



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

JUNIO 2023 Nº97

NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



**POR LA CONCILIACIÓN
LABORAL Y FAMILIAR**

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

con-tenido

03. BARLOVENTO

Con altas temperaturas, autoprotégete

06. NUEVAS MEDIDAS DE CONCILIACIÓN

Conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores.

10. REMOLQUE PORTUARIO

CGT gana las elecciones en los remolcadores portuario del Puerto de Motril, Melilla y Villagarcía.

12. SALVAMENTO MARÍTIMO

CGT Reclama una segunda unidad de Salvamento Marítimo para Lanzarote.

16. SALVAMENTO MARITIMO HUMANITARIO

Con el dinero que han gastado en la búsqueda del 'Titán', tendríamos para 12 "Aita Maris"

20. PUERTO DE VALÈNCIA

Miles de personas se manifiestan en Valencia contra la ampliación del puerto.

24. MARINA MERCANTE

Los dueños de Barreras deberán pagar más de 23 millones a Armas

28. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

30. LIBRO DEL MES

Ocho Horas

32. TODO POR HACER

El suicidio es el ibuprofeno de nuestra generación



Edita y Publica:
Sindicato Federal de Mar y Puertos de la FETYC-CGT

Avda. del Cid, 154 bajo C.P.46014 Valencia 681 65 98 35 - 96 383 44 40 cgtsectormar@cgt.es

www.marypuertos.org



www.salvamentomaritimo.org



barlo- viento



CON ALTAS TEMPERATURAS, AUTOPROTÉGETE



En los últimos años, varias personas trabajadoras del Estado han muerto a consecuencia del calor mientras desarrollaban su trabajo.

La causa del problema no es sólo la elevada temperatura, sino la acumulación excesiva de calor en el organismo, que puede producirse tanto por las altas temperaturas como por el calor que genera el cuerpo en actividades físicas intensas. Además, existen factores personales que incrementan el riesgo de accidente por golpe de calor, por ejemplo, que las personas tra-

bajadoras puedan sufrir enfermedades previas (enfermedades cardiovasculares o respiratorias, diabetes, o determinadas vulnerabilidades, etc.).

El estrés térmico por calor resulta especialmente peligroso en los trabajos al aire libre, como la construcción, la agricultura, la jardinería i mantenimiento urbano o en los trabajos de obras públicas y explotación forestal, puesto que, al tratarse de una situación peligrosa que fundamentalmente se da en los días más calurosos de verano, se da el caso de que en muchas ocasiones no suelen haber programas específicos de prevención de riesgos que, en cambio, si encontramos en los trabajos donde el estrés por temperatura es un problema habitual a lo largo de todo al año. El efecto más grave de la

exposición a situaciones de calor intenso es el golpe de calor.

¿Qué es el estrés térmico?

Cuando se produce el llamado golpe de calor, la temperatura corporal supera los 40,6 °C, siendo mortal entre el 15% y el 25% de los casos.

El estrés térmico por calor es la carga de calor que los trabajadores reciben y acumulan en el cuerpo, como resultado de la interacción entre las condiciones ambientales (temperatura y humedad), la actividad física que realizan y la ropa que llevan.

- Síntomas generales: temperatura interna superior a 40,6 °C, taquicardia, respiración rápida, cefalea, rampas musculares, náuseas y vómitos.

- Síntomas cutáneos: piel seca y caliente, ausencia de sudoración.
- Síntomas neurosensoriales: confusión y convulsiones, pérdida de conciencia, pupilas
- Consumo de sustancias tóxicas, como alcohol, incluida la cafeína.
- Edad avanzada. Con la edad el mecanismo de termorregulación se ve alterado, produciéndose una disminución importante de la sensación de sed.
- Disponer de agua en los puestos de Beber regularmente cada 15-20 minutos agua fresca (no freda).
- Realizar las pausas necesarias en caso de trabajo físico.

Para la valoración del riesgo se tendrán en cuenta los factores de riesgo individual:

- Condición física. La falta de entrenamiento en la ejecución de intensas tareas físicas constituye un factor de riesgo.
 - Existencia de patologías, como enfermedades del sistema cardiovascular, de las vías respiratorias, diabetes, sobrepeso o insuficiencia renal, u otras condiciones como período de gestación y/o lactancia, procesos de reproducción asistida, personas con determinados tratamientos en activo (incluidos los hormonales y de transición de género), procesos de reproducción asistida, período menstrual, o toda condición que pueda suponer una vulnerabilidad o especial sensibilidad frente al riesgo.
 - Ingesta de determina-
- ¿Cómo prevenirlo? La empresa ha de planificar la prevención adecuada y proporcionará el material necesario para evitar la sobreexposición a altas temperaturas**
- Verificar con frecuencia con el móvil las condiciones de humedad y temperatura, y con la tabla adjunta valorar la sensación térmica.
 - Regular los horarios de trabajo y turnos, logrando las personas trabajadoras puedan adaptar su propio ritmo de trabajo.
 - Reducir la duración de la jornada evitando las franjas horarias de mayor trabajo (el sector de la construcción en Andalucía ya lo aplica con jornadas de 7 horas de junio a septiembre).
 - Utilizar ropa de trabajo que transpire y protección de la cabeza. Nunca te quites la ropa por mucho calor que haga (la ropa ancha crea una cámara de aire que ayuda a transpirar). Use ropa ancha, clara y fresca.
 - Utilizar protección solar i gafas con protección.
 - Disponer de zonas con sombra, puntos de descanso o espacios.
 - Planificar las labores más pesadas en las horas de menor.
 - Evitar el trabajo individual/aislado.
 - Tener en cuenta la protección en situación de maternidad/lactancia.
 - Disponer de formación sobre los riesgos, síntomas y primeros auxilios sobre cómo actuar en caso de golpe de calor.
 - Comer alimentos ligeros como ensaladas,

frutas o Evitar bebidas alcohólicas, con cafeína o muy azucaradas (favorecen la deshidratación). Evitar las comidas pesadas y calóricas.

Ten en cuenta

- Pide a las personas que sean delegadas de prevención y/o responsables en la empresa, la evaluación de riesgos de tu puesto de trabajo, donde debe haberse valorado el riesgo de estrés térmico señalando las actividades preventivas para su eliminación/reducción y control (Artículo 16 LPRL y Capítulo II RD 39/1997, RSP).
- Si no te facilitan el acceso a esta información o si no se aplican las medidas preventivas, contacta con las personas que te representan sindicalmente en la empresa y valora las acciones sindicales y/o legales más adecuadas: movilizaciones, denuncias públicas, solicitar cumplimiento de la normativa a través de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS), interposición de demanda ju-

dicial, paralización de la actividad por exposición a riesgo grave o inminente (Artículo 21 LPRL).

- El recientemente aprobado Real Decreto-ley 4/2023, Disposición final primera. Modificación del Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los puestos de trabajo:

Disposición adicional única. Condiciones ambientales en el trabajo al aire libre.

1. Cuando se desarrollen trabajos al aire libre y en los lugares de trabajo que, por la actividad desarrollada, no puedan quedar cerrados, deberán tomarse medidas adecuadas para la protección de las personas trabajadoras frente a cualquier riesgo relacionado con fenómenos meteorológicos adversos, incluyendo temperaturas extremas.
2. Las medidas a las que se refiere el apartado anterior derivarán de la evaluación de riesgos laborales (...)

Humedad relativa alta. Un factor a saber valorar.

Tanto o más riesgo supone estar expuestas a temperaturas más bajas con alta humedad relativa alta, que a temperaturas altas con calor seco (baja humedad relativa). Después de verificar humedad y temperatura, que a día de hoy se puede hacer in situ con el propio teléfono móvil.



Nuevas medidas de conciliación aprobadas por el consejo de ministros del 27 de junio de 2023



Permiso de cuidados (5 días, retribuido)

Se podrá *utilizar* en caso de accidente o enfermedad grave, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que necesite reposo, tanto de un familiar de hasta segundo grado como de un conviviente.

Tras la publicación de Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio en el BOE de ayer, 29 de junio de 2023, se viene a modificar el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre; y en la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social en relación con la Directiva (UE) 2019/1158 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a la conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores, y que pasamos a resumirlos:

·**Art.4.2:** se introduce la prohibición de discrimina-

ción por conciliación o corresponsabilidad, el trato desfavorable dispensado a mujeres u hombres por el ejercicio de sus derechos de conciliación o corresponsabilidad de la vida familiar y laboral será constitutivo de discriminación por razón de sexo.

·**Art. 34.8:** Derecho de adaptación y distribución de la jornada por cuidado de menor o familiar, incluida la prestación de trabajo a distancia.

Se introduce a efectos del reconocimiento del derecho a:

“(…) Asimismo, tendrán ese derecho aquellas que tengan necesidades de cuidado respecto de los hijos e hijas mayores de doce años, el cónyuge o

pareja de hecho, familiares por consanguinidad hasta el segundo grado de la persona trabajadora, así como de otras personas dependientes cuando, en este último caso, convivan en el mismo domicilio, y que por razones de edad, accidente o enfermedad no puedan valerse por sí mismos, debiendo justificar las circunstancias en las que fundamenta su petición”.

·**Art.37.3:**

a. Se extiende el permiso de matrimonio a la pareja de hecho.

“Quince días naturales en caso de matrimonio o registro de pareja de hecho”.

b. Se amplía de 2 a 5 días el permiso por acci-

dente o enfermedad graves, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario.

También se introducen nuevos sujetos que dan derecho: Pareja de hecho, familiar consanguíneo de la pareja de hecho y conviviente:

“cónyuge, pareja de hecho o parientes hasta el segundo grado por consanguinidad o afinidad, incluido el familiar consanguíneo de la pareja a de hecho, así como de cualquier otra persona distinta de las anteriores, que conviva con la persona trabajadora en el mismo domicilio y que requiera el cuidado efectivo de aquella”

b.bis. Mantiene en 2 días fallecimiento, incluye pareja de hecho. Ampliable a 4 si hay desplazamiento, desligándolo del de accidente y hospitalización.

Art.37.4: Introduce cuando ambos progenitores, permiso lactancia, trabajen para la misma empresa. En caso de limitar la empresa el ejercicio simultáneo debe ofrecer un plan alternativo para el disfrute. “No obstante, si dos per-

sonas trabajadoras de la misma empresa ejercen este derecho por el mismo sujeto causante, podrá limitarse su ejercicio simultáneo por razones fundadas y objetivas de funcionamiento de la empresa, debidamente motivadas por escrito, debiendo en tal caso la empresa ofrecer un plan alternativo que asegure el disfrute de ambas personas trabajadoras y que posibilite el ejercicio de los derechos de conciliación”.

Art.37.6: Se introduce en la reducción de jornada por cuidado directo de menor de 12 años o familiar discapacitado razones de edad, accidente o enfermedad entre 1/8 y 1/2 de la jornada con reducción de salario, a la pareja de hecho y familiar consanguíneo de la pareja de hecho. El empleador en el caso de que los dos trabajadores sean de la empresa y por el mismo hecho causante, para poder limitar el ejercicio simultáneo limitar su ejercicio simultáneo por razones fundadas y objetivas de funcionamiento de la empresa, deberá comunicarlo, debidamente motivadas por escrito, debiendo en tal caso la empresa ofrecer un plan

alternativo que asegure el disfrute de ambas personas trabajadoras y que posibilite el ejercicio de los derechos de conciliación.

En el ejercicio de este derecho se tendrá en cuenta el fomento de la corresponsabilidad entre mujeres y hombres y, asimismo, evitar la perpetuación de roles y estereotipos de género».

•**Art.37.9:** Se introduce un permiso distinto de los de los permisos de cuidadores y parentales, que permiten a las personas trabajadoras ausentarse por razones justificadas de urgencia familiar y que requieren la presencia inmediata de aquélla, tal y como se recoge en el considerando 28 de la Directiva, que se refiere a «motivos familiares urgentes o inesperados», esto es, a la necesidad de atender sucesos esporádicos, previéndose como retribuidas las horas equivalentes a cuatro días al año, sin perjuicio de lo que al respecto pudieran establecer los convenios colectivos.

Es decir, no impide que dicho permiso pueda superar siempre que se den las circunstancias los 4 días al año, siendo en lo que lo

superen permisos no retribuidos.

•**Art.45.1:** Introduce un apartado o) de causa de suspensión del contrato por disfrute del permiso parental.

•**Art.46.3:** Se introduce pareja de hecho y a los familiares por consanguinidad de las parejas de hecho en la excedencia por cuidado de familiar. Se introduce el plan alternativo en caso de no permitir el empleador el disfrute simultáneo de dos trabajadores por el mismo hecho causante, como ya hemos recogido en arts. 37.4 y 37.6.

•**Art.48.6:** En caso de discapacidad del hijo/a o acogido o parto múltiple, las 2 semanas de ampliación del permiso de maternidad/paternidad, pueden ser acumuladas si el progenitor es monoparental.

“En caso de haber una única persona progenitora, esta podrá disfrutar de las ampliaciones completas previstas en este apartado para el caso de familias con dos personas progenitoras”.

(comentario: Esto si bien se regula como una mejora

del derecho, puede incidir sobre las madres monoparentales y la opción de acumulación de la baja de maternidad y paternidad, pues viene a dar cobertura a la reciente sentencia del TS que señalan que las 16 semanas no son acumulables. Sólo será acumulable en caso de discapacidad y parto múltiple. Esto no deja de ser una nota interpretativa)

•**Art.48.bis** (NUEVACREACIÓN): Se introduce un permiso de 8 semanas, continuo o discontinuo, a jornada completa o parcial, cumplido los/as hijos/as 1 año o 1 año desde acogimiento o adopción hasta los 8 años del menor. Lo fija la persona trabajadora con un preaviso de 10 días. Plan alternativo si la empresa no permite disfrute simultáneo de los progenitores como ya hemos referido.

•**Art.53 y 55:** Introducen nuevos motivos de nulidad del despido por el ejercicio de derecho de conciliación y corresponsabilidad:

a. Se amplía la declaración de nulidad de la decisión de despido por el disfrute del nuevo permisi-

so parental.

b. Se amplía a cuando hayan solicitado o estén disfrutando de las adaptaciones de jornada previstas en el artículo 34.8.

Disposición adicional decimonovena: Introduce el cálculo de indemnizaciones el cómputo de la jornada anterior a la reducción que ya estaba para art.37.4, 5, 6 y 8. Y 48.4 y 5. Para el nuevo permiso art 48 bis.

Asimismo, la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, queda modificada para actualizar las causas de despido nulo respecto a la modificación de la reforma operada de los arts. 53 y 55 del ET.

Del mismo modo, también se modifica el artículo 48 en sus puntos a) e i) del **Estatuto Básico del Empleo Público (TREBEP):**

Se modifican la letra a) e i) del artículo 48 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleo Público, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, que quedan redactadas en los siguientes

términos:

a) Por accidente o enfermedad graves, a) hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise de reposo domiciliario del cónyuge, pareja de hecho o parientes hasta el primer grado por consanguinidad o afinidad, así como de

cualquier otra persona distinta de las anteriores que conviva con el funcionario o funcionaria en el mismo domicilio y que requiera el cuidado efectivo de aquella, cinco días.

Cuando se trate de accidente o enfermedad graves, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise de reposo domiciliario, de un familiar dentro del segundo grado de consanguinidad o afinidad, el permiso será de cuatro días.

Cuando se trate de fallecimiento del cónyuge, pareja de hecho o familiar dentro del primer grado de consanguinidad o afinidad, tres días hábiles cuando el suceso se produzca en la misma localidad, y cinco días hábiles, cuando sea en distinta localidad. En el

caso de fallecimiento de familiar dentro del segundo grado de consanguinidad o afinidad, el permiso será de dos días hábiles cuando se produzca en la misma localidad y de cuatro días hábiles cuando sea en distinta localidad.»

i) Por matrimonio o registro o i) constitución formalizada por documento público de pareja de hecho, quince días.»

También se introduce el permiso parental de 8 semanas en los mismos términos que en lo reformado en el Estatuto de los Trabajadores.

Permiso “por causa de fuerza mayor” (4 días al año, retribuido)

Se distribuirá por horas y podrá alcanzar en total hasta cuatro días al año. Permite a madres y padres ausentarse del trabajo cuando haya motivos familiares urgentes.

Permiso parental (8 semanas, no retribuido)

Podrá disfrutarse de forma continua o discontinua, a tiempo completo o parcial, hasta que el menor cumpla 8 años.

Parejas de hecho (15 días, retribuido)

Permite que las parejas de hecho tengan derecho a los 15 días de permiso por registro igual que los matrimonios.



Remolque Portuario

ELECCIONES SINDICALES

CGT GANA LAS ELECCIONES EN LOS REMOLCADORES PORTUARIO DEL PUERTO DE MOTRIL, MELILLA Y VILLAGARCÍA



Secretaría de organización
Sector mar y puertos de CGT
Cristina Roig



remolque de los Puertos de Motril, Melilla y Vigo obteniendo el 100 % de la representación.

Con esta victoria CGT se consolida como sindicato con mayor representación del sector del remolque portuario a nivel nacional, cuyo sector es uno de los más estratégicos de la actividad portuaria, teniendo representación en los Puertos de Algeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao, Cartagena, Cádiz, Huelva, Málaga, Ceuta, Almería, Carboneras, Garrucha, Santander, Castellón, Mo-

tril, Melilla y Villagarcía.

CGT da un paso más en este sector ofreciendo una alternativa en la que se hace una realidad la conquista de derechos laborales se refiere y abre la puerta a una regulación de las condiciones laborales de remolque con varias sentencias judiciales favorables, creando jurisprudencia en esta materia.

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha conseguido la representación de los trabajadores de Remolcadores Portuarios en las elecciones celebradas en la empresa RIA DE AROSA, actual operadora de los servicios de



UNA HERRAMIENTA DE LUCHA
HONESTA SOLIDARIA PARTICIPATIVA



Salvamento Marítimo

SEGUNDA UNIDAD

CGT RECLAMA UNA SEGUNDA UNIDAD DE SALVAMENTO MARÍTIMO PARA LANZAROTE



Carlos García
SER

“Convertir a Salvamento Marítimo en parte del control de fronteras es un error que está costando muchas vidas”

El secretario de Organi-

zación del Sector Mar y Puertos de la Confederación General de Trabajadores (CGT) en Salvamento Marítimo, Ismael Furió, ha rechazado que se utilice a este organismo “encubiertamente, como una parte del control de fronteras” y considera que es un error “que está costando muchas vidas”, en clara referencia a los últimos hechos ocurridos en la ‘Ruta Canaria’.

Furió señala que no se debería convertir “un problema de rescate de vidas en un problema de

gestión de fronteras” porque en el momento en el que hay una patera a la deriva, si en lugar de establecer conversaciones para esclarecer si la zona es SAR marroquí o es SAR española y a quién corresponde la responsabilidad, se resolviera como se hacía antes “es decir primero es un rescate de vidas, rescatemos esas vidas, llevémoslas a tierra, pongámoslas seguras, atendámoslas sanitariamente y en el momento en que estén seguras, establece sanitariamente y bajo el amparo de las leyes de Es-

pañá, tendrá que ser cada país quien lo valore”.

Por otro lado, el sindicalista ha hecho referencia a la tardanza que se produce en algunos casos a la hora de acudir al rescate de una patera. Ismael Furió señala que desde que les avisa la torre de control de Salvamento Marítimo, el operativo se pone en marcha como máximo en 30 minutos.

Añade que la demora se produce desde que se ha optado por que sea el denominado ‘mando único operativo’ y no di-

rectamente Salvamento Marítimo como se hacía antes, “al ser un mando único militar o de la Guardia Civil, tiene que tomar decisiones fronterizas y el paso previo es hablar con el país fronterizo para llegar a un acuerdo en la intervención y qué unidad va a ser la que va a intervenir” y esto es, según Furió, lo que hace que se demoren “muchísimas horas todo estos trabajos”.

Más medios para Lanzarote

Ismael Furió también ha hecho referencia a la si-

El mando único tiene que tomar decisiones fronterizas, el paso previo es hablar con el país fronterizo y esto es lo que hace que se demoren muchísimas horas todo estos trabajos



Realizar atenciones donde tienes que hacer rescates de vidas que pierdes, tienes que sacar cadáveres, etc., repetir durante siete días y 24 horas esta situación, evidentemente no cabe en cabeza humana

tuación en la que se encuentra Salvamento Marítimo en Lanzarote, la isla canaria que más presión migratoria está registrando desde hace ya mucho tiempo. En este sentido, afirma que están desbordados a pesar de que en su momento se consiguió un tripulante más a bordo de la unidad “tenemos ahora dos marineros lo que facilita un poco más el rescate” sin embargo, las tripulaciones siguen siendo las mismas que antes.

En estos momentos, la única unidad que tiene

base en Lanzarote, una Salvamar, cuenta con dos tripulaciones de cuatro personas cada una y que se van alternando a turnos de una semana cada una “cuando se pone refuerzos, se incluye una patrullera SAR de las más grandes, tipo Guardamar, que esté por la zona y que cuenta con una tripulación de ocho personas pero esto solo ocurre de forma puntual que hasta que no se produce el refuerzo no se da”.

Lamenta que todos los años viene ocurriendo lo mismo “y es una situa-



ción dramática que hace que cuando llega un momento como el actual, las tripulaciones colapsen”. Y es que señala que en una unidad como de la Lanzarote, una tripulación está de guardia durante 24 horas a lo largo de siete días consecutivos y descansan otros siete días “cuando esa unidad entra de guardia siete días, 24 horas, con el nivel de atenciones que estamos teniendo ahora y sobre todo con el riesgo y la exposición psicológica que supone realizar atenciones donde tienes que hacer rescates de vidas que pierdes, tie-

nes que sacar cadáveres, etc., repetir durante siete días y 24 horas esta situación, evidentemente no cabe en cabeza humana”.

Para el sindicalista, sería “imperativo” que el Gobierno diera el visto bueno a que se trasladara una segunda unidad de refuerzo a Lanzarote para que eso “nos permitiera que la gente que está realizando estos rescate in extremis, pudiera tener unos turnos de trabajo más coherentes con la tarea que les está tocando desarrollar”.





Salvamento Marítimo Humanitario

AITA MARI

CON EL DINERO QUE HAN GASTADO EN LA BÚSQUEDA DEL 'TITÁN', TENDRÍAMOS PARA 12 'AITA MARI'



Rne López

deia

Mientras el submarino 'Titán' copa titulares, el 'Aita Mari' sigue rescatando migrantes en el Mediterráneo, a pesar de los limitados medios con los que cuentan.

"Omisión de socorro". Así describe el presidente de

la ONG Salvamento Marítimo Humanitario la praxis habitual de los Estados de la UE con los migrantes que tratan de escapar de sus países, recorriendo el Mediterráneo y arriesgando sus vidas. Y es que Mijangos denuncia que mientras antes "una devolución en caliente nos escandalizaba", ahora es una práctica habitual.

Así, mientras la semana pasada un pesquero con 700 migrantes a bordo naufragaba por la inacción de las autoridades, la búsqueda de cinco multimillonarios

desaparecidos en un submarino contaba con seis millones de presupuesto, una cifra "obscena", en palabras de Mijangos.

El naufragio del pesquero frente a las costas de Grecia es una de las mayores tragedias en el Mediterráneo desde que se tienen registros. ¿Se podría haber evitado?

—Sin duda. Esto era evitable, el barco estaba monitorizado, y se conocía la existencia del pesquero desde hacía mucho tiempo. Por eso, no vale el ar-

gumento de que habían rechazado el auxilio, que además habría que ver si es cierto o no. Pero aún siendo verdad, las autoridades griegas han firmado un convenio internacional en el que dicen que van a hacer el máximo de sus esfuerzos para garantizar la seguridad en esa zona. Por eso, no es opcional; acudes allí y lo evacuas. No es discutible. No tiene ninguna excusa.

Aunque se negasen habría que haberles evacuado.

—Sí, claro. No es algo optativo. Es como cuando alguien dice que se quiere suicidar: se hace todo lo posible para que no lo haga. En este caso con mas razón. Porque igual no son conscientes del riesgo. Además, si rechazaron el auxilio será porque conocen la práctica habitual de la guardia costera de devolverles. Y es que las

prácticas habituales de devoluciones en caliente son las que provocan que las personas rehuyan la aparente ayuda que les van a prestar.

De hecho algunos rescatados acusan al amarre de la guardia costera como motivo del naufragio.

—Son conjeturas todo, no lo sé. Doy por hecho que la guardia costera sabe cómo hacer un remolque.



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

Evacuar ese barco era un marronazo, pero se puede hacer.

En lo que va de año se contabilizan más de 1.800 personas fallecidas en el Mediterráneo. ¿Qué papel juegan las políticas migratorias de la UE en estas cifras?

—Las personas optan por esta vía porque no tienen una opción segura, y tenerlas es una voluntad política. Que las personas puedan tramitar visados. No tiene un coste alto, y hoy en día con los sistemas de internet... No hay que inventar nada. Lo que hay que facilitar son vías segu-

ras. Y en caso de que ya se hayan echado al mar lo que hay que hacer es un salvamento como Dios manda, y no mantener una política de devolución, contención. Hay una omisión de socorro sistemática, lo vemos en Italia, Grecia, Malta o en España. Y con una impunidad absoluta.

¿A qué se refiere?

—Al maltrato a los refugiados y migrantes, se hace y no pasa nada. No tiene consecuencias penales, ni sanciones para los países. Un reproche y ya. Como en la masacre de Melilla. No ha pasado nada.

¿La situación ha empeorado en los últimos años?

—Sí, yo estoy desde 2015. Primero viendo la realidad en Grecia y luego en el Mediterráneo central, y claro que ha empeorado. El sadismo que se aplica, esas medidas de contención... Cada vez es más sofisticado el mecanismo. Antes nos escandalizaba una devolución en caliente y ahora se ve a la luz del día. Y no pasa absolutamente nada. Hemos tenido 500 muertos en el Mediterráneo y no se ha cambiado ni una coma. Y se repite el mismo patrón. No hay un clamor. La situación ha empeorado porque hay una indiferencia por



parte de los responsables políticos.

Precisamente el 'Aita Mari' ha rescatado esta misma semana a 172 personas. Sin embargo, Italia no ha permitido que desembarquen hasta días más tarde. ¿Es habitual este procedimiento?

—Estamos sorprendidos porque el patrón que veníamos viendo en Italia es que una vez que has rescatado te asignan un lugar de desembarco lejano con el propósito de mantenerte alejado de la zona de rescates. En este caso nos han dado un puerto algo más cercano. Íbamos a llegar el

sábado, nos han alargado el plazo. Es incongruente. Creemos que es para mantener el barco ocupado, porque mientras no hacemos rescates .

En el otro extremo se sitúa la desaparición del submarino Titán, para el que se han desplegado multitud de medios para encontrarlo. Barcos, helicópteros... ¿Cómo valora la diferencia entre los medios utilizados?

—Me resulta obsceno. Creo que han gastado alrededor de seis millones de dólares. Obviamente creo que hay que emplear los recursos que sean necesari-

os y al alcance para salvar vidas humanas, pero en contraposición vemos como en situaciones con 300 personas en el mar en botes no se emplea el mismo empeño. ¿Qué hubiese costado poner en marcha barcos mercantes o de la armada para salvar a las 700 personas del pesquero de Grecia? Seguro que con seis millones algo se podría mejorar. Me parecen muy descompensados los recursos que se usan para unas personas y otras. Con seis millones tengo igual doce Aita Maris funcionando, fíjate si da para mucho.

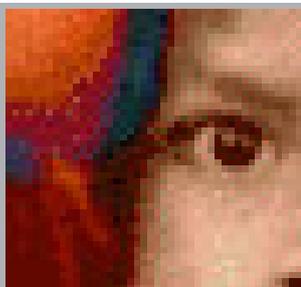




Puerto de València

AMPLIACIÓN

MILES DE PERSONAS SE MANIFIESTAN EN VALENCIA CONTRA LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO



Enric Llopis

Rebelión



“No a l'expansió del port”.

20 Noticias Marítimas

La consigna podía leerse en la parte trasera de una camioneta con piratas y una marinera de chaqueta

roja a bordo, que leía una declaración; de fondo sonaba una canción del grupo valenciano Zoo (Tempestes venen del sud); es el sábado 16 de junio en el Paseo de l'Albereda de València, a las 18,30 horas, 31 grados de temperatura, y miles de personas se manifiestan contra el proyecto de ampliación Norte del Puerto de Valencia.

Durante la movilización se mostraron una pluralidad de carteles y pancartas: +València, -Port; Retornem (l'horta de) La Punta; ZAL (Zona de Actividades Lo-

gísticas del puerto) il·legal o El litoral per al poble; banderas de esta plataforma vecinal y de Extinction Rebellion, o de la CGT y Esquerra Unida del País Valencià (EUPV-IU) se mostraron durante el recorrido.

También camisetas y chapas, con la iconografía de la lucha contra las centrales nucleares y la leyenda Més port? No gràcies, entre otras; se observó la presencia, asimismo, de representantes municipales de la coalición

Compromís, como la del ya exalcalde de Valencia, Joan Ribó.

“No necesitamos un megapuerto sólo con macroinversiones de la gente con pasta, sino para el uso ciudadano y donde se pueda respirar; el puerto de Valencia es también el mar”, afirma Carlos, de 51 años, que viste con una camiseta negra de Grau-Port contra la ampliación.

Cerca de esta manifestante se halla Nuria, de 68 años, vecina de Vilanova del Grau (Poblados Marítimos), usuaria de las playas del Cabañal y la Malvarrosa “que resultarían afectadas” por la expansión.

¿Por qué participa en la movilización?, organizada por la Comissió Ciutat-Port de Valencia y el área metropolitana; “por razones de conciencia social, porque vivo en la zona afectada por las obras y también

transmitirles a mis nietas la importancia de luchar por el territorio”, responde la vecina.

La Comissió es una plataforma ciudadana con el respaldo de 170 organizaciones, entre las que se hallan El Litoral per al Poble; la Associació de Veïnes i Veïnes de Natzarret; Per l’Horta; Ecologistes en Acció; Acció Ecològica-Agró, CGT, València Saludable y Joventut pel Clima.

La plataforma repartió, en las fechas previas, hojas informativas sobre los efectos de la ampliación; uno de los más relevantes es “el retroceso de las playas del Sur”, ya afectadas por las obras de expansión anteriores, así como el impacto sobre el Parc Natural de l’Albufera y la salud humana; a ello se agrega el aumento del tráfico terrestre –principalmente camiones-, que

hará necesario un acceso norte “sin evaluación ambiental”.

El proyecto de nueva infraestructura portuaria beneficia a los “intereses privados”, denuncia la Comissió, por ejemplo al gigante naviero MSC, con sede en Ginebra, o a empresas como Boluda Corporación Marítima.

El 8 de junio la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), dependiente del Ministerio de Transportes, informó sobre las últimas operaciones mercantiles; una de las conclusiones es que las cuatro grandes navieras mundiales –MSC, Maersk, el grupo estatal chino Cosco y la francesa CMA CGM- “tendrían compromisos reales adquiridos con el Puerto de Valencia, reforzando la influencia del recinto portuario para atraer inversiones y proyectos empresariales (...)”.



Además de la paralización del proyecto de ampliación Norte y el “desmontaje” del dique norte, la Comissió pide que se renuncie a la construcción de la nueva terminal de cruceros –adjudicada en noviembre de 2022 por la APV a la empresa Balearia– junto al barrio de Natzaret (Poblados Marítimos); los activistas también reivindican que se detenga la construcción de la ZAL y su “reversión íntegra”.

Precisamente un díptico de Per l’Horta-Horta és Futur –encabezado por dos imágenes que daban

cuenta del gran crecimiento del puerto, entre 1956 y 2023– se centraban en el rechazo a la macrozona logística; entre otros argumentos, porque la ZAL “es un proyecto ilegalizado por tres sentencias del Tribunal Superior de Justicia (TSJCV) y el Tribunal Supremo, que arrasó una de las mejores zonas de huerta de Valencia (...)”.

En la rueda de prensa del día 13, que presentaba la movilización, la Comissió Ciutat-Port informó que el TSJCV había admitido a trámite el recurso planteado contra la aprobación del proyecto constructivo

del Muelle de Contenedores de la Ampliación Norte, aprobado por la APV en diciembre de 2022 (el presupuesto base de licitación es de 542.695 euros).

La manifestación masiva del 16 de junio tiene precedentes; en octubre de 2021, más de 10.000 personas recorrieron las calles de Valencia contra la iniciativa portuaria; acciones más recientes son el mural de pintura (120 metros de largo y 12 de ancho) en el nuevo cauce del río Túria, realizado por activistas de la Comissió y de Acció Ecologista-Agró, en el que se expresaba la oposición



al macroproyecto.

Durante la marcha del pasado viernes se compartieron formas de protesta como un Cançoner Popular i de Combat titulado No volem més port, firmado por la Comissió Ciutat-Port (La Canadiense) y dedicado “a les que lluiten”.

En un cuadernillo de papel grapado, se incluían canciones como Tatuaje o El marino boludo (“Él vino en un barco/con capital extranjero/de una gran corporación/de comersio internacional (...))//Y tras años en los muelles/ya

no hay playa en Natzaret,/ sólo veo yo moverse/containers de MSC...”.

La convocatoria contó con el apoyo –en las redes sociales– de la científica Odile Rodríguez de la Fuente; el escritor, actor y traductor Enric Benavent; la cantante y compositora Eva Denia; el actor Arturo Valls o el escritor Rafa Lahuerta.

Dos horas después del inicio, los manifestantes llegaron a la Plaza del Ayuntamiento, donde, sobre un escenario, se procedió a la lectura del manifiesto; además actuaron la Jove Muixeranga de València; el

cantante Xavi Sarrià; Los Chikos del Maíz (con canciones de su último LP, Yes Future) y el grupo Maluks (Cor i foc).

Gritos de “¡No a l’ampliació!” interrumpen a la activista que lee el texto; en la zona lateral, de espaldas al consistorio, Melanie, de 32 años y vecina del barrio de Russafa, argumenta: “No estamos de acuerdo con que el dinero público beneficie a millonarios como Vicente Boluda, o a empresas que después facturan en paraísos fiscales”.





Marina Mercante

BARRERAS

LOS DUEÑOS DE BARRERAS DEBERÁN PAGAR MÁS DE 23 MILLONES A ARMAS



Lara Graña
Faro de Vigo

Iba a ser la mayor construcción asumida nunca por la industria naval de Vigo: un ferri de 191 metros de eslora y casi 30 de manga, capacidad para 1.800 personas y más de 200 vehículos. Llevaría mo-

tores principales Wärtsilä, reductores Reintjes y propulsión Rolls-Royce. Tendría cuatro cubiertas y capacidad para navegar a hasta 23 nudos. Todo en pretérito, todo condicional, todo ilusión sobre plano.

El buque, el contrato 1708 de Hijos de J. Barreras, para Naviera Armas, nunca se ejecutó. Pero sí entró en vigor y la armadora abonó al astillero 22,8 millones de euros correspondientes al primer hito de la construcción. Ahora, la Corte de Arbitraje de la

Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Madrid, acaba de condenar a la compañía viguesa, propiedad última del fondo de inversión norteamericano Oaktree Capital Management, a la devolución íntegra de los pagos realizados por Armas, así como a las costas del procedimiento (449.151 euros) y los intereses vinculados al euríbor desde 2018. El laudo, del 26 de abril y al que ha tenido acceso FARO, lleva la firma de José Antonio Caínzos, David Arias y Jesús Remón Peñalver (presidente del tribunal

arbitral).

La decisión estima íntegramente los postulados de la armadora canaria, que firmó el pedido inicialmente a través de la sociedad Autopistas Canarias del Mar (ACM) y después lo cedió a Afortunadas Shipping, también de Armas aunque domiciliada en Malta. Se suma este multimillonario revés a la sentencia de un tribunal británico (High Court of Justice of England and Wales), que también condenó a Barreras al pago de 37 millones de euros a la noruega Havila Kystruten, en este caso por dos cruceros para rutas costeras que quedaron a medio hacer.

La clave, de nuevo, es quién deberá afrontar una factura superior a los 60 millones de euros, toda vez que Hijos de J. Barreras SA está en liquidación y todos sus activos sanos fueron transferidos a Grupo Armón en el marco de un procedimiento de pre-pack concursal. A día de hoy, la sociedad anónima es propiedad de Cruise YachtYardCo, que a su vez pertenece a un manojito de firmas que dependen de OCM Luxembourg EPF IV

Cruise Yacht Master. Esto dicen textualmente sus cuentas anuales: “La parte última de control es Oaktree European Principal Fund”, radicada en Islas Caimán y arteria inversora, en definitiva, de un fondo que gestiona activos por más de 160.000 millones de euros. Lo que queda de Barreras es una minúscula subsidiaria de este gigante americano.

De modo que si Naviera Armas y Havila quieren que la ejecución de la sentencia y el laudo se materialice con éxito, deberán acudir a la matriz del astillero, porque éste está vacío. Como desveló FARO, para esto será determinante lo que suceda el 19 de junio en el juicio que enfrentará al exdirector general William Campbell contra la empresa, y al que está citada la cúpula en Europa de Oaktree. El levantamiento de velo y la vinculación final entre Barreras y este fondo de inversión será lo que abrirá las puertas a ambas navieras para ingresar esos 38 y 23 millones, respectivamente. Teniendo en cuenta, además, que el presidente del astillero cuando se cancelaron ambos contratos, Douglas

A. Prothero (representante además de Cruise Yacht YardCo), no tendrá que responder por las causas de la quiebra porque el concurso fue calificado como fortuito por el juzgado de lo Mercantil.

El contrato para la construcción del ferri se firmó el 1 de febrero de 2018, con 30 meses de plazo de ejecución y entrega previa al 14 de mayo de 2021. En total, el barco tendría un coste de casi 159 millones de euros, de los que en torno a 40 millones correspondían al sistema de bonificación fiscal tax lease. Los 22,8 millones de euros del primer hito de construcción –corte de chapa, Barreras asegura haber cortado más de 50 toneladas de acero– se abonaron en noviembre de ese mismo año. En este procedimiento arbitral, el ingeniero naval y ex director general del astillero vigués José González Viñas participó como perito a petición de Armas.

“Termina concluyendo que, dado que a finales del mes de diciembre de 2019 [el texto en cursiva corresponde al informe pericial de Viñas] Barreras no había adquirido las

hélices, reductoras, motores era materialmente imposible que el Buque 1708 se pudiese entregar el día 14 de mayo del año 2021. Y que, en el supuesto de que hubiese adquirido esos elementos y hubiese podido operar de forma normal, se hubiera podido entregar como muy pronto en el mes de junio del año 2022. El tema estaba absolutamente muerto, no había ningún pedido ni recepción de material siderúrgico, el astillero – que yo lo conozco muy bien– estaba absolutamente parado”.

La defensa de Barreras, ejercida por el despacho Hogan Lovells, primero, y Albors Galiano, después, argumentó que Naviera Armas se había desentendido de su pedido, que no contestó a ninguno de los correos enviados desde Vigo y que no realizó el segundo pago. “No puede serle reconocido valor como hecho acreditativo de la falta de interés de Afortunadas en la ejecución del contrato [...] El examen de todas estas comunicaciones y declaraciones permite al Tribunal Arbitral concluir que, desde luego, a lo largo de los años 2019 y 2020 Afor-

tunadas no abandonó en modo alguno su interés por la construcción del buque”.

Quedó probado que Barreras nunca solicitó ese segundo desembolso. Y nunca manifestó, además, que hubiese una voluntad común de poner fin al acuerdo para la construcción del ferri, dado que en las propias cuentas anuales del astillero se hacía referencia a este pedido como un barco en vigor y para el que estaba negociando con la armadora. “En el presente caso –concluye el laudo–, las pretensiones de Barreras son desestimadas en su totalidad, como, de modo contrario, son totalmente estimadas las contrapretensiones y pretensiones reconventionales de Afortunadas. Procede, por tanto, que Barreras asuma las costas del procedimiento arbitral”.

González Viñas, perito de parte

“El astillero tenía cuatro pedidos, los motores principales Wärtsilä, los reductores de Reintjes y la propulsión de Rolls-Royce. Y luego tenía un pedido de Oficina Técnica de

Ghenova, los cuatro fueron cancelados por falta de pago del astillero. El tema estaba absolutamente muerto, no había ningún pedido ni recepción de material siderúrgico, el astillero –que yo lo conozco muy bien– estaba absolutamente parado”.

El aviso de Armas a la Barreras de Prothero

“Necesitamos solventar este tema de forma urgente; ya hemos esperado bastante. Caso de no obtener una respuesta favorable en los próximos días, las próximas semanas Afortunadas Shipping enviará un burofax al astillero notificándole la resolución del contrato de construcción y el abono de todos los conceptos”.



AFÍLIATE

EN DEFENSA DE LOS INTERESES

DE LA CLASE TRABAJADORA

SOLIDARIA AUTÓNOMA HONESTA



MARINA

Noticias Breves



Naviera Armas Trasmediterránea asegura que afianza su compromiso con el Día Mundial del Medio Ambiente

Naviera Armas Trasmediterránea asegura que celebra el Día Mundial del Medio Ambiente con la satisfacción de afianzar su sólido compromiso con el medio ambiente y la mejor sostenibilidad del sector marítimo. Desafíos que la compañía está convencida de que afronta con entusiasmo y realismo, siendo plenamente conscientes de la importancia que tienen los planes de descarbonización liderados por la UE y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

En este sentido, la compañía explica que ha eliminado algo más de diez millones de productos plásti-

cos de un solo uso a bordo e instalaciones portuarias y oficinas desde el año 2019, de los cuales algo más de 5,1 millones fueron eliminados en 2022. Además, en 2019 se puso en marcha el programa #PlasticFree, en el que la compañía líder en el sector ha sido pionera a nivel nacional y en las líneas internacionales en las que opera con el norte de África.

En la progresión desde que se inició este programa, que Naviera Armas Trasmediterránea cumple con la máxima eficacia, es de advertir que en 2020 se eliminaron 1.465.700 unidades y 2.998.924 unidades en 2021.



El ferry de Baleària Ramón Llull rescata a 7 personas tras el incendio de su barca a 30 millas de Dénia

El ferry de Baleària Ramón Llull rescató a los 7 ocupantes de una embarcación que por causas que no han trascendido comenzó a arder a 30 millas de la costa de Dénia.

La tripulación del ferry advirtió al capitán del buque de la presencia de una balsa de emergencia, de inmediato, el personal lanzó un aviso al Centro de Coordinación de Emergencias Marítimo que movilizó el helimer 206 que tiene su base en Valencia, así como la patrullera de la Guardia Civil Río Oja.

Salvamento Marítimo informa que los naufragos fueron rescatados por la tripulación del ferry, y tras subir a

bordo, no necesitaron de asistencia médica.

Los ha trasladado al puerto de Dénia y, por lo que ha podido saber este medio, todos se encuentran sanos y salvos, de modo que no ha habido que lamentar daños personales. Según Ràdio Illa, la lancha se dirigía a Dénia desde Formentera y habría sufrido un problema técnico en el motor que ha causado las llamas.

La columna de humo negro se podía ver a gran distancia mientras la embarcación se iba sumergiendo.

A buen seguro estarán siempre agradecidos a la profesional del personal de la naviera con base en Dénia.

MERCANTE

Noticias Breves



Denuncian la muerte de una cachalote después de un choque con un ferry en Tenerife

Las colisiones con barcos se han convertido en un verdadero problema para las ballenas en general y los cachalotes (*Physeter macrocephalus*) en particular. Y un nuevo episodio de este riesgo se vivió este martes en aguas cercanas a la isla canaria de Tenerife, cuando un ejemplar de esos cetáceos habría fallecido como consecuencia del golpe con un ferry de la compañía Fred Olsen Express, que realizaba la ruta entre los puertos de Agaete (Gran Canaria) y Santa Cruz de Tenerife.

Según denunció uno de sus pasajeros de este fast ferry y biólogo Amanhuy Duque Hernández, la colisión se produjo poco antes

de llegar al puerto de destino. “Cuando restaban unos 20 minutos para llegar a Santa Cruz estaba fotografiando diversas aves, cetáceos y un cachalote a 200 metros del barco cuando sentí un fuerte golpe”, explicó a medios locales.

Duque fijó su mirada en la parte de atrás del barco: “En la estela del ferry pude observar una mancha marrón de sangre y otro cachalote adulto agitando de dolor en la superficie”.

Las autoridades canarias no han confirmado la muerte del animal, aunque este biólogo cree que lo más probable es que falleciese tras la colisión registrada este lunes.



Comienza la OPE 2023 desde el puerto de Almería

La Operación Paso de Estrecho (OPE) 2023 comienza de manera oficial. El ferry de bandera maltesa “Visborg”, fletado por Balearia, que zarpó la pasada medianoche desde el puerto de Almería con destino s Nador, ha protagonizado la primera salida enmarcada dentro de este operativo, que arranca con una estimación de 52 salidas semanales hacia el norte de África.

La Autoridad Portuaria de Almería espera unos 700.000 pasajeros, superando el tráfico de 2022 e incluso del verano pre-pandemia cuando se registró un movimiento de 580.000 viajeros considerando las fases de salida y entrada, es decir desde el 15 de junio al 15 de septiembre.

Las navieras que operarán

durante la OPE entre la dársena almeriense y los destinos Melilla, Nador (Marruecos) y Ghazaouet y Orán en Argelia son Naviera Armas Trasmediterránea, Balearia y GNV. En la conexión con Melilla hay previstas 13 salidas semanales; con Nador el plan de flota de la OPE 2023 en el Puerto de Almería recoge 37 salidas semanales, mientras que con Ghazaouet y Orán hay prevista una salida semanal respectivamente.

El Puerto de Almería ofrecerá, además, cerca de 15.000 metros cuadrados de sombra, gracias a la instalación de 15 carpas, que complementarán otra serie de elementos que mejorarán el tiempo de espera del viajero con el objetivo de dar una rápida respuesta operativa y satisfacer sus necesidades.

Ocho Horas

Ocho horas

El Noi del Sucre
y la huelga de La Canadiense



ALFONSO LÓPEZ
y PEPE GÁLVEZ

[cómic]

laovejaroja

Cómic documental para explorar un momento fundamental del nacimiento del movimiento obrero en el Estado de la mano de uno de sus grandes protagonistas: Salvador Seguí.

Primeras décadas del siglo XX. Catalunya. La industrialización ha cambiado la geografía local, llenando Barcelona de un proletariado urbano que intenta subvertir su explotación a través de lucha y militancia. En ese entorno, un joven Salvador Seguí, hijo de campesinos ilerdeneses migrados a la ciudad, entra de lleno en la militancia obrera. De verbo fácil y convicciones fuertes, se convertirá en protagonista destacado de buena parte de las luchas que jalonan ese momento crucial, casi fundacional, del movimiento obrero organizado.

Pepe Gálvez y Alfonso López recrean en esta obra documental



Salvador Seguí Rubinat

su recorrido, rescatando al tiempo ese contexto de extrema violencia antisindical que no pudo acallar la fuerza y voluntad de acción del movimiento obrero. Confrontación que alcanzaría cotas inusitadas de violencia en torno a la huelga de La Canadiense, que logra paralizar Barcelona entera y pone la alianza entre patronal y Estado contra las cuerdas.

Conocido desde muy joven como El Noi del sucre ("el chico del azúcar", en catalán), Salvador Seguí (1887-1923) fue un importante líder obrero de la CNT en la Barcelona de principios del siglo XX cu-

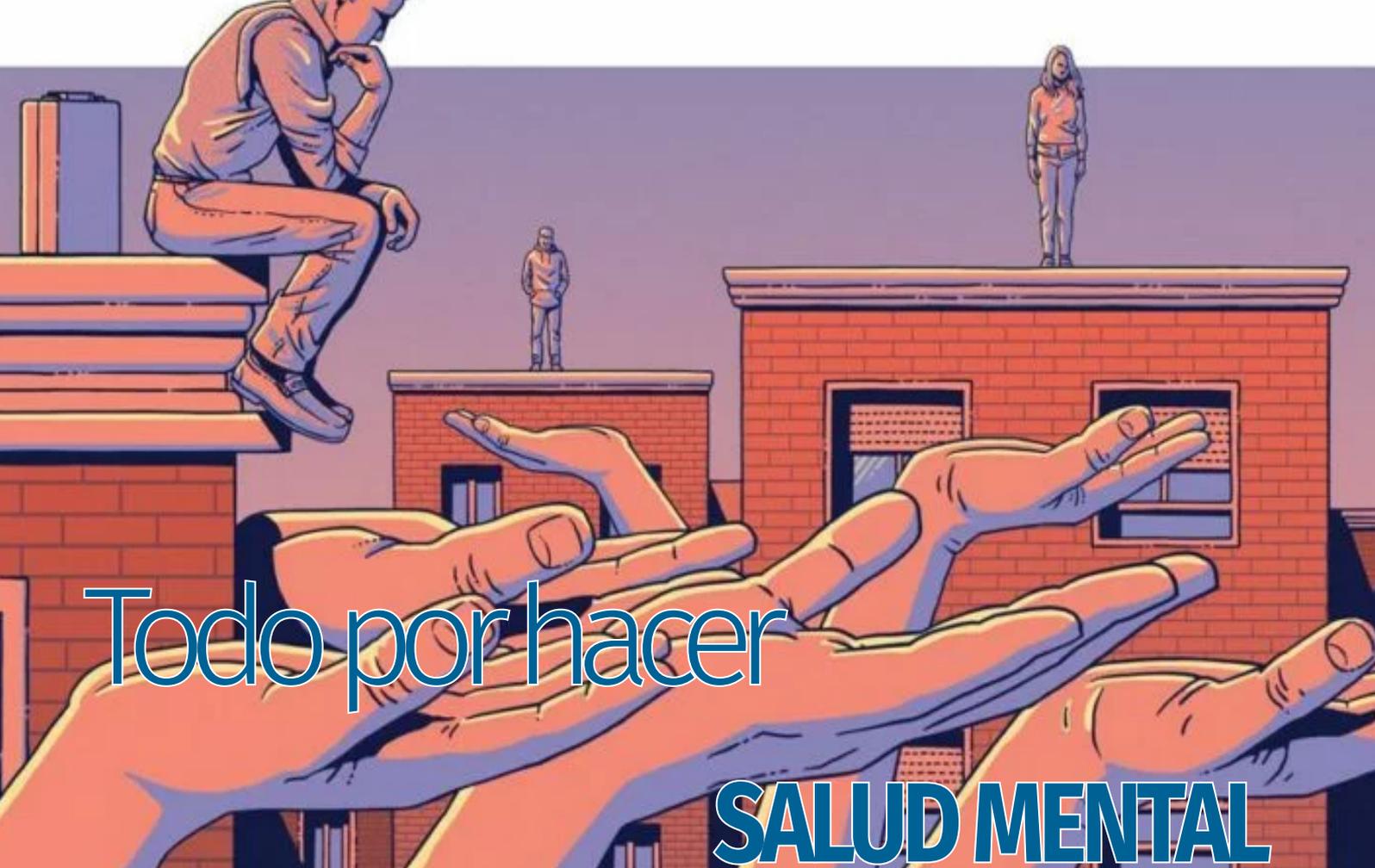
yas intervenciones prácticas y reflexiones teóricas resultaron decisivas entonces para la configuración del sindicalismo español y merecen, aun ahora, nuestro reconocimiento.

En la asamblea que la CNT catalana celebró en junio de 1918 ("Congreso de Sants") se aprobaron las propuestas de renovación organizativa y estratégica de Seguí, que fue elegido secretario general de la Confederación, articulada desde entonces en base a "sindicatos únicos" y federaciones de industria,

más ajustados a la nueva estructura productiva, lo que se traduciría en un importante crecimiento de su afiliación (de 75.000 a 345.000 miembros en apenas seis meses) y capacidad de movilización social, como se pondría de manifiesto poco después en la famosa huelga de La Canadiense.

Asesinado Violentamente el 10 de marzo de 1923 a manos de pistoleros patronales.





Todo por hacer

SALUD MENTAL

EL SUICIDIO ES EL IBUPROFENO DE NUESTRA GENERACIÓN



El capitalismo deforma y maltrata nuestra psique violentándonos y sometiendo nuestras mentes. Cada vez con más frecuencia en nuestros ambientes sociales nos percatamos de la realidad del suicidio de amigas y compañeras. Una realidad en la que vislumbramos hilos con-

ductores vinculados entre sí por los que, al menos la juventud, opta por quitarse la vida como una salida aceptable. Es decir, claro que siempre existen motivaciones personales y que tienen que ver con situaciones particulares, pero incluso en ese sentido se pueden establecer rasgos estructurales y de dinámica social. La juventud estamos viendo ante

nosotras cómo estamos inmersos en una grave crisis cultural y social a nivel global, la cultura occidental depredadora en total decadencia y sin alternativas ni futuro, no como una cuestión particularizada.

Este año pasado hemos vivido de cerca varios intentos de suicidio de varias personas conocidas y



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

Un sindicato combativo, honesto y solidario



muy queridas. Y nos percatamos rápidamente que todas tienen en común un origen sistémico; vivimos al límite de nuestra salud mental y en continuada precariedad económica. El sistema nos permite aparentemente cualquier libertad siempre y cuando no cuestionemos nuestra identidad como consumidores, y eso repercute en no tener otras identidades sociales más saludables, que nos hacen caer en depresiones crónicas y, además, pensando que somos culpables de nuestras desgracias. Convivi-

mos con traumas arrastrados de una generación de adultos que nos llama de cristal pero que ellos mismos no supieron combatir convenientemente, y nos los han heredado a nosotras sin cuestionarse nada en absoluto. Nos han heredado también vidas de explotación camufladas bajo el sacrificio laboral, y es que las familias no resultan un apoyo muchas veces, pero tampoco debemos abandonar esa entidad social en manos de las ideologías conservadoras, ante nosotras tenemos un camino para

desarrollar otras estructuras básicas de cooperación, sostenimiento material y emocional.

Vivimos inmersos en una sobremedicalización furibunda con el único objetivo de ser productivos y útiles; nuestra función social se mide solo en que seamos buenos consumidores y productores.

La industria farmacéutica se enriquece de manera multimillonaria a costa de mantenernos continuamente en el abismo tanto física como psicológica-



mente. Con ese telón de fondo estructural, por eso afirmo que la necesidad de buscar una salida en el suicidio no es meramente individual, es social, solo que además nos lo venden como si fuera una cuestión individualizable.

La doctrina del shock que nos han aplicado a través de medidas coercitivas y miedo en los años de la pandemia, unas dinámicas enloquecedoras pero rentables, tienen como consecuencia la pérdida de objetivos vitales claros, de creatividad y de pasiones humanas. Nuestros sentimientos están exclusivamente en los límites del marco sistémico, es decir, que pensamos y sentimos dentro del relato único del capitalismo. Todo está delimitado y organizado bajo su percepción social de máximo rendimiento de beneficios y explotación humana. A mayor shock, habrá una mayor docilidad; una predisposición más afinada a aceptar normas sociales autoritarias aunque vayan en contra de nuestros intereses como comunidad.

A mayor caos mental, mejor contexto general para

aceptar que a través del consumo (ocio sobrestimulante, envenenado y efímero, productos de eterna belleza y recordándonos que nunca somos perfectos, bienes con los que se nos promete una felicidad vacía) encontraremos una vida mejor inalcanzable, cuando lo que encontramos es más vacío. Nuestra indolencia tiene un origen en el sistema, y duele demasiado levantarse cada mañana sintiendo que solo servimos para alimentar esa bestia.

A mayor caos y shock, menor crítica desde lo colectivo, vemos los problemas como algo individualizado; generamos menor conciencia común y por lo tanto representamos un menor peligro porque no abordaremos estrategias para subvertir esa situación, es decir, para poner fin a los privilegios de unos pocos. Si mantienen un nivel de caos latente, siempre pueden construir la ficción de vender una solución; y de eso se trata de manera continuada... de que el consumo no decaiga aún a costa de nuestras vidas, y hacer absolutamente de todo un producto consumible,

incluso el propio colapso.

Frente a la barbarie, defendamos el activismo y la militancia política con nuestras vecinas, amigas y familia, el amor de camaradería. La lucha codo a codo que logre llevarse como un vendaval las distopías que nos inocula el capitalismo es un motor, un objetivo vital y una nueva identidad que tiene el potencial de que vivamos y sintamos desde el sentido colectivo. Esa lucha común es el único camino para no encontrar en el suicidio una salida aceptable, una ofensiva que implique forjar alternativas reales a nuestras vidas y que merezcan la pena ser vividas.