



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

MARZO 2023 N°94

NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



SALVADOR SEGUÍ
Centenario de su asesinato 1923-2023

con-tenido

03. BARLOVENTO

Centenario del asesinato de Salvador Seguí.

06. 11M: CRÓNICA MANIFESTACIÓN

Frente a la subida asfixiante de los precios.

08. REMOLQUE PORTUARIO

CGT Mar y Puertos se reúne con la autoridad portuaria de Ceuta.

10. SALVAMENTO MARÍTIMO

Portugal aleja de la costa un petrolero que arde frente a Oporto.

12. MARINA MERCANTE

Acoso Sexual: Atajar los factores organizacionales.

16. MARINA MERCANTE

Posibles escenarios de la venta de Armas: las navieras interesadas y una gran oportunidad de negocio.

18. MARINA MERCANTE

Puertos del Estado ha finalizado la contabilidad del año 2022 de los datos provisionales del tráfico portuario.

22. MARINA MERCANTE

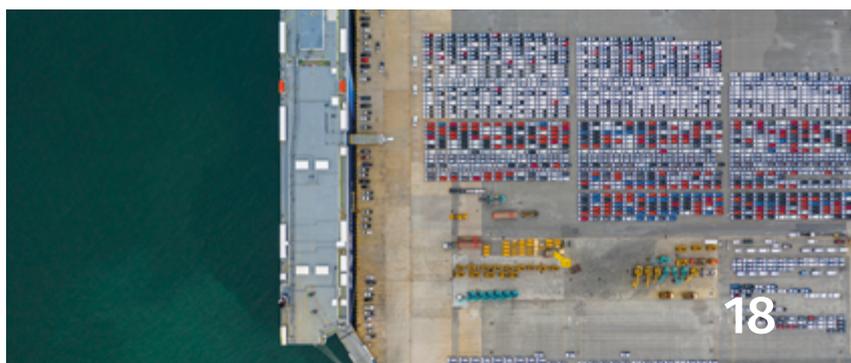
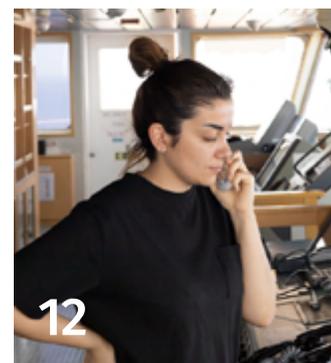
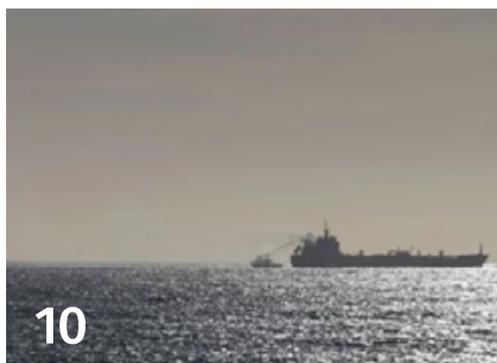
Noticias Breves

24. LIBRO DEL MES

Lucy Parsons

26. TODO POR HACER

La clase obrera se moviliza contra la precariedad y reivindica condiciones dignas.



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 cgtssectormar@cgt.es

www.marypuertos.org



www.salvamentomaritimo.org



barlo- vento



AÑO 2023 O 1923

CENTENARIO DEL ASESINATO DE SALVADOR SEGUÍ



Enrique Pecero
Secretario de Acción Sindical
CGT sector Mar y Puertos

Estamos alcanzando el primer cuarto del siglo XXI y a veces creo que estamos en el primer cuarto del siglo XX. Porque digo esto, pues, aunque la diferencia podría ser evidente, por ejemplo, en nuestras fábricas no vemos niños de 8 años trabajando, aunque mientras

elaboraba este escrito ha saltado la noticia que en el estado más democrático del mundo, EEUU, se ha descubierto que se están utilizando niños de corta edad, (12 años) para trabajos de limpieza con productos muy peligrosos para la salud en la industria cárnica. Se supone que no realizamos jornadas extenuantes de trabajo, también suponemos que nuestras medidas de seguridad en cuanto a prevención son de última generación y previenen la accidentabilidad laboral y que nuestros jueces defienden la justicia y son equitativos con las leyes. Me gustaría que esto fuera

Salvador Seguí, fue asesinado por unos pistoleros de la patronal hace justo un siglo

así o por lo menos pensar que nuestros antecesores en el mundo sindical hubieran muerto para que esto fuera de esa manera. Precisamente tenemos que recordar que uno de nuestros mejores valedores, Salvador Seguí (El noi del sucre), fue asesinado por unos pistoleros de la patronal hace justo un siglo, él, que pensó que luchando pacíficamente y educando a la clase trabajadora un día tendríamos un mundo laboral sin injusticias de ese nivel.

Estamos en el año 2023 y por desgracia nuestro mundo está casi igual que hace un siglo, es decir, tenemos niños en fábricas inhumanas trabajando en países asiáticos para grandes empresas que estas cotizan en bolsas nacionales e internacionales, donde el índice

de siniestralidad es más elevado que incluso en nuestras colonias y fábricas textiles de principio del siglo XX. Fábricas que se incendian y mueren gente por tener productos totalmente prohibidos sin ningún tipo de protección, sin ninguna medida de seguridad en prevención de riesgos laborales. Pistoleros pagados por la patronal que siguen haciendo el mismo papel que hicieron con nuestro líder Seguí y de muchos otros que actuaron con el convencimiento que se podían cambiar las cosas, tripulaciones en barcos mercantes que cobran un salario de esclavitud, algunos incluso dejando a sus familias durante años porque ese pírrico salario es el sustento de su familia en su país de origen.

Todo esto ocurre fuera de

Tripulaciones en barcos mercantes que cobran un salario de esclavitud.

**EN EL SINDICALISMO
EL ÚNICO HEROE
QUE EXISTE
ES EL COLECTIVO**

Salvador Seguí, El Noi del Sucre



nuestras fronteras, los gobiernos de los países desarrollados intentan tapar o trasladar estas vergüenzas a países lejos de nuestros entornos, pero, aunque en parte, esto ocurre en teoría lejos: Indonesia, Sudamérica, etc. en nuestro continente existen migraciones de personas que vienen afectadas por guerras y desgracias políticas y laborales, personas que pierden la vida solamente con el propósito de vivir mejor (menuda ironía). Pero a pesar de estas vergüenzas en teoría lejanas, el día a día de nuestra convivencia pasan cada día accidentes de trabajo por no optar por las medidas adecuadas en prevención de riesgos, muchas veces pasa por la poca formación que tiene el trabajador en esta materia o bien el coste o el tiempo que le supone al empresario en formar adecuadamente o en tomar las medidas oportunas al respecto.

Tenemos leyes en prevención y riesgos laborales que en principio son para

cumplirlas y adecuarlas a los sistemas de trabajo, haciendo así un lugar seguro, lo cierto es que, en demasiados casos, hasta que no se produce accidentes muy graves o mortales, no se recurre a la justicia, llegando el caso, las mayorías de las empresas recurren a interminables pleitos donde la persona accidentada o los familiares de los fallecidos acaban cediendo ante una indemnización exculpatoria de la ley.

En nuestro país, se sigue en muchos casos, como dije anteriormente, pautas de hace un siglo, ya que, aunque parezca mentira, hay muchas personas trabajando para caciques llamados empresarios en pésimas condiciones de todo tipo, muchas de ellas indocumentadas, sin papeles de residencia y viviendo en sus instalaciones de forma lamentable, lo cual es vergonzoso, deshonesto y ruin. Por otro lado, trabajadores de nacionalidad española también trabajan en condiciones lamentables

y con sus derechos merendados por el cacique de turno, pues, aunque digan nuestras leyes que la persona es libre de elegir religión, condición política y sindical, esto supone el despido automático de muchos trabajadores y estos en muchos casos son afiliados de nuestro propio sindicato.

Con este escrito no puedo cambiar el mundo, ni las injusticias laborales que se producen a diario, pero si quisiera dar un grito, para que muchos hiciéramos lo mismo y aunque más bien parece una utopía, fuéramos capaces de tener conciencia en cambiar estas reglas de juego corruptas, obsoletas y caciquiles que muy a pesar se parecen demasiado a lo ocurrido hace un siglo.





11M Barcelona

CRÓNICA MANIFESTACIÓN

MULTITUDINARIA MANIFESTACIÓN CONTRA LAS SUBIDA ASFI-
XIANTE DE LOS PRECIOS



Federación Local de Barcelona

El sábado 11 de marzo se ha realizado una manifestación numerosa, más de 3000 personas, en Barcelona con un recorrido que ha pasado por puntos significativos de la ciudad:

salida de subdelegación del gobierno, bajando por Vía Laietana y pasando por la sede de la patronal Foment del Treball, plaza Sant Jaume con la Generalitat y l'Ajuntament de Barcelona, delante del Liceo y acabando en el parque de las tres chimeneas en la avenida del Paral·lel (donde antiguamente se ubicaba la "Canadiense" cuyo conflicto en 1919, la huelga, supuso la consecución de la jornada laboral de 8 horas).

También se ha pasado delante de los sindicatos traidores a la clase trabajadora, CCOO y UGT.

La manifestación se ha desarrollado con un carácter lúdico pero especialmente reivindicativo con parlamentos delante de los anteriores puntos donde han habido intervenciones denunciando la situación específica de sectores precarizados y actualmente en lucha (Hosteleria y comercio,

Telemárketink, Químicas con el ERE en la farmacéutica Grífols, el sector de la cultura, sector bancario, el personal olvidado de la covid del sector limpieza, las diezmadas sanidad, educación y administración pública) con intervenciones de compañeras y compañeros de Barcelona, Girona, Madrid, Palencia y Segovia, también ha intervenido una compañera de CNT-Solidaridad Obrera y otra de Union syndicale Solidaires, ambas organizaciones hermanas de Francia.

CGT, como anarcosindicalistas defendemos que la unión hace la fuerza y tenemos que resolver nuestros problemas con la acción directa y la implicación personal. La so-

lución ha de pasar por nosotros y no delegar en la clase política vendida al Capitalismo.

Este llamamiento a tomar las calles, a la movilización, a mostrar la disconformidad con la situación actual está más que justificada. No entendemos aquellos que escondiéndose detrás del dialogo social permanente consagran que los ricos sean cada vez más ricos y los pobres más pobres, pactando convenios de miseria y taladrándonos con la idea de que hay una crisis, cuando lo que hay es una concentración de riqueza en pocas manos

La CGT estamos luchando en cada empresa, en cada sector, allí donde tene-

mos presencia para revertir esta situación y acabar con la impunidad del liberalismo económico basado en la depredación y el egoísmo. En contraposición a la solidaridad y el apoyo mutuo, banderas que el movimiento obrero no debemos abandonar ya que son nuestra fuerza.

Por eso la CGT seguiremos saliendo a la calle, porque ya está bien de retrocesos en nuestro salarios, en las condiciones de vida y en la pérdida de la calidad de vida.

El acto se ha terminado con la lectura de un manifiesto final por parte de los raperos "Malamara" que después han interpretado varias canciones.





CGT MAR Y PUERTO SE REÚNE CON LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA



Francisco Grima

**CGT sector Mar y Puertos
Coordinador estatal de Remolque**

Representantes de CGT Mar y Puertos, sindicato más representativo del sector de remolque Portuario a nivel nacional, mantuvieron reunión con el Presidente y el Director de la Autoridad Portuaria de Ceuta Juan Manuel Doncel Doncel y Adolfo Orozco Pérez el pasado 17

de marzo, en la cual abordaron las necesidades del sector de remolque en la ciudad Autónoma, con el crecimiento tráfico marítimo en el último año.

Se pone de manifiesto la necesidad de la actualización de los pliegos de Remolques para su adaptación al REGLAMENTO (UE) 2017/352 PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DEL 15 DE FEBRERO DE 2017, las cuales crean un marco para la prestación de servicios portuarios y normas comunes sobre la transparencia financiera

de los puertos.

La buena disposición a colaborar en materia de Seguridad marítima en lo que al sector de remolque se refiere y su impacto en diferentes situaciones de emergencia se puso de manifiesto en dicha reunión, creando una línea de trabajo y seguimiento mutuo para analizar las necesidades de las mismas, valorando positivamente incrementar la calidad de dicho servicio portuario y buscar soluciones al incremento de maniobras del puerto de Ceuta.

WWW.CGTVALENCIA.ORG



28 DE ABRIL
DÍA INTERNACIONAL
DE LA SEGURIDAD
Y SALUD EN EL TRABAJO



**SUS BENEFICIOS
LLENAN LAS CAJAS**



Salvamento Marítimo

INCENDIO

PORTUGAL ALEJA DE LA COSTA UN PETROLERO QUE ARDE FRENTE A OPORTO



Atlántico

Redacción
Atlántico

Las autoridades portuguesas no ven riesgo de vertido a pesar de estar cargado de diésel y echar mucho humo

El incendio desatado el martes en el petrolero con

bandera de Malta “Greta K” frente a las costas de Oporto permanece activo y apartado de las costas de Portugal, según ha trasladado la Marina Portuguesa. “El barco (que transporta combustible refinado) se encuentra a unas 11 millas de la línea de costa (casi 18 kilómetros). Cuenta con dos remolcadores de puerto que brindan asistencia, mantienen la posición y enfrían las estructuras con chorros de agua”, dijo el comandante del Puerto de Aveiro a la agencia de noticias Lusa, que adelantó que no hubo derrame de com-

bustible, manteniéndose el buque en su integridad física. Tampoco hubo que lamentar heridos, sólo un tripulante con heridas en la mano, que ha sido trasladado al hospital. El buque fue remolcado a una zona marina, donde permanece desde el martes aproximadamente a 150 kilómetros de las costas viguesas.

Según la Armada portuguesa, la alerta se dio alrededor de las 15,30 horas del martes al “Centro de Coordinación de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC) de Lisboa, de la Ar-

mada” por un “incendio en el petrolero “Greta K”, con bandera de Malta, que navegaba a una milla y media de la costa, a unos tres kilómetros, junto a Praia dos Ingleses, en Foz do Douro, con 19 personas a bordo, todas de nacionalidad filipina”.

Por su parte, el capitán del puerto de Leixoes, Silva Rocha, que también colabora en las labores de extinción y rescate, informó ayer por la tarde de la realización de una primera entrada y una verificación de los parámetros de seguridad en el barco. Sobre el incendio, el capitán Silva Rocha aseguró que “todavía se ve salir algo de humo negro por la chimenea”. “Esa es una de las preocupaciones, tratar de entender cuál es su origen y si pone en duda la seguridad de los equipos que ahora están entrando”, agregó. Luego de estos trámites, será necesario evaluar la disminución de la temperatura de la sala de

máquinas y si hay condiciones para volver a ingresar a la nave.

Según Silva Rocha, se realizará una investigación para conocer el origen del hecho y hacer una valoración del problema. “Sabemos que comenzó y estuvo confinado en la sala de máquinas, y de inmediato se puso en marcha el procedimiento para estos casos, que es el aislamiento completo del compartimento.

Salvamento Marítimo Español, en contacto para ofrecer ayuda

Salvamento Marítimo Español se encuentra “en contacto” con las autoridades portuguesas, a las que ofreció su colaboración en caso de ser necesaria en las labores para apagar el incendio en un petrolero de bandera de Malta que está a 11 millas de la costa de Oporto, casi 18 kilómetros. Así lo informan fuentes de Salvamento que indican que, desde su centro

en Madrid, están en “permanente” comunicación con el servicio homólogo en Lisboa, aunque por el momento les han trasladado que “no es necesario”.

El Instituto Hidrográfico de a Marina Portuguesa también está a colaborar en la situación para el cálculo de la deriva del petrolero, en caso de focos de polución. El buque lleva a bordo diésel y combustible destinado a aviones (combustible de reacción) y no es crudo.

El barco “Greta K”, que se incendió frente a Foz do Douro, se encontraba a las 17:45 horas, en el momento del siniestro, a cuatro kilómetros de la costa, procedente del puerto de Sines, según la aplicación Marine Traffic. El barco en llamas se dirigía al puerto de Leixões, en Matosinhos, agregó Protección Civil. Todos sus tripulantes, salvo tres, fueron evacuados el mismo día que se produjo el incendio.





Marina Mercante

ACOSO SEXUAL

ATAJAR LOS FACTORES ORGANIZACIONALES



Marta Viñarás

**Mar
Instituto Social de la Marina**

En junio de 2021 se presentaron conjuntamente ante la Corte de Nueva York dos denuncias contra la naviera Maersk. Una por el acoso a Midshipman-Y, nombre clave de una cadete que tras semanas de bromas

machistas, insinuaciones sexuales, tocamientos no consentidos y dormir encerrada en el baño con un cuchillo, tuvo que pedir ser evacuada de urgencia ante el miedo a ser violada; y otra por la violación sufrida antes por la cadete Hope Hicks a manos del primer ingeniero del buque en el que navegaba, tras semanas de conductas de acoso sexual por parte de varios tripulantes. Estas mujeres son pioneras en llevar a los tribunales el acoso sexual de las marinas, pero las historias de abusos que no han salido a la luz son

probablemente muchas más que las que lo han hecho.

La profesora de la Universidad Diliman de Filipinas, Lucia Tangi publicaba en 2020 un artículo titulado “Uniéndonos frente a las mareas: la organización de marinas filipinas para luchar contra el acoso sexual” donde se muestran diferentes formas de acoso sexual que han sufrido las mujeres filipinas desde su incorporación, en los años 90, al mundo laboral marino.

El artículo recoge el tes-

timonio de Jasmine (solo identificada por su nombre de pila) la primera capitana de la marina mercante filipina: “La primera vez que me embarqué como cadete mi padre me recomendó que me hiciera amiga del cocinero, pues así nunca pasaría hambre. Sin embargo, ese mismo hombre en el que yo había depositado mi confianza intentó introducir sus dedos entre mis piernas mientras estaba durmiendo. No dije nada. Tenía solo 17 años y no sabía que hacer”. Tardó 19 años en hablar abiertamente del incidente.

En una entrevista a una cadete que volvía tras un año embarcada en un barco internacional, se le preguntó por los consejos que daría a las nuevas cadetes para evitar el acoso y dijo:

- Nunca tomes bebidas alcohólicas. Si bebes, los demás podrían aprovecharse de ti.

- No aceptes bebidas abiertas. Pueden poner pastillas para dormir en las bebidas.

- Camúflate. Lleva el pelo corto y ropas arrugadas, que te tengan que decir que te bañes.

- Rara vez me cepillaba los dientes para disuadirlos.

- No me depilaba las axilas. Cada vez que me cambiaba, decían que daba asco, algunos se ofrecían voluntarios para rasurarme.

- Siempre llevaba camisetitas anchas.

- Actúa como uno más. Si hacen chistes verdes, sígueles el rollo.

- No informes a tus superiores de que estás fuera de servicio pues puede que tengan otros planes.

- Aprende a decir no a las maniobras sexuales de tus compañeros.

La mayoría de las mujeres entrevistadas dijeron no conocer el procedimiento para poner una queja a bordo. También tenían miedo de sufrir represalias a nivel profesional, como quedarse sin trabajo o entrar en una lista negra o ser ridiculizadas por la tripulación de hombres. En ocasiones, la persona a la que deben informar coincide con el propio acosador, con el que tienen que continuar conviviendo más allá de la jornada laboral y durante largos periodos de tiempo. Además, como explica el abogado al que recurrieron las cadetes estadounidenses que han llevado su caso a los tribunales, las marinas que precisan poner una denuncia se enfrentan también a la necesidad de un fuerte soporte legal o el hecho de que muchas veces la bandera de las embarcaciones implicadas no coincide con la nacionalidad de las marinas, del acosador o de la empresa.



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

Tras escuchar sus testimonios y los de otras marinas filipinas que se enfrentaban al mismo problema, decidieron crear un comité de Mujeres dentro de la Asociación de Marineros de Filipinas, desde el cual se ofrece apoyo psicológico y legal para ayudar a romper la cultura de silencio en torno al acoso sexual a bordo.

Maersk Line Limited manifestó en un comunicado que su empresa aplica la “tolerancia cero para el abuso, el acoso o cualquier forma de discriminación en sus barcos y empresa”. Finalmente, en febrero de 2022 llegó a un acuerdo con las demandantes, cuyos términos no se conocen, y procedió al despido de cinco tripulantes, tres por violaciones de la política de alcohol de la compañía y dos, incluido el presunto atacante de Hicks, por no cooperar con la investigación. Sus abogados argumentaron que Maersk había incumplido sus deberes de prevención de acoso y agresión sexual.

Cifras preocupantes

Según la revisión de la literatura del año 2022 de

Österman y Boström, los pocos datos que hay de estudios sobre el tema indican que entre un 17% y un 58% de mujeres marinas sufren acoso e intimidación en el ámbito laboral. En realidad, todas las mujeres embarcadas se enfrentan a experiencias de machismo y a ser juzgadas por su sexo en vez de como personas. El acoso sexual en el ámbito laboral es un reflejo de una desigual relación de poder, se inscribe en un contexto de violencia contra las mujeres ya que los efectos negativos del acoso no recaen únicamente en la persona acosada, sino que se extiende a todas las personas que forman parte de ese “grupo”, precisamente por tener menor poder, estar en situaciones de mayor inseguridad o vulnerabilidad, por efecto de una socialización diferencial de género que les conmina a sufrir en silencio.

Asimismo, se incardina en un entorno laboral sexista, en el que se producen otros actos discriminatorios contra las mujeres, tales como las diferencias de salario, el reparto de tareas por sexos, etc. Todo ello se produce en

un marco de abuso de poder, y por lo tanto puede acompañar a otro tipo de conductas abusivas, no sólo sexistas, sino también racistas, homófobas, etc. De manera secundaria, se asocia también a otros tipos de acoso que se producen en el ámbito laboral, tales como el psicológico o moral.

El mundo laboral marino ha sido históricamente de mayoría masculina y con una cultura profesional fuertemente jerarquizada que valora la experiencia práctica. La tradición era la de aceptar a los jóvenes y nuevos marinos en las embarcaciones para que pudieran ser guiados y socializados, a veces a través de la intimidación y el abuso psicológico, en la cultura laboral y vital marina y en la jerga del mar. También hay otros factores de riesgo para el acoso que son específicos del contexto marítimo o se ven aumentados en este como son la incertidumbre laboral y el trabajo en banderas de conveniencia, el trabajo a turnos y la carga de trabajo excesiva o la difícil separación entre el trabajo y la vida privada dentro de la embarcación.

Dependiendo de los estudios, entre un 8% y un 25% de los marinos, sin diferenciar entre hombres y mujeres, son objeto de intimidación, abuso psicológico y /o acoso sexual, sobre todo aquellos que son nuevos o jóvenes, que ostentan los cargos de menor rango o que pertenecen a minorías de género, raza, religión u orientación sexual.

Directrices sin sanciones

Las enmiendas de 2016 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, añaden la necesidad de tener en cuenta la última versión del documento “Directrices sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques” publicado conjuntamente por la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte. En ellas se establece que los gobiernos y las navieras deben tomar medidas, incluyendo una clara política de eliminación del

acoso e intimidación en el trabajo, información sobre las conductas apropiadas e inapropiadas de los trabajadores del mar y sobre los protocolos de denuncia. Pero estas directrices no incluyen sanciones para los acosadores o las empresas que no las cumplan y, puesto que son recomendaciones, no son legalmente vinculantes. Además, tampoco inciden sobre los factores organizacionales del ámbito marino que son el caldo de cultivo de conductas de acoso laboral y sexual.

A pesar de que los devastadores efectos negativos tanto físicos como psicológicos, en una profesión en la que ya de por sí se encuentran cifras más altas de depresión, ansiedad, o ideación suicida que en la población general, ya serían justificación suficiente para implementar todas las medidas necesarias para evitarlo, el acoso también tiene consecuencias negativas colectivas ya que dificulta el trabajo de los marinos,

pone en riesgo la seguridad del buque y disminuye la capacidad de retención de la fuerza trabajadora o de reclutamiento.

Quizás la incorporación de la mujer en el ámbito laboral marino pueda aprovecharse como una oportunidad para atajar los factores organizacionales que facilitan al mismo tiempo el acoso laboral y las malas condiciones de trabajo, así como servir de apoyo a todos aquellos grupos vulnerables. Al fin y al cabo, ser tripulante de una embarcación supone confiar, y facilitar, que tus compañeros hagan su trabajo correctamente porque de ello puede depender la seguridad del barco y la tuya propia. Mientras se cambian esos factores sería imprescindible la existencia del mayor número posible de redes y recursos de apoyo para aquellas (y aquellos) que sufren acoso.

¿TRABAJAR PARA VIVIR

O VIVIR PARA TRABAJAR?

COEFICIENTES REDUCTORES



Marina Mercante

ARMAS

POSIBLES ESCENARIOS DE LA VENTA DE ARMAS: LAS NAVIERAS INTERESADAS Y UNA GRAN OPORTUNIDAD DE NEGOCIO



Álvaro Oliver González
AtlánticoHoy.com

JP Morgan será propietaria de Naviera Armas, pero quiere venderla | Balèaria está abiertamente interesada, Boluda ha intentado comprarla otras veces y Grimaldi ha adquirido ya parte de Trasmédi-

terránea.

JP Morgan, Barings, Bain Capital y Cheney Capital van a convertirse en los máximos accionistas de Naviera Armas. Después de haber reducido su deuda con la entrada de JP Morgan y otros colosos financieros en su accionariado, El Confidencial ha desvelado esta última semana que estos cuatro fondos de private equity han acordado recapitalizar el grupo canario, pasando a ser los propietarios. Jugada que se verá próximamente efectuada.

Sin embargo, la idea de estos fondos no es de permanencia. Quieren vender Naviera Armas cuanto antes y es ahora cuando comienza la ingeniería de operaciones financieras entre diferentes navieras para hacerse con Armas. Balèaria, abiertamente interesada

La primera liebre en saltar ha sido la alicantina Balèaria. Su presidente, Adolfo Utor, anunció el 24 de febrero en una rueda de prensa que “es cierto que los actuales propietarios no tienen vocación

de pertenencia” y que por ello Balèaria está “en la parrilla de salida” para una hipotética compra de Armas.

Ha habido contactos entre la naviera que preside Utor y JP Morgan. El propio presidente lo aseguró en aquella rueda de prensa, aunque adelantó que no podía destripar los detalles de esas conversaciones.

Una oportunidad para Boluda

En la pugna hay también otros interesados. De Boluda, aunque no ha hecho declaraciones oficiales a Atlántico Hoy, se viene rumoreando que tiene los ojos puestos en Naviera Armas desde que en 2020 intentase adquirir Trasmediterránea -propiedad de Armas- y ya había presionado en 2002 para hacerse con la compañía cuando esta se privatizó al comprar Transportes Carrillo, principal distribuidor en tierra. Finalmente, Boluda acabó por vender Transportes Carrillo a la propia Trasmediterránea.

Lo cierto es que Boluda está viviendo una época dorada en el puerto de

Cádiz, desde donde salen sus barcos para la muy fructuosa línea Canarias Daily, una conexión diaria entre el Archipiélago y la Península para trasladar productos frescos que constituye uno de los mayores retos empresariales del sector del transporte marítimo.

La financiación de Boluda

La compañía cuenta ya con la titularidad de la terminal de contenedores del puerto de Cádiz y adquirir Armas supondría entrar a competir no solo con el transporte de mercancías sino que también con el de pasajeros y tráfico rodado.

El problema es la financiación. Boluda, recientemente, ha cerrado un acuerdo con Mediterranean Shipping Company (MSC) para integrar en su flota la división de remolcadores del gigante suizo a cambio de que este adquiriera el 7% del capital de la filial Boluda Towage, dedicada a los remolcadores.

Grimaldi interesada, MSC en el ajo

Fuera de las fronteras es-

pañolas, las divisiones de ferris de Grimaldi y MSC también han mostrado su interés por una posible puja por Naviera Armas, aunque especialmente se ha hablado de que sería Grimaldi la más interesada. Ambas empresas han mantenido una pugna por liderar el mercado de ferris en Baleres.

Trasmediterránea ya traspasó en verano de 2021 su negocio en Baleares a la empresa italiana. En la operación, Grimaldi compró buques y terminales portuarias para dar servicio a las rutas entre la península y las islas Baleares. La operación también incluía infraestructuras, como una terminal en el puerto de Valencia, y se cerró por 375 millones de euros.

En otro esbozo de operación para hacerse con parte de la compañía, Grimaldi mantuvo negociaciones para adquirir la parte de Trasmediterránea que cubría la zona del mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar, pero no llegaron a buen puerto.

Marina Mercante

BALANCE 2022

PUERTOS DEL ESTADO HA FINALIZADO LA CONTABILIDAD DEL AÑO 2022 DE LOS DATOS PROVISIONALES DEL TRÁFICO PORTUARIO



Anabel Gutiérrez

Mar
Instituto Social de la Marina

El organismo público Puertos del Estado ha finalizado la contabilidad del año 2022 con la publicación de los datos provisionales del tráfico portuario en los 46 puertos de interés general

y titularidad estatal. Cierra 2022 con un tráfico de 563,3 millones de toneladas, un 3,5% más que las movidas en 2021. Aunque no supera el máximo histórico que se alcanzó en 2019 con 564,5 millones, se queda a apenas un millón de toneladas de diferencia. Bahía de Algeciras destaca como el primer puerto español por volumen de tráfico con 108,2 millones de toneladas y un crecimiento del 3% respecto al año anterior. Le siguen Valencia, Barcelona, Cartagena y Bilbao.

Niveles prepandemia

Hay que tener en cuenta que el sistema portuario ha cerrado un año más por debajo de los niveles de tráfico prepandemia, pero solo a 1,2 millones de toneladas de distancia de 2019. Entre los puertos con el porcentaje de recuperación más alto están: Bahía de Cádiz (+28,6%), seguido de Málaga (+22,94%) y Vilagarcía (+13,4%). Por el contrario, y todavía lejos de sus niveles prepandemia están Melilla (-34,4%), Ceuta (-22,8%) y

Motril (-21,7%). Para Alvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado, según expuso en el V Congreso Marítimo Nacional celebrado en Madrid los pasados días 8 y 9 de febrero, “la salida de la pandemia afectó particularmente porque se hizo muy súbitamente sin estar especialmente apoyada en una transición y esto ha afectado especialmente al tráfico marítimo de mercancía general que requiere regularidad y que todavía está recuperándose”. Este ligero retroceso de la mercancía general se ha visto compensado

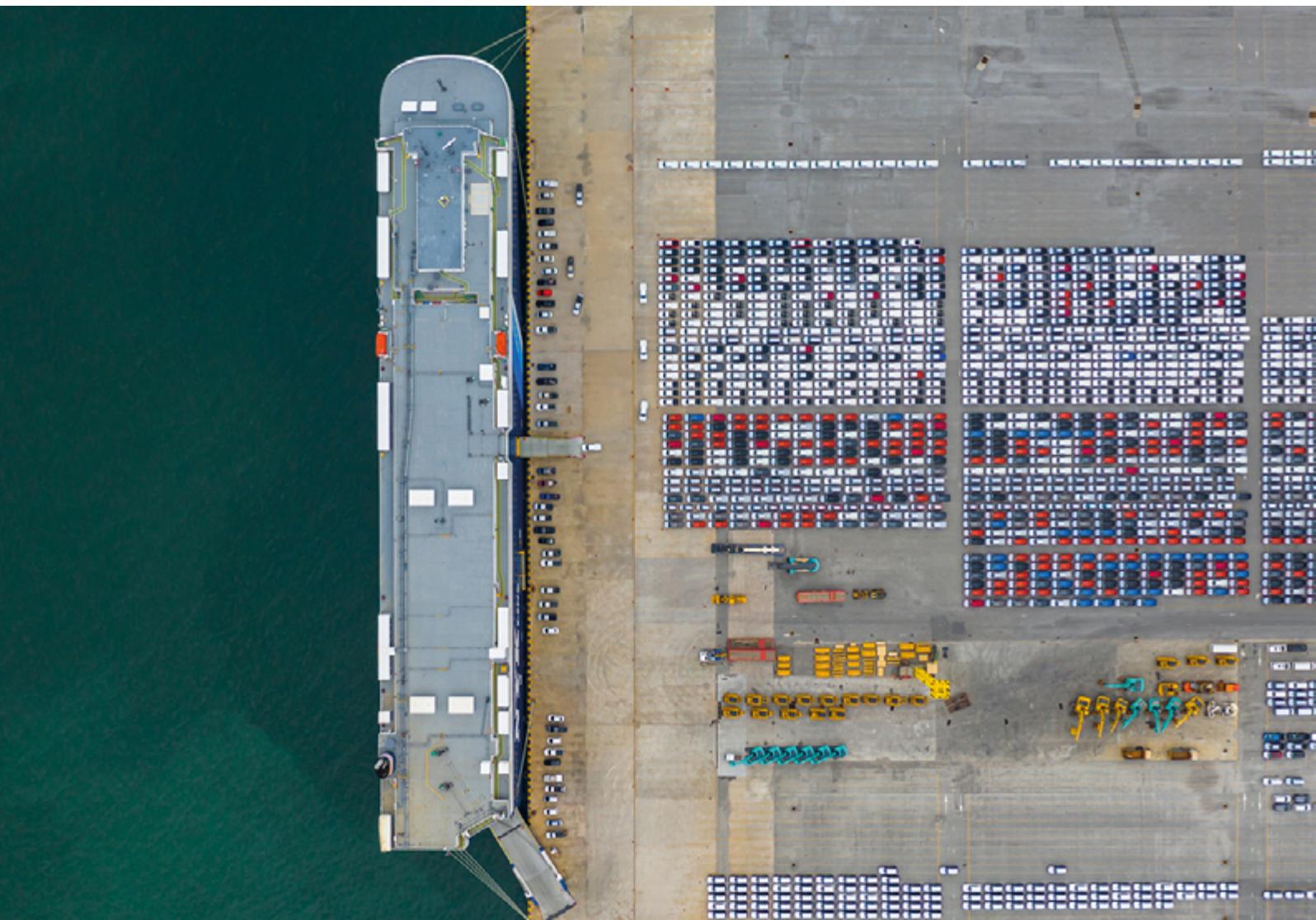
por el comportamiento de graneles sólidos y graneles líquidos.

Los graneles sólidos es el grupo que más ha crecido (+11% respecto a 2021 y +4% respecto a 2019). Probablemente a consecuencia de la guerra de Ucrania y la crisis energética que ha supuesto un incremento del tráfico de carbón y coque de petróleo (+70%) y de cereales y sus harinas (+40%). Los graneles líquidos, paralelamente, sumaron un 7% respecto a 2021 especialmente en productos como el gas natural (+40%), gasolina (+18%) o

petróleo crudo (+12%).

En recuperación

La mercancía general, que es el grupo más numeroso, representó 271,2 millones de toneladas, un -1,8% respecto al año anterior, debido a la caída de la mercancía general en contenedores (-5,4%), y compensado por el 7,3% de incremento de la mercancía general convencional. Valencia permaneció en lo más alto con 71,01 millones de toneladas y pese a su retroceso de más del 9%, seguido de Algeciras a tan sólo trece



mil toneladas de distancia. Cerró el grupo de cabeza Barcelona con 49,01 millones de toneladas.

El tráfico de pasajeros, que resultó el más afectado en los años 2020 y 2021, continúa recuperándose y creciendo de forma espectacular, con un total de 32,9 millones de pasajeros, tanto de cruceros como de línea regular, y un incremento del 83,2% respecto al año anterior. Además, se ha registrado un récord en el número de escalas de crucero, con la cifra de 4.525 (un +115,1%

más), superando las cifras de 2019.

Concretamente, el tráfico de pasajeros que se desplazó en un crucero aumentó un 267,3%, con 8,2 millones de cruceristas, recortando cada vez más distancias con los 10, 7 millones del récord histórico de 2019. En cuanto a crecimiento del número de cruceristas, Barcelona lidera el ranking con 1,8 millones más que el año anterior, seguido de Baleares (1,38 millones más) y Las Palmas (con 564.000 cruceristas más).

“Lonja 4.0”, pionera en Europa

El puerto de Vigo registró en 2022 la mejor marca en tráfico contenerizado, tanto en toneladas de mercancías (+0,29%) como en TEUs movidos (+5,22%). El presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Jesús Vázquez Almuiña, explica que China (importación/exportación de alimentos, pesca congelada, maquinaria, etc...) se ha constituido claramente como el principal socio comercial en este tipo de tráfico. Le siguen Marruecos (expor-





tación de granitos elaborados y maderas), EE. UU. (exportación de granitos elaborados y materiales construcción) y Brasil (importación de fruta, metales y maderas), éste último con un importante crecimiento. Vigo también ha sido noticia por inaugurar a finales de enero la “Lonja 4.0”, la primera lonja que funciona con energías renovables. Este proyecto pionero en Europa, financiado con fondos FEDER-IDAE, quiere reducir el consumo anual de electricidad en 215.000 kw.

OTRAS CIFRAS

El tráfico ro-ro creció un 8,6%, con 70,9 millones de toneladas movidas, así como las unidades de remolques y semirremolques (+32%), superando los registros de 2019 en un 7,8%. Algeciras (14,5 millones de toneladas) y Baleares (con 13,3 millones de toneladas) lideraron el tráfico ro-ro y también fueron los dos puertos que más crecieron en este apartado. El tráfico de contenedores registró un total de 17,2 millones de TEUs (contenedores de 20 pies), con un decrecimiento del 3,2% respecto al año anterior, debido a la caída

de los contenedores en tránsito (-6,3%). No obstante, se superó incluso el récord de 2019 en los tráfic de contenedores de import-export, nacional y exterior, con más de 8,3 millones. Asimismo, también destacan los incrementos del tráfico interior (+41,1%); de los automóviles en régimen de pasaje (+53,6%); del avituallamiento de combustibles líquidos (+20,3%); y de las unidades de arqueo bruto de buques mercantes (+24,5%), superando todos ellos los datos registrados en 2019.

MARINA

Noticias Breves



Baleària prueba con éxito en Vigo el primer ferry eléctrico

Baleària y el astillero Armon de Vigo han realizado con éxito las primeras pruebas de mar del “Cap de Barbaria”, el primer ferry eléctrico de pasaje y carga en España con cero emisiones en aproximaciones y estancias a puerto.

Estos ensayos, que forman parte de la fase final de la construcción del buque, permiten calibrar los equipos de propulsión y navegación, así como para certificar la estabilidad, el calado, la fiabilidad y la seguridad. Una vez constatadas las excelentes condiciones operativas del barco, tanto de velocidad como de comportamiento en el mar, la naviera espera recibir el buque a mediados de mayo.

Baleària tiene previsto que el ferry empiece a unir Ibiza y Formentera esta primavera, con una navegación y estancia libre de emisiones en los puertos, gracias a su propulsión eléctrica. El buque cuenta con un sistema de almacenamiento de energía, con baterías de litio de última generación, que le permitirán tener una autonomía de 12 horas en puerto, así como una toma de conexión OPS (On-shore Power Supply).

Durante todas las fases de aproximación, maniobra, amarre y estancia a puerto el barco no emitirá gases contaminantes a la atmosfera y, por tanto, representa. El buque tiene 82 metros de eslora y 15,5 de manga, y una velocidad de hasta 14 nudos.



Baleària construirá su propia Estación Marítima en el Puerto de Melilla

La compañía Baleària, que enlaza por mar Melilla con Málaga, Almería y Motril (Granada), ha anunciado que va a contar con su propia Estación Marítima en la ciudad española del norte de África, como ha señalado su director general del Área de Negocios, Georges Bassoul, tras su visita a la localidad.

Según ha informado la Autoridad Portuaria de Melilla a través de un comunicado de prensa, el motivo principal de la visita al recinto portuario melillense ha sido el refrendar la petición de concesión administrativa del parking de la antigua estación marítima, cuya finalidad será convertirlo en la “Estación Ma-

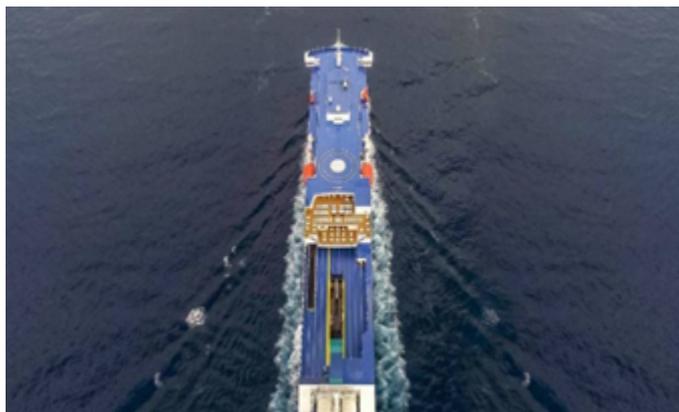
rítima de Baleària” en la ciudad, aportando para ello el proyecto.

Tal y como ha apuntado la Autoridad Portuaria, Georges Bassoul ha mostrado su satisfacción con la instalación, “apostando plenamente por el proyecto realizado desde la naviera, al objeto de crear sinergias operativas en el Puerto de Melilla con el objetivo de garantizar un servicio más integral y de mayor calidad en las líneas que nos unen con la península”.

Además, Bassoul ha señalado que “se trata de un reto importante para Melilla, pero también para la compañía, y que puede ser la semilla para nuevos proyectos de futuro.

MERCANTE

Noticias Breves



El Gobierno compromete 12 millones para compensar a varias empresas de transporte marítimo

El Consejo de Ministros ha aprobado una modificación de los PGE para poder adquirir compromisos de gasto con cargo a al ejercicio de 2024.

Se trata de varios contratos de transportes marítimos públicos que finalizan el año que viene, por lo que ahora el Gobierno tiene que comprometer las anualidades correspondientes al año que viene, que no se contemplaban en un inicio porque finalizaban antes y que se cargan a los Presupuestos Generales.

Así, se posibilita a la Dirección General de la Marina Mercante-dependiente del Ministerio de Transportes-- compensar económicamente a di-

versas empresas públicas o privadas de transporte marítimo por la prestación del servicio de navegaciones de interés público.

Los compromisos anunciados hacen referencia a tres contratos. El primero de ellos es la gestión de la línea marítima entre la Península y Canarias. El segundo de los contratos, concedido a Balearia Eurolíneas, se refieren a los dos lotes del tramo Málaga-Melilla (lote 1) y de los tramos de Almería-Melilla y Motril-Melilla (lote 2). Por último, se han comprometido otros 740.000 euros de un contrato también firmado con Balearia Eurolíneas Marítimas, esta vez para la gestión de una línea entre Algeciras y Ceuta.

Luz verde al Reglamento de Ordenación de la Navegación

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto que da luz verde al Reglamento de Ordenación de la Navegación (RON), para modernizar el régimen de la navegación de los buques que transitan por los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

El reglamento ha sido elaborado por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

El RON tiene como objetivo prioritario mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente y

simplificar la burocracia mediante el uso de aplicaciones electrónicas que facilitan los trámites exigidos a las navieras para realizar su actividad en el mar.

Como novedad, se regula la autorización de entrada y estancia de buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles y las operaciones fuera de límite, lo que implica que los buques que transporten mercancías peligrosas o representen un peligro potencial (estén averiados, soliciten asistencia o refugio) necesitarán una autorización expresa para navegar por nuestras aguas.



Libro del mes

Lucy Parson; Antología de una anarquista olvidada

LUCY PARSONS

ANTOLOGÍA DE UNA ANARQUISTA OLVIDADA

EDICIÓN A CARGO DE MARTA ROMERO-DELGADO



Lucy Parsons nació en 1853, en la ciudad de Waco, estado de Texas (EE.UU.). Nació esclava, hija de una mexicana negra llamada Marie del Gather y de padre mestizo John Waller. Lucy quedó huérfana a los 3 años y fue testigo del racismo más crudo. Vio con sus propios ojos los linchamientos del Ku Kux Klan y debió huir a Chicago. Allí, en 1870, se unió a un hombre blanco, quien luego fue su compañero, Albert Parsons, que había sido amenazado de linchamiento por defender el registro de votantes negros. Tuvieron que casarse ilegalmente, por las leyes contra la mezcla racial.

Lucy Parsons fue una anar-



quista, feminista, sindicalista, escritora, editora y gran oradora que nació a mitad del siglo XIX en los Estados Unidos de América. Mujer racializada y autodidacta que dio discursos y escribió textos de manera audaz, elocuente y apasionada sobre temas sociales y políticos, los cuales resultaban sumamente transgresores para aquella época. A pesar de cierto olvido histórico hacia la vida y obra de Lucy (incluso en la actualidad es más

conocida por haber sido la compañera de vida de Albert Parsons, uno de 'Los Mártires de Chicago'), lo que no cabe duda es que tanto en vida como de manera póstuma no deja indiferente a nadie. Además, sus perspicaces y combativos análisis extraídos de sus luchas y acciones directas gozan de total actualidad. Éste es, además del primer libro sobre Lucy Parsons en idioma castellano, una compila-

ción sobre los aspectos más importantes de su vida y de gran parte de su obra, lo cual resultaba muy necesario para acercarnos y comprender a esta increíble mujer en toda su dimensión.

Aquí empieza nuestro pequeño homenaje a Lucy Parsons: una anarquista olvidada, pero, sobre todo, una luchadora social de todos los tiempos.





Todo por hacer

Huelgas y Conflictividad

LA CLASE OBRERA SE MOVILIZA CONTRA LA PRE-CARIEDAD Y REIVINDICA CONDICIONES DIGNAS

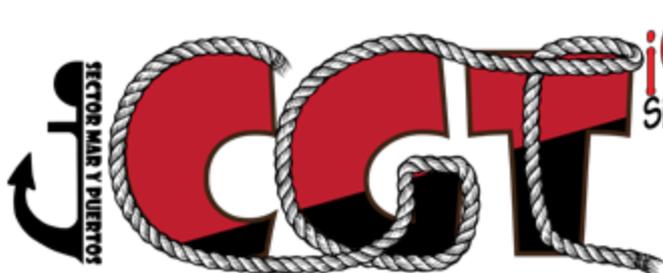


A lo largo de los últimos dos meses, cientos de miles de personas en el Reino Unido y Francia se han unido a las huelgas convocadas, han paralizado la economía y han tomado las calles. Lo hacen para protestar contra la carestía

de la vida, para mostrar su rechazo al retraso de la edad de jubilación y reivindicar subidas salariales. Y con ello nos han mostrado que, ante los recortes en derechos laborales, debemos plantar cara y pararlo todo o, de lo contrario, nadie nos escuchará. Y es que la huelga y la movilización son las

herramientas de las que dispone la clase obrera. Prueba de ello son todos los derechos sociales y laborales que poseemos, los cuales son el fruto de la lucha y la autoorganización.

En el otro lado de la balanza, la patronal, los empresarios y los ricos



Un sindicato combativo, honesto y solidario

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



y a los inmigrantes”, pero la salida de la UE no ha generado más que crisis de suministros, encarecimiento de los alimentos y de las fuentes de energía y tensiones indeseadas en Irlanda del Norte – ha desembocado en grandes protestas, especialmente en el sector público y en la industria ferroviaria.

El pasado 1 de febrero, medio millón de británicas participaron en la jornada de huelga contra los

altos costes de vida. Colegios cerrados, trenes paralizados y retrasos en los aeropuertos marcaron la tónica de la mayor movilización laboral en el Reino Unido desde hace más de una década. Según datos oficiales, unas 100.000 funcionarias, las conductoras de tren de 14 operadores, 70.000 profesoras universitarias y 300.000 maestras de escuela han secundado los paros que reclamaban mejoras salariales para hacer frente al

encarecimiento de la vida.

Frente a estas movilizaciones masivas, el gobierno del primer ministro Rishi Sunak – una de las personas más ricas de su país y tremendo neoliberal de pacotilla – ha optado por no intervenir y dejar que sea la mano invisible del mercado la que solucione todos los problemas. Su política es de línea dura contra las huelguistas, negándose a negociar e incluso a reunirse



con dirigentes sindicales. En su opinión, unos salarios más altos acelerarían la inflación, opina que la situación de las trabajadoras ferroviarias no es su responsabilidad y que solo se podría aumentar el sueldo de sanitarias y otras funcionarias públicas mediante la subida de impuestos, algo de lo que está completamente en contra. También ha manifestado estar dispuesto a movilizar al ejército para sustituir a las huelguistas en algunos sectores y en las últimas semanas ha acelerado la aprobación de un proyecto de ley que imponga unos servicios mínimos en el transporte.

Huelgas en Francia contra el retraso de la edad de jubilación

Al cierre de esta edición, Francia ha vivido ya cuatro jornadas de huelga (dos en enero y dos en febrero) como respuesta a la tramitación parlamentaria de la reforma del sistema de pensiones de Emmanuel Macron. El proyecto de ley, que es la principal medida de su segundo mandato, retrasa la edad de jubilación de los 62 a los 64 años y adelanta ocho años antes

de lo previsto la exigencia de 43 años cotizados para poder optar a cobrar la pensión completa. Macron y su ejecutivo sostienen que es una reforma necesaria para mantener la viabilidad del sistema de pensiones teniendo en cuenta el envejecimiento creciente de la población. Pero los sindicatos – incluso los más moderados – recuerdan que el sistema de pensiones sigue siendo sostenible porque en 2021 tuvo un excedente de 900 millones de euros y en 2021 de 3.200 millones. Además, explican que la reforma perjudicará a las personas sin estudios, que hayan empezado antes a trabajar y que hayan desempeñado empleos precarios.

Lo cierto es que Macron no cuenta con la mayoría parlamentaria suficiente como para aprobar la reforma por su cuenta, por lo que tiene que pactar con otras fuerzas. Los partidos de izquierda y de extrema derecha han manifestado su rechazo – estos últimos propusieron que se sometiera a referéndum – por lo que sus aliados más probables son los Republicanos del partido de Sarkozy, la cuarta

fuerza parlamentaria. Por eso, sabedores de que con una gran movilización popular podrán asustar a los Republicanos y obligarles a votar en contra de la reforma, los sindicatos lo están dando todo en la calle.

En un comunicado de la Union Communiste Libertaire (UCL) de finales del mes de enero, publicado en castellano en el portal A las Barricadas, las compañeras se lamentan por lo cortoplacistas y poco ambiciosas que son las reivindicaciones de la mayoría de sindicatos: “La intersindical [la coalición de sindicatos del Estado francés] se aferra a dos denegaciones: la de 64 años y la de trimestres adicionales. Es lamentable que la plataforma no sea más ofensiva, pero así son las cosas. [...] El objetivo es simple y claro: la retirada de la ley. Retirada que sólo se conseguirá al precio de una huelga masiva y duradera. [...] Nuestro objetivo es desarrollar una huelga masiva y duradera mediante la actividad sindical unitaria combinada con la autoorganización de los trabajadores. En una huelga general sostenible, cada rama profe-

sional, cada empresa vive y desarrolla el conflicto según su propio ritmo". En el mismo texto, la UCL reflexiona sobre las luchas que nos puede deparar el futuro: "una vez retirada la ley, ¿qué reivindicaciones adicionales deben hacerse? ¿Y si la huelga continúa? ¿Se plantea la cuestión del poder, de la expropiación patronal, de la autogestión de las empresas y de la sociedad! Sin maximalismos ni dogmatismos, éstas son también las preguntas que hay que responder".

Las cuatro jornadas de huelga han logrado convocar a más de un millón de personas cada una. Como ha sucedido en Gran Bretaña, los paros han afectado principalmente al transporte público y la enseñanza. Se han suprimido entre la mitad y el 80% de los trenes de cercanías de París, el 20% de los vuelos previstos del aeropuerto de Orly y la mayoría de líneas de metro de la capital francesa.

En lo que respecta a la energía, la eléctrica estatal EDF redujo la producción en cerca de 4.500 megavatios durante la huelga. Explica Catalina García en

el programa 2x70 del podcast La Base que "esto forma parte de la que ha sido bautizada como la estrategia de Robin Hood por sindicalistas de CGT: al mismo tiempo que facilitaban energía a edificios de especial importancia como hospitales o locales sindicales, cortaron el suministro eléctrico de la oficina de un legislador de Macron durante varias horas".

¿Y a este lado de la frontera?

Mientras en Francia se lucha por evitar que la edad de jubilación se retrase a los 64 años, en el Estado español ya la tenemos en 67. Y no contentos con eso, a finales del mes de febrero el Círculo de Empresarios propuso retrasarla hasta los 72. Y pese a ello no arde todo gracias a que nos han convencido que mantener el sistema de pensiones es "insostenible". Veamos algunos titulares: "Las pensiones públicas serán insostenibles aunque se suba la edad de jubilación" (El Español), "El sistema de pensiones español está entre los más insostenibles del mundo" (La Razón), "Pensiones: en cuánto subirá la edad de

jubilación en 2023. Estos cambios buscan la sostenibilidad del sistema de pensiones" (The Objective) y "El sistema de pensiones es «insostenible» y «tiene fecha de caducidad»" (La Sexta), son solo algunos ejemplos. Pues ya estaría: el sistema de pensiones no se puede sostener y pese a que el paro juvenil en menores de 25 es altísimo (30%), es mejor que curremos hasta los 72 a que lo hagan las jóvenes que actualmente están desempleadas.

Este cuento de la "insostenibilidad" no es un invento nuevo. Explica Manu Levin en La Base que "cabe recordar que no solo el sistema de pensiones es «insostenible» para los brazos mediáticos del poder económico: también era insostenible acabar con el trabajo infantil, librar los fines de semana, limitar la jornada a ocho horas al día, tener vacaciones pagadas... Todo eso era insostenible también y estaba llamado a arruinar la economía. Claro, porque ese discurso no es una descripción de la realidad, es solo un argumentario, eterno, universal y constante en la historia, diseñado para defender unos

determinados intereses, que son los de la élite capitalista, no son los de la mayoría trabajadora.

Además de toda esta apología de la insostenibilidad del sistema de pensiones que va seguida siempre de propaganda sobre planes de pensiones privados u otro tipo de productos financieros, es también una constante que desde los poderes mediáticos se cargue directamente contra quienes se movilizan para hacer huelga. Por ejemplo, mediante la criminalización de los métodos de lucha (cómo molesta la huelga a los usuarios de

tal o cual servicio, los daños en mobiliario urbano, las detenciones y los heridos en las manifestaciones -que son infinitamente menos de los heridos y muertos que hay en una jornada laboral normal, por cierto)”.
Esta criminalización de la protesta – que viene acompañada de reformas penales para castigar con mayor dureza los desórdenes públicos, como vimos en diciembre de 2022 – obedece a un intento de eliminar la protesta. No porque una manifestación determinada pueda dar frutos de manera inmediata – de hecho, muchas

veces sentimos que no sirven para nada – sino porque construyen una cultura política y conciencia de clase que sí pueden jalar cambios. En las manifestaciones es cuando comprobamos que no estamos solas y es donde ponemos en común nuestros problemas; salir y ver que hay otras personas dispuestas a luchar es lo que nos lleva a no rendirnos. No quieren que sigamos el ejemplo que nos están dando las compañeras en el Reino Unido y en Francia actualmente porque saben que cuando cogemos la inercia de organizarnos, no nos pueden parar.

