafa deja clara la postura de su partido. "Creemos, junto a otras entidades y expertos, que sólo una participación pública activa en este mercado puede reconducir la situación, devolver el actualmente perdido carácter de servicio público y lograr precios asequibles para todos y todas".

## Gran Trata de esclavos, La



La espada de Damocles que la historiografía del franquismo ha tenido con el nazismo ha desdibujado una maquinaria represiva que va mostrando su dimensión a medida que aparecen testimonios y estudios corroborativos. Al franquismo no le faltó el asesoramiento de los nazis, que colaboraron con la victoria franquista en la guerra. Y después de la misma, Franco siguió colaborando con la Alemania de Hitler. Y no solo fueron campos de concentración. El franquismo se dotó de una red de trabajadores esclavos, de una mano de obra barata, en colaboración con grandes empresas del país, que sacaron adelante obra pública a coste cero.

Esa gran trata de esclavos fue vivida de primera mano por César Broto. Esos batallones de trabajadores bajo un sistema de dominación y represión no solo





sirvieron para reconstruir zonas del país sino para humillar a los que habían sido derrotados. Este libro de César Broto Villegas viene a narrar lo expuesto desde las vivencias de un militante anarquista que, a pesar de todas las adversidades, siempre tuvo la valentía de mirar hacia adelante por sus ideales y sobrevivir a la larga noche de la dictadura que asoló nuestro país.

**César Broto Villegas:** A los 11 años empezó a trabajar en Lleida y se afilió a la Sociedad de Impresores, tapadera de la Confederación Nacional del Trabajo (CNT) en los años de clandestinidad con Primo de Rivera. Durante los años siguientes, militaría activamente en el anarcosindicalismo: secretario de la

CNT leridana, fundador del periódico Acracia, cocreador del Ateneo Libertario, secretario de la Federación Anarquista Ibérica (FAI) de Lleida (1933-1936), secretario provincial de la CNT desde 1936, secretario de los Grupos de Defensa, etc. En 1936 se enroló en la Columna Durruti. Acabada la guerra, fue condenado a 15 años de prisión. Allí colaboró en la falsificación y tráfico de documentos para ayudar a compañeros. Liberado después de cuatro años, participó en la lucha clandestina, ocupando diferentes cargos. En 1945 fue secretario de la CNT catalana y posteriormente elegido secretario general de la CNT, detenido y transferido a Alcalá de Henares. En 1947 es conde-

n a - do a 30 años, pasando por las cárceles de Alcalá, Ocaña, Dueso, Yeseñas y San Miguel de los Reyes. Tras varios intentos de fuga, fue liberado en 1962. Nuevamente detenido en 1966, sufre varios días de interrogatorios y finalmente se exilia a Francia. En 1980 volvió a la península y en los 90 se instala en La Pobla del Duc (Vall d'Albaida, Valencia). Colaboró en El Chico, es autor de una autobiografía, a cargo de Miguel Ángel Bergés, La Lleida anarquista: memorias de un militante de la CNT durante la República, la guerra civil y el franquismo (2006). Dejó inédito el libro La gran trata de esclavos que ahora publicamos.



# Todo por hacer Organización Obrera

## MOVIMIENTOS SOCIALES Y SINDICALISMO EN ESTADOS UNIDOS FRENTE AL AVANCE DE LA EXTREMA DERECHA



Que Estados Unidos se encuentra inmersa en una **revolución conservadora** no es ningún secreto. El trumpismo ha movilizado a un importante sector de su sociedad, que **difunde alegremente bulos** sin ningún respeto por

la verdad y el rigor, alardea sin complejos su machismo y su racismo y demuestra a diario que los procesos legales y democrático-liberales no le importan un carajo. Solo les importa el poder, pero cada vez tienen menos miedo a hacerse con él por cualquier medio, incluso la violencia.

Sin embargo, existe otra cara de Estados Unidos de la que se habla mucho menos: la de los movimientos sociales que, al margen de partidos e instituciones, se organizan de manera autónoma para defender los derechos humanos, los derechos laborales, el derecho a la vivienda, el

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

Un sindicato combativo, honesto y solidario

medio ambiente, etc. Ya hemos hablado en este periódico de algunas de estas luchas, como el movimiento antirracista de **Black Lives Matter**, las iniciativas de **Defund the Police** o las reivindicaciones para subir el salario mínimo a 15 dólares la hora del **Fight for 15**. Y ahora, en esta pieza, queremos hacer una breve mención a la proliferación de sindicatos en algunas de las empresas más importantes del país.

### **Crecen los sindicatos como setas**

“Quiero agradecer a cada empleado y a cada cliente de Amazon por pagar todo esto” **dijo Jeff Bezos**, el propietario de Amazon,

tras volver de un viaje de 10 minutos al espacio que le costó 5,5 mil millones de dólares en julio de 2021. **Bezos** es el tercer hombre más rico del mundo (su fortuna es superior a 139 mil millones de dólares) y es el segundo empleador privado de Estados Unidos, con más de 1,6 millones de trabajadores (sólo superado por Walmart, con 2,3 millones).

“Queremos agradecer a Jeff Bezos haber viajado al espacio, porque mientras se encontraba allí estábamos creando un sindicato” **respondió, el 1 de abril de 2022, Chris Smalls**, después de que **se formara el primer sindicato de Amazon**, concretamente en la planta de Staten Island

(Nueva York).

**Chris Smalls** había sido despedido de Amazon en marzo de 2020, al inicio de la pandemia, junto a otras compañeras. Habían descubierto que un compañero había dado positivo por Covid y habían exigido el cierre del almacén para limpiar la instalación. La respuesta de la compañía de Bezos fue ponerles de patitas en la calle. Tres días después, **la revista Vice filtró el informe del abogado de Amazon sobre los despedidos**, en el que definía a Smalls de la siguiente manera: “No es inteligente, ni elocuente en su forma de hablar y, en la medida en que la prensa quiera centrarse en nosotros frente a él,



estaremos en una posición de relaciones públicas mucho más fuerte”. A nadie se le escapó el trasfondo racista (Smalls es negro) que contenía la referencia a su forma de comunicarse.

Tras varios meses de organización, Smalls y otras compañeras fundaron el sindicato **Amazon Labor Union (ALU)**, llevaron su despido ante los tribuna-

les y la Justicia dictaminó que éste había sido ilegal. Y, en 2022, consiguieron que su planta de Staten Island votara a favor de instaurar el sindicato en el centro de trabajo, a lo cual Amazon respondió con **un comunicado** diciendo que se sentían “decepcionados porque creemos que tener una relación directa con la empresa es lo mejor para nuestros empleados”. Esto se logró pese

a la fortísima presión de la empresa por reprimir las elecciones sindicales, en la cual Amazon **invirtió 4 millones de dólares en consultores laborales**, en crear webs antisindicales que informan sobre las desventajas de tener sindicatos y en mandar mensajes a sus trabajadores solicitándoles que votaran en contra. Desde su exitosa campaña, son múltiples las plantas de



Amazon que se encuentran pendientes de convocar elecciones sindicales para decidir si se aprueba instaurar la ALU.

Las elecciones de Amazon se vieron solapadas el tiempo con las de **Starbucks**. A finales de 2021, una tienda de Buffalo (Nueva York) perteneciente a esta multinacional del café valorada en más de 100 mil millones de dólares (propietaria de 34.000 establecimientos en 83 países del mundo, de las cuales 9.000 tiendas están situadas en EEUU y emplean a 220.000 trabajadoras) **aprobó la creación del sindicato Starbucks Workers United**. Se convirtió en el único establecimiento de todo el país en tener un sindicato por primera vez **desde 1985**. Un par de meses después, a principios de enero de 2022, 10 establecimientos del estado de Nueva York votaron a favor de crear el sindicato. A mediados de marzo, 150 tiendas de todo el país se subieron al carro, en lo que se ha llamado la **iniciativa más prometedora para revitalizar el moribundo movimiento obrero** en Estados Unidos en décadas.

Sin duda, estos sindicatos – así como otros que están surgiendo en otras multinacionales – tendrán muchos aspectos criticables: no son todo lo horizontales que nos gustaría ser, dependen demasiado del personalismo carismático de sus líderes y su crítica al sistema capitalista nos puede parecer tibia. Pero, en medio de la revolución conservadora que nos encontramos viviendo y en un país con una tradición antiobrera tan fuerte, ver a trabajadoras organizarse y crear colectivos que, en sus propias palabras, son “obreristas, antirracistas, internacionalistas, contrarias a la guerra” y a favor de los derechos de las personas LGTBIQ+ y trans, sinceramente, es un oasis en el desierto.

### **La revuelta prefascista**

Por otro lado, se encuentra el lado más rancio, imperialista, racista, homófobo y machista del país. Sin duda, Trump ostenta una gran responsabilidad en virar a la sociedad estadounidense a la extrema derecha, en difundir **fake news** con mensajes racistas, homófobos y antisemitas y en fomentar que fascistas y cons-

piracionistas de Q-Anon lleguen al Congreso por estados como Georgia (Marjorie Taylor Greene) y Florida (Matt Gaetz). Pero, si bien es cierto que nunca han dicho abiertamente que no pasa nada por ser racista, también se ha de poner de manifiesto la responsabilidad que han tenido otros presidentes en derechizar al país, como Bill Clinton (que, en su guerra contra la droga, **aprobó legislación racista** y, además, capitaneó los **bombardeos de la OTAN en Serbia y Kosovo**), George Bush Jr. (que, en su guerra contra el terror, nos demostró que no pasa nada por diezmar países árabes y torturar a personas) o Barack Obama (que, para proteger las vidas estadounidenses, aprobó un **programa de bombardeos con drones** en Oriente Medio y construyó prisiones infantiles en su frontera sur para niños migrantes, las cuales fueron elevadas a la enésima potencia por Trump).

Además de polarizar a la sociedad estadounidense hasta el punto de que el estallido de una nueva guerra civil parece cada vez más plausible, el otro legado de Trump lo en-

contramos en las instituciones que, lejos de defender un mensaje propio de una democracia liberal (que a la postre podría parecer hipócrita, pero que al menos, en lo discursivo, pretendía defender los derechos humanos), se acercan cada vez más al de un Estado fascista. Podríamos citar múltiples ejemplos – como el “veto musulmán” – pero nos vamos a detener en uno: a finales del pasado mes de junio, el Tribunal Supremo de Estados Unidos revocó la sentencia de Roe

vs. Wade de 1973 y eliminó la protección constitucional del derecho al aborto. Esto fue posible gracias a que Trump, durante su mandato, pudo **nombrar a 3 jueces de este órgano**, debido a la jubilación o fallecimiento de otros considerados “progresistas” o “conservadores moderados”. Para sorpresa de nadie, Trump designó a 3 magistrados ultraderechistas y profundamente antiabortistas.

La revocación de la consideración del aborto como

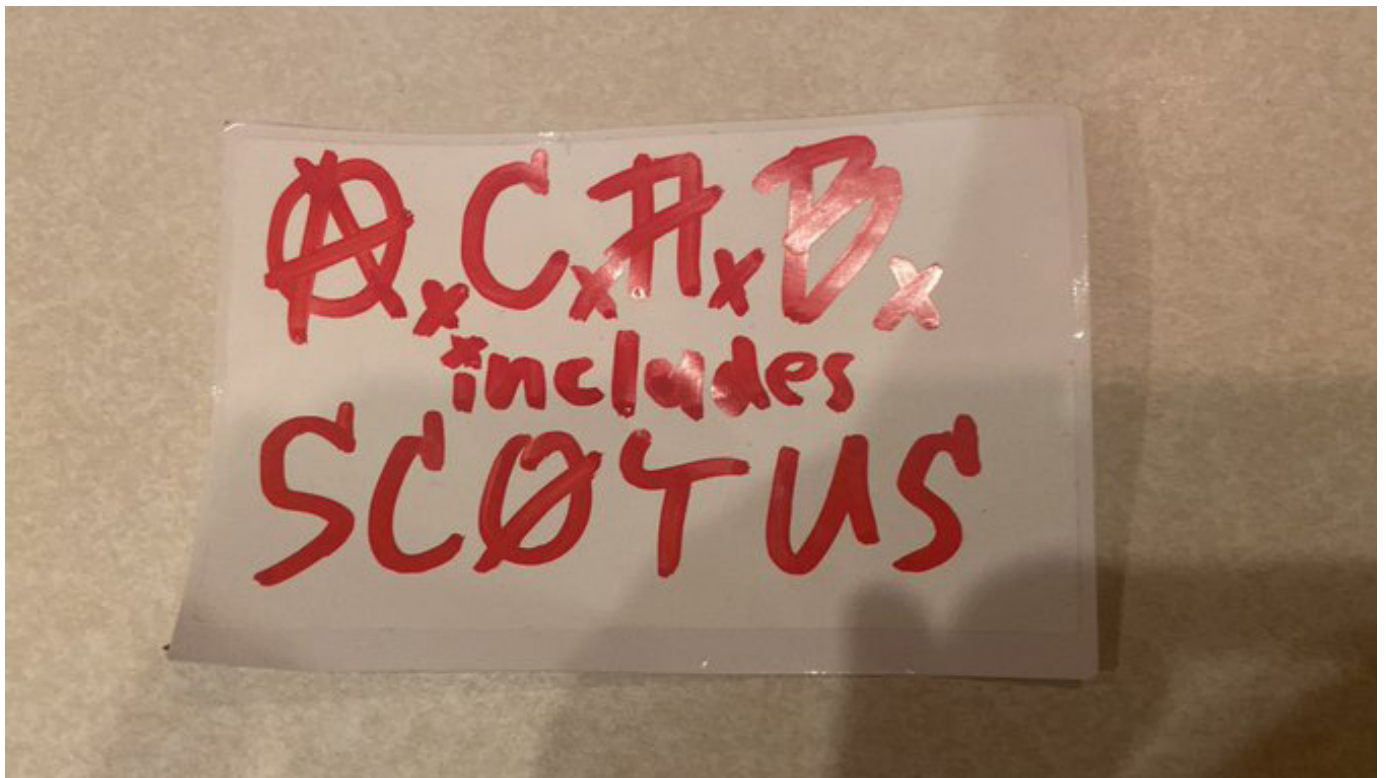
un derecho fundamental supone que cualquier estado del país cuenta con plena libertad para legislar sobre esta materia como le plazca. Y, por ello, se prevé que en **26 estados** (algo más de la mitad) se prohíba por completo o se limite hasta dejarlo impracticable. Por ejemplo, **en Texas ha entrado en vigor una ley** – cuyos efectos estaban suspendidos a la espera de que el Supremo se pronunciara sobre esta cuestión – que prohíbe el aborto pasadas las 6 semanas de



gestación (un plazo en el que muchas mujeres todavía ni saben que están embarazadas), incluso en casos de incesto o violación, y que castigaría con penas de cadena perpetua por asesinato a cualquier gestante y al médico que practicara una

oleada de ataques racistas a consecuencia de la pandemia, los pequeños delincuentes que trapiquean con droga y les caen décadas de prisión, quienes montan sindicatos, colectivos de barrio y organizaciones de apoyo mutuo; y de otro lado

mujeres, a los musulmanes, a las personas LGTBIQ+, a las personas trans y a toda clase de minorías vulnerabilizadas. Hoy, **el segundo bloque le está ganando la batalla al primero**, y Estados Unidos es un país en el que las armas tienen más derecho



interrupción voluntaria del embarazo, salvo que fuera para salvar la vida de la gestante.

La polarización en Estados Unidos es cada día mayor. De un lado, se encuentran las personas negras y latinas que sufren la **violencia policial**, las personas precarias que no cuentan con acceso al sistema sanitario, las personas asiáticas que han sufrido una

quienes incitan al odio racista, quienes promueven las teorías de la conspiración (muchas de ellas en torno a cábalas judías que gobiernan el mundo) y la violencia, quienes promueven el belicismo, quienes están dispuestos a alzarse en armas contra quienes quieran limitar su acceso a todo tipo de armamento (incluso de guerra), quienes les niegan los derechos a las

que las mujeres. Este odio es una olla a presión que puede estallar en cualquier momento. Y cuando lo haga, se beneficiarán los de siempre: los fascistas que se aprovechan de situaciones de inestabilidad y desorden para volver al orden por la fuerza, con los mecanismos más autoritarios del Estado.