



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

JULIO 2023 Nº98

NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



LA EUROPA FORTALEZA

con-tenido

03. BARLOVENTO

La Europa Fortaleza blinda más sus fronteras

08. SALVAMENTO MARÍTIMO

Se llamaba Lilia e iba en patera: la bebé encontrada muerta en una playa de Tarragona Murió junto a su madre

12. SALVAMENTO MARITIMO HUMANITARIO

La llegada del verano en Europa aumenta los temores a nuevas catástrofes migratorias

16. SOCORRISMO

Huelga indefinida de socorristas en las playas de Barcelona por la falta de personal

20. ESTRÉS LABORAL

Cuando el estrés es un accidente laboral

24. MARINA MERCANTE

Luis Ibarra, investigado por un presunto delito de prevaricación al favorecer a Naviera Armas

28. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

30. LIBRO DEL MES

Ecotopia

32. TODO POR HACER

Las elecciones parlamentarias como el Día de la Marmota



Edita y Publica:

Sindicato Federal de Mar y Puertos de la FETYC-CGT

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

www.marypuertos.org



www.salvamentomaritimo.org



barlo- vento



LA EUROPA FORTALEZA BLINDA MÁS SUS FRONTERAS



El pasado 14 de junio una terrible noticia conmocionó a todo el mundo: un barquero pesquero, que había salido de Libia unos días antes transportando entre 400 y 750 migrantes de origen paquistaní, egipcio, palestino, sirio y afgano, naufragó mientras intentaba llegar a las costas de Grecia. Tan solo 104 supervivientes fueron resca-

tados, lo cual lo convierte en el peor incidente en el Mediterráneo en lo que va de año. Más de 100 de los fallecidos eran niños.

Según el relato oficial de los guardacostas griegos, que se encontraban presentes durante el naufragio, el motor del barco se averió y éste pegó un giro demasiado brusco, lo cual provocó que se volcara y que cientos de personas cayeran al mar. Sin embargo, una investigación de la BBC y el New York Times¹ reveló que los guardacostas habían tomado conocimiento de que el motor se había estropeado 13 horas antes y que, pese a ello, permanecieron impasibles, incluso ante las llamadas de socorro que

efectuaron a la ONG Alarm Phone. Además, varias supervivientes manifestaron que fueron los guardacostas quienes provocaron la catástrofe, al amarrar su embarcación a la suya y tirar de ella.

Mientras las autoridades griegas recogían cuerpos sin vida del agua, otra noticia marítima empezó a recorrer el mundo: el 18 de junio, cinco millonarios de origen estadounidense, francés, británico y paquistaní se habían sumergido en un mini submarino, operado por la empresa de aventuras para ricos OceanGate, para ver los restos del Titanic, situado en el fondo del Atlántico norte. Sin embargo, dos horas después



se perdió contacto con el sumergible y se inició – aquí sí – una frenética búsqueda para encontrarles en la que participaron tanto empresas privadas como el ejército de EEUU y Canadá. Tras 80 horas de búsqueda y millones de dólares invertidos en los esfuerzos de rescate, se descubrió que el submarino había implosionado al poco de sumergirse y que sus tripulantes estaban muertos.

Estas dos noticias revelan, con una crueldad difícil de digerir, la indiferencia de las autoridades europeas ante el sufrimiento de quienes provienen de otras latitudes y el doble rasero que existe a la hora de iniciar operaciones de

rescate: las vidas de los ricos importan, las de los pobres, no.

Por desgracia, no se tratan de las únicas noticias trágicas relacionadas con movimientos migratorios de los últimos meses. Y es que, si algo nos enseña la actualidad, no sería justo acusar solo a Grecia de promover una necropolítica racista en sus fronteras, cuando resulta evidente que todo Occidente entero se comporta de manera similar.

Naufragio en Italia

Un incidente parecido se produjo unos meses antes, concretamente el 26 de febrero, cuando otra embarcación – cargada

con unos 200 ciudadanos afganos que habían zarpado desde Turquía – se hundió a 40 metros de la costa de Cutro, al sur de Italia. En esta ocasión fallecieron 94 personas, siendo 35 de ellas menores.

El 4 de marzo, la primera ministra ultraderechista Giorgia Meloni compareció para explicar que Frontex no les había comunicado ninguna emergencia. “¿Alguno de ustedes piensa que el Gobierno italiano podía haber salvado las vidas de 60 personas y no lo hizo?”, llegó a decir la muy sinvergüenza. Esto mismo fue reiterado por Matteo Salvini, ministro de Infraestructuras y Transportes de Italia y

responsable de la Guardia Costera: “Frontex, evidentemente, no había señalado riesgos inminentes. Si no, la Guardia Costera o la Marina italiana habrían intervenido”.

Sin embargo, el pasado 1 de junio, un reportaje de Lighthouse Reporters y El País reveló que Meloni y Salvini habían mentido al mundo al respecto del naufragio: Frontex había detectado la embarcación seis horas antes de su hundimiento desde uno de sus aviones, había marcado el barco con una alta probabilidad de estar transportando personas – usando técnicas de visión termal – y había avisado

que presentaba deficiencias que ponía a sus tripulantes en peligro, pero la Guardia Costera italiana, que además conocía que había condiciones meteorológicas adversas, se negó a iniciar una operación de rescate. Y así hasta que fue demasiado tarde.

Las resistencias de las autoridades a priorizar los rescates frente al control han aumentado en los últimos años. Tal y como explica la investigación de El País, “desde 2019 hasta los dos primeros meses de 2023, 232.660 migrantes llegaron a Italia por mar en más de 6.356 desembarcos. De esos más de 6.000 casos, solo en

el 25% de ellos se activó una operación de búsqueda y rescate. El resto, como el caso de Cutro, se trató como una actuación policial. Ese porcentaje contrasta con el de 2016, el año que batió todos los récords de llegadas, con 181.346 personas desembarcadas. Ese año, las operaciones de rescate suponían el 98% de las intervenciones”. En otras palabras: hace 7 años, casi siempre que se veía un barco en peligro se iniciaba una operación de rescate; sin embargo, ahora ya solo se hace en una de cada cuatro ocasiones, con la finalidad de generar un efecto desaliento para quienes quieran en-



trar en Italia. Aunque esta política suponga la muerte de casi un centenar de personas.

La Europa Fortaleza se blindará más

Al poco de iniciar Pedro Sánchez su presidencia de la UE, el 8 de junio se llegó a un preacuerdo de los distintos ministros de Interior europeos en materia de migración y asilo. Y, de nuevo, Meloni – a la que el socialdemócrata Sánchez precisamente había blanqueado un mes antes con una cumbre bi-

lateral en la que alardeaban de su “buena sintonía” – se convirtió en la protagonista de las negociaciones.

Para Roma, era imperativo acortar el tiempo de responsabilidad de los Estados sobre las personas que llegan, acelerar los retornos de migrantes irregulares en la frontera y establecer más acuerdos con países de origen y de tránsito para evitar que las personas puedan incluso salir rumbo a las costas europeas. Replicar el modelo turco o libio, vamos.

Y todo esto se aprobó. No en vano, poco después de la cumbre se produjo un viaje de Ursula von der Leyen, presidenta de la Comisión Europea, junto a Meloni a Túnez para reforzar la cooperación en materia migratoria.

Además, el nuevo Pacto de Asilo permite a cada Estado decidir qué destinos son seguros para la expulsión de personas y acaba con el reparto de solicitantes de asilo por países.

Cuotas de inmigrantes en



la Policía de Irún

Por último, para que nadie se piense que el maltrato institucional hacia las personas migrantes y racializadas únicamente tiene lugar en países gobernados por la ultraderecha, ponemos el foco en la localidad fronteriza de Irún (Gipuzkoa), donde el 7 de junio se reveló que un Jefe de Extranjería ofrecía a sus agentes de la Brigada Local de Extranjería y Fronteras de la Policía Nacional días libres por cada persona migrante en situación irregular que fuera detenida². Esta polémica – por no decir salvaje – orden policial estuvo «unas horas» en vigor, hasta que fue anulada por la Jefatura Superior de la Policía Nacional del País Vasco.

Tras la publicación en todos los medios de esta noticia, se armó una buena. Es un escándalo. Inaceptable. Pese a ello, 10 días después de que estallara la polémica, el Jefe de Extranjería responsable de la circular fue ascendido a comisario y casi ningún medio se hizo eco.

Y es que eso es lo que supone tener una figura

como Grande-Marlaska de ministro del Interior para las personas migrantes que residen en el Estado español: ha frenado las investigaciones sobre la Masacre de Melilla, ha recurrido (con éxito) la sentencia de Estrasburgo que prohibía las devoluciones en caliente en la frontera sur, ha bloqueado el acceso al sistema de solicitud de asilo, ha negociado y firmado el nuevo Pacto de Asilo europeo y ahora condecora y asciende a policías que protagonizan polémicas por animar a “cazar” a extranjeras en situación irregular.

Resistencia contra las fronteras asesinas

Está claro que Occidente en general, y Europa en particular, cada vez es más hermética para las personas que huyen de la guerra y de la miseria – en muchas ocasiones, provocadas precisamente por Occidente –. Las instituciones europeas no dudan en gastarse millones de euros en personal y tecnología de última generación, en pactar con regímenes autoritarios – Marruecos, Turquía, Libia – para que ejerzan el control de fronteras con

violencia extrema a cambio de dinero, o para que reciban a solicitantes de asilo en su país – como el acuerdo de deportación de solicitantes de asilo en Reino Unido a Ruanda o, como recientemente ha pactado Sánchez con Biden, para que EEUU expulse a sus migrantes latinoamericanos a España –.

Por fortuna, frente a la ofensiva institucional también nos encontramos con ejemplos de solidaridad, autoorganización y resistencia dentro de nuestras fronteras. Colectivos sobre los cuales hemos hablado en abundancia desde este medio, como las organizaciones de personas migrantes que luchan contra el racismo institucional.

También, en muchos casos, la gente sale a la calle a protestar contra las injusticias. En Atenas, Kalamata y Tesalónica, tras la tragedia del naufragio producido a mediados de junio, miles de personas se movilizaron bajo el lema “No fue un accidente; fue un delito. Refugees Welcome” y “¡Lágrimas de cocodrilo! No al Pacto Migratorio de la UE”.



Salvamento Marítimo

RUTA ARGELINA

SE LLAMABA LILIA E IBA EN PATERA: LA BEBÉ ENCONTRADA MUERTA EN UNA PLAYA DE TARRAGONA MURIÓ JUNTO A SU MADRE



Gonzalo Sánchez
Levante EMV

El cuerpo de la bebé de ocho meses pertenece a un naufragio de una barca con 16 personas a bordo el pasado mes de marzo que partía de la ciudad argelina de Cherchell. El cadáver de su madre apareció en una playa de

Baleares el pasado 6 de abril.

Siete mil euros. Eso pagó Samira a los traficantes para montarse con su hija Lilia, de ocho meses, en una neumática precaria con destino a Alicante. Una zodiac negra con un motor de 40 caballos y capacidad para unas cinco personas, aunque se subieron 16. Madre e hija partieron la playa de Cherchell, en Argelia, el pasado 21 de marzo en mitad de la más absoluta oscuridad para burlar las patrulleras. Pero nunca

llegaron.

Estaba desaparecida hasta hoy. El cuerpo de Lilia ha sido encontrado este martes en una playa de Tarragona, y la Guardia Civil ha confirmado, mediante la prueba de ADN, su identidad. Ha sido al cotejarlo con el de su madre, cuyo cadáver apareció el pasado 6 de abril en las costas de Balears.

Lilia, con solo ocho meses, se ahogó a 10 kilómetros de la costa de Denia junto a los otros 15 tripulantes de la patera. Junto a su

madre Samira. Ellas eran las dos únicas mujeres de la embarcación en la que también había 4 subsaharianos y 10 argelinos. Uno de ellos era el padre de Lilia, según ha confirmado el Centro Internacional para la Identificación de Migrantes Desaparecidos (CIPIMD).

El de este hombre fue uno de los cuatro cuerpos que se encontraron recientemente en las redes de pesca de la embarcación Herminio y Dolores, a unas seis millas de la costa alicantina. Por el estado de descomposición de los cuerpos habrían pasado, entonces, veinte días en el agua, según explican fuentes de la investigación. El mar había devuelto dos cuerpos más hace

una semana.

Al resto de tripulantes, como Samira y Lilia que eran de la ciudad de Tipaza, se les ha declarado desaparecidos. Es uno de los naufragios más recientes de la ruta migratoria argelina en nuestras costas, esa que conecta las playas del país africano con las de Almería, Murcia, Baleares y Alicante.

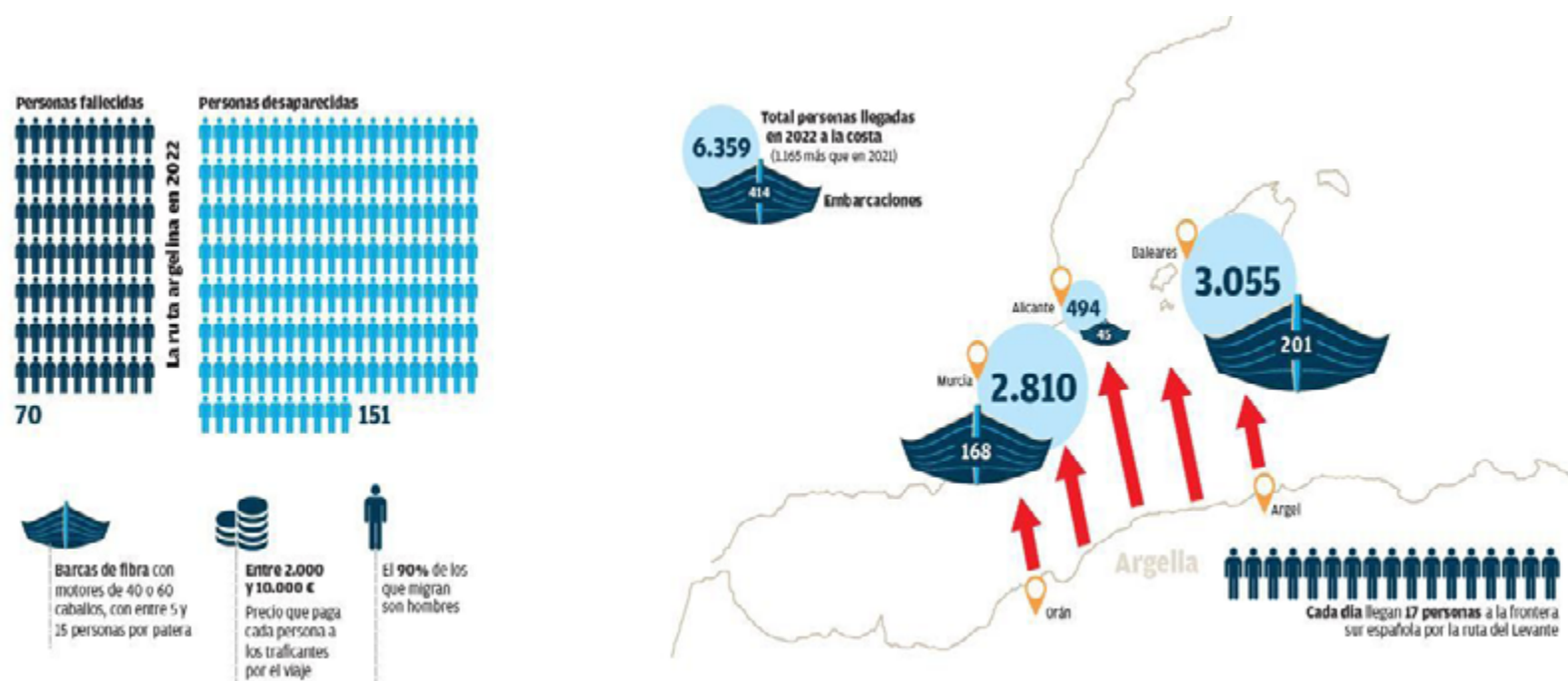
La frontera sur española tiene cuatro grandes rutas; la de Canarias (la más mortífera y más transitada), la valla de Ceuta y Melilla, la del estrecho y Andalucía y por último la de Levante o Ruta Argelina. Esta última ruta es la única que aumentó su volumen de llegadas el año pasado, frente al resto

que bajaron.

Casi 6.500 llegadas en un año

Es la ruta que intentaron tomar Samira, Lilia, y 14 personas más que naufragaron. En total se estima que 6.356 personas han navegado sus aguas, frente a las 5.191 del año 2021, según el último balance migratorio de la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía. Pese a todo en lo que llevamos de año, a falta del verano que es cuando se concentran las salidas, la tendencia es a la baja.

La mayoría de estas embarcaciones no acaban en Alicante. Según el informe de la asociación, Murcia recibió 2.810 personas en



168 pateras, mientras que Baleares 3.055 migrantes en 201 embarcaciones y a Alicante llegaron 495 personas por vía marítima en 45 lanchas. En un 90 %, los que migran son hombres.

Aunque la ruta migratoria más mortífera sigue siendo la Canaria, en la ruta argelina fallecieron el año pasado 70 personas y 151 desaparecieron, según la APDHA. El balance sigue creciendo este año con este último naufragio de 15 personas en esta ruta.

Otras fuentes como la Organización Internacional para las Migraciones OIM, cifran la tragedia mucho más alto. Hablan de 402 personas muertas o desaparecidas en la ruta en un total de 32 naufragios en el año 2022. La mayoría de las tragedias ocurrieron en pateras que partían de Oran (140 muertos), Tipaza (70 muertos) y Mostaganem (69 muertos).

Que haya menores de edad en las pateras tampoco es algo extraño, de hecho es común, pero no casos como el de Lilia. “Sí que hemos visto muchas embarcaciones con chavales muy jóvenes, de 14, 15, 17 años. El perfil suele

ser el de un hombre argelino de 16 a 30 años”, explican desde el CIPIMD.

El coste de migrar también cambia mucho. Puede llegar a los 10.000 euros en los casos más extremos o a los 2.000, pero normalmente suele oscilar entre los 5.000 euros por jugarse la vida cruzando el mar en una embarcación precaria.

A la capital más cercana

Los trayectos de la ruta argelina de pateras son simples; la embarcación tiene como destino la ciudad española más cercana.

Los principales puntos de salida hacia Murcia son Orán y Mostaganem. Tipasa o Chlef suelen embarcarse hacia Alicante. Y las pateras que parten de la capital Argel o Boumerdès, más al norte, acostumbran intentar llegar a Baleares. Desde el Centro Internacional Para la Identificación de Migrantes Desaparecidos explican que estas es una de las rutas más “fáciles” debido a la ausencia de seguridad y patrullas, que hacen más factible que puedan salir embarcaciones e incluso llegar a Alicante sin ser

detectadas.

A veces, lo primero que hacen las familias, incluso antes que llamar al CIPIMD, es hablar con los traficantes. “A muchas les dicen que sus hijos están bien, pero están encarcelados y por eso no pueden hablar. Pero es mentira, lo único que quieren es sacarles más dinero”, dice Francisco.

Cuando una persona llega, aunque la metan en un Centro de Internamiento de Extranjeros (CIE) siempre llaman a su familia para decirles que están bien. “Nos toca dar esa explicación a las familias y decirles que lo más normal es que a su ser querido le haya pasado algo”, señala.

Lo primero que se hace para identificar los cadáveres es rellenar un formulario en la página web del CIPIMD, incluyendo datos sobre el aspecto físico de la persona desaparecida, cicatrices, tatuajes, marcas de nacimiento, y si es posible la ropa que llevaba en el momento de salir. Si los familiares llaman antes del naufragio, la entidad pide el teléfono de alguno de los ocupan-

tes de la patera para pasárselo a las autoridades y que estas la localicen antes de una posible tragedia.

Después, reclaman a las familias fotografías, efectos personales y de otro tipo, y los cotejan con ellas y el cuerpo que se haya podido encontrar. Si esta “preidentificación” es correcta, se facilita a la Guardia Civil todos estos datos para que, vía Interpol, solicite huellas o muestras de ADN en origen a los familiares argelinos o que el Gobierno haga una extracción a la familia. Se coteja y se confirma la identidad en un proceso que puede durar años “tenemos casos de identificación del año 2020!”. Y solo después de eso el juez inicia los trámites para la repatriación al país de origen.

Afortunadamente Argelia financia la repatriación a la mayoría de las familias si cumplen unos requisitos económicos. Marruecos y la mayoría de países subsaharianos no lo hacen, lo que provoca que, si no puede afrontarlos, la familia son inhumados en cementerios musulmanes en España.

La ruta argelina es la más “segura”

Poco tienen que ver una patera que sale de Marruecos por el Mar de Alborán que una que parte de Argelia hacia el litoral valenciano. Los marroquíes toman más riesgos, mientras que la ruta argelina cuenta con mejores barcas, motores, e incluso patrones que están empezando a profesionalizarse en Alicante. Manuel Capa, rescatador y portavoz de CGT Mar y Puertos, explica que las barcas que utilizan los ciudadanos marroquíes suelen ser neumáticas, y van muchísimo más masificadas que una que parte desde Argelia. Las embarcaciones suelen ser de mucha peor calidad y también los motores y la cantidad de gasolina con la que cuenta la persona que tiene que hacerse cargo de llevar la embarcación. Aunque los marroquíes toman más riesgos y hay más probabilidad de darse un naufragio, las barcas pueden ir y volver varias veces debido a la poca distancia del viaje. Por contra, la ruta argelina que llega a Murcia, Alicante o Baleares es totalmente distinta. Las barcas son de fibra, con motores de 40 o 60 caballos (los hay de más pagando hasta 10.000 euros por billete) y con gasolina de sobra para la travesía, incluso con gps. Mientras que en una patera pueden meterse 30 o 40 marroquíes, las de la ruta argelina oscilan entre las 5 y las 15 personas, con más espacio para los migrantes. Otra diferencia es la vigilancia, que es mucho menor en las costas argelinas e inexistente en según qué calas de Murcia y Alicante, algo de los que se aprovechan los traficantes para viajar con más seguridad y poder completar muchos viajes con éxito sin ser detectados a la llegada. Pese a todo, Alicante no suele ser un destino como tal «las barcas salen dirección noroeste, y depende del viento y las corrientes acaban llegando a algún punto entre Cabo de Gatas y Cabo de Palos», dice Capa



Salvamento Marítimo Humanitario

CRISIS MIGRATORIA

LA LLEGADA DEL VERANO EN EUROPA AUMENTA LOS TEMORES A NUEVAS CATÁSTROFES MIGRATORIAS



Redacción

EFE

La ruta mediterránea central (desde Libia hacia Italia) es la más peligrosa del mundo. En lo que va de 2023 al menos 1.807 migrantes murieron o desaparecieron en travesías hacia Europa a través del Mediterráneo.

Cientos de personas desaparecieron al suroeste de la isla griega del Peloponeso tras hundirse el 14 de junio un barco con más de 700 migrantes, 34 personas desaparecieron el día 20 en el Atlántico, a 185 kilómetros al sur de Gran Canarias y otras 40 en el naufragio el pasado sábado de una barca con decenas de migrantes frente a Lampedusa (Italia). Son las últimas tragedias en el mar cerca de Europa.

La portavoz de la Organización Internacional de las Migraciones (OIM), Sefa

Msehli, reconoce que no hay motivos para pensar que en verano las peligrosas travesías hacia el sur de Europa vayan a reducirse, tras meses de estable aumento, pero destacó que “las vidas humanas no deben reducirse a números, algo que tememos que pueda estar ocurriendo en el Mediterráneo”.

Según la OIM, en lo que va de año al menos 1.807 migrantes han muerto o desaparecido en travesías hacia Europa a través del Mediterráneo.

La ruta del Mediterráneo central

Según la OIM, la ruta mediterránea central (desde Libia hacia Italia) es la más peligrosa del mundo: “Año tras año documentamos allí cientos de muertes y vemos muy pocas acciones concretas para responder a esta situación”.

El Gobierno italiano de la ultraderechista Giorgia Meloni decretó el estado de emergencia nacional migratorio para todo el verano, una manera de destinar recursos para el traslado de migrantes y repatriaciones más rápidas sin tener que pasar por el Parlamento para su aprobación.

Italia teme un aumento de las llegadas en verano: ya en lo que va de año han sido casi 60.000, más del doble que todo 2022, pero aún muy lejos de los números de otros años como 2016, cuando fueron 181.436.

Meloni ha restringido la

labor de los barcos humanitarios de rescate: asigna un puerto inmediato después de cada operación -sea cual sea el número de migrantes rescatados- que, además, suele estar lejos.

El barco Aita Mari, de la ONG española Salvamento Marítimo Humanitario, desembarcó el pasado domingo en el puerto italiano de Salerno (sur), a 172 personas rescatadas, tras más de un día y medio de navegación desde la zona de auxilio.

Tras el naufragio del 26 de febrero frente a las costas de la localidad de Cutro (sur) en el que murieron al menos 94 personas, Italia aprobó una ley que introduce un nuevo delito, “muerte y lesiones por el tráfico de inmigrantes clandestinos”, con penas de hasta 30 años de cárcel.

Libia como punto de partida

Según la portavoz de la OIM, en los últimos tiem-

pos se está registrando un mayor número de salidas de migrantes desde el este de Libia.

Libia ha sido denunciada como país “no seguro” para una población migrante de unas 600.000 personas que sufren continuas violaciones de derechos humanos. Aún así, recibió la semana pasada de Italia dos nuevos barcos de rescate como parte del renovado acuerdo para contener el flujo migratorio.

La misión especial de la ONU en Libia (UNSMIL) ya ha mostrado su preocupación por la detención arbitraria y masiva de migrantes y solicitantes de asilo -incluidos menores- bajo pretexto de la lucha contra el crimen organizado en Libia.

En lo que va de año, al menos 7.477 personas han sido interceptadas -161 de ellas niños-, y devueltas a Libia, que junto a Túnez concentran alrededor del 94 % de las salidas en la ruta cen-



germinál abogados

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

DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO

Teléfono: 681 65 98 35 www.germinalabogados.net

tral del Mediterráneo.

La campaña lanzada contra la población subsahariana por las autoridades tunecinas, calificada de racista, ha contribuido al incremento de huidas por mar, según el Foro Tunecino por los Derechos Económicos y Sociales (FTDES) que cuestiona que Túnez siga siendo un “país seguro” para el retorno de migrantes y refugiados.

La Guardia costera tunecina interceptó 14.000 migrantes, la mayoría subsaharianos, en los tres primeros meses del año.

Grecia, aumento de refugiados

Con la llegada del verano, Grecia ha registrado un aumento de refugiados y migrantes a través del río Evros, frontera natural con Turquía, así como las embarcaciones precarias

cargadas de migrantes interceptadas por la guardia costera griega.

Durante los últimos cuatro años, Grecia ha sido acusada de forma reiterada de realizar ilegales “devoluciones en caliente” de migrantes hacia Turquía.

Según el Ministerio de Migración, las llegadas en 2022 de migrantes y refugiados aumentaron un 96 % respecto al año anterior,



hasta totalizar 17.112.

La Guardia Costera turca ha aumentado su actividad para interceptar embarcaciones con migrantes que parten desde las playas turcas, normalmente en lanchas neumáticas, con destino a las cercanas islas griegas.

Entre el domingo 25 y el lunes 26, los guardacostas han interceptado a 215 migrantes, entre ellos 65 que viajaban en un barco de vela en ruta a Italia.

Según las estadísticas publicadas por el Ministerio del Interior, las autoridades detienen cada mes entre 12.000 y 13.000 refugiados e inmigrantes, un número que llegó a 7.300 en las dos primeras semanas de junio.

Desde que a finales de 2019 estallara una grave crisis económica en el Líbano, se ha disparado el número de salidas ilegales sobre todo desde la ciudad costera de Trípoli (norte), de donde parten embarcaciones con ciudadanos libaneses y también refugiados sirios, comunidad especialmente golpeada por la depresión en el país.

Egipto arrastra una cri-

sis económica desde hace años, agravada por la guerra de Rusia en Ucrania, dado que es uno de los principales importadores de trigo del mundo.

Esto ha llevado a que más jóvenes busquen irse a Libia para tomar la ruta del Mediterráneo hacia Italia o Grecia.

La ruta occidental

El extremo este argelino pertenece a la ruta central del Mediterráneo, mientras que las barcas que salen por la ruta occidental desembarcan en España, que registró en 2022 un descenso del 50 % con respecto a periodos anteriores.

Argelia, también país de tránsito para la población subsahariana, es ante todo señalada por expulsar a miles de migrantes en el inhóspito desierto del Sáhara, una también peligrosa travesía migratoria sobre la que apenas se tienen datos de muertos o desaparecidos.

En Marruecos se ha observado en los últimos meses un refuerzo del control de las costas mediterráneas, lo que empuja a los emigrantes a alternativas para

llegar a España, como la ruta atlántica hacia las Islas Canarias, la más peligrosa y concurrida tanto por marroquíes como subsaharianos.

Según el Ministerio de Interior marroquí, en 2022 las autoridades del país rescataron a 12.478 personas de aguas del Mediterráneo y el Atlántico, frente a las 14.236 del año anterior.

En los cinco primeros meses de 2023, socorrieron a 3.150. Interior afirma que en 2022 impidieron que 70.781 personas salieran hacia España por tierra o mar, una cifra que sitúa en 63.121 en el año precedente.

Organizaciones de ayuda a inmigrantes como Caminando Fronteras denuncian una política de Frontex enfocada a impedir su llegada, en vez de asistirlos en emergencias como un reciente hundimiento de una embarcación en esta ruta, con alrededor de una treintena de desaparecidos después de esperar durante horas sin ser rescatados.



Socorristas de Barcelona

HUELGA INDEFINIDA

HUELGA INDEFINIDA DE SOCORRISTAS EN LAS PLAYAS DE BARCELONA POR LA FALTA DE PERSONAL



CGT Socorristas Barcelona

Redacción



con servicios mínimos estipulados por la Generalitat del 50 %.

Desde CGT han explicado, tras una protesta en la plaza Sant Jaume de varias decenas de socorristas, que los representantes de los trabajadores están manteniendo un encuentro con personal del consistorio para intentar acercar posturas.

Derechos vulnerados

CGT considera que se están vulnerando los derechos de los trabajadores

con los servicios mínimos al 50%. La consellería de Trabajo ha mantenido sin éxito por ahora una mediación durante los últimos días entre empresa y trabajadores.

“Las torres (de vigilancia de las playas) estarán ocupadas por trabajadores de servicios mínimos, que no podrán moverse del punto de vigilancia en 5 horas, ni para realizar las necesidades fisiológicas ni para hidratarse. Alguien con un buen sueldo ha realizado ‘un improvisado plan de actuación’, que no tiene en

Los socorristas de las playas de Barcelona iniciaron el viernes 28 una huelga convocada por la CGT para denunciar la falta de personal y carencias del equipamiento, un parón que se lleva a cabo desde esta mañana

cuenta ninguna incidencia ni siquiera las naturales”, ha denunciado el sindicato en un comunicado.

Los socorristas apuntan que eso implica además que no se podrá garantizar la seguridad plena de los bañistas, aunque las administraciones quieran “dar sensación de normalidad e invisibilidad a la huelga”.

CGT señala que la empresa Aunar Group SL está en

quiebra y desde el 16 de julio debería haber una nueva compañía, pero la licitación quedó desierta y ahora estarían percibiendo las nóminas, aseguran, directamente del ayuntamiento y con retrasos desde hace meses.

“La plantilla aguantaremos la huelga hasta una solución definitiva. Estamos unidos. Si la administración quiere un pulso, lo perderá”, han asegurado.

Entre otras cosas se vulnera la ley de prevención de riesgos laborales



ÚLTIMA HORA

DESCONVOCADA LA HUELGA DE SOCORRISTAS DE PLAYAS DE BARCELONA TRAS LLEGAR A UN ACUERDO CON LA EMPRESA



“Tras duras y largas negociaciones” han conseguido que la empresa se comprometa a cumplir la ley de prevención de riesgos laborales y a contratar más personal para cubrir los turnos, de forma que los trabajadores puedan descansar, informa la CGT en un comunicado.

El sindicato CGT ha apuntado que “siete horas de negociación en el Ayuntamiento y 10 horas con la empresa han desbloqueado la situación”, y que ha sido en asamblea con los trabajadores donde se ha decidido desconvocar la huelga.

El acuerdo también incluye las líneas de un protocolo operativo en caso excepcional de déficit de personal, que las nóminas se entreguen antes del día 5 de cada mes, garantizar el tallaje femenino a las trabajadoras y trabajar en un sistema de rotación, entre otras medidas.

Desde el sindicato aseguran que las reivindicaciones de los socorristas han “hecho evidente la necesidad de regularizar el sector para no tener que vivir más estas situaciones”.

Por ello, ha avisado de que son “10 años de lucha que seguirán si la Generalitat no trabaja en una mejora integral del sector del socorrismo”.



AFÍLIATE

EN DEFENSA DE LOS INTERESES DE LA CLASE TRABAJADORA

SOLIDARIA AUTÓNOMA HONESTA



CUANDO EL ESTRÉS ES UN ACCIDENTE LABORAL

LA CLAVE ES DEMOSTRAR QUE EL TRABAJO ES LA ÚNICA CAUSA DE ESTA ENFERMEDAD MENTAL



El año 2022 fue especialmente negro en cuanto a siniestralidad laboral, con 653.510 accidentes de trabajo que causaron baja y 564.701 sin baja, según datos del Ministerio de Trabajo.

Entre las múltiples causas de estos accidentes laborales hay una que resulta especialmente controvertida: el estrés. Es habitual que las disputas sobre si el estrés, la ansiedad u otras patologías relacionadas con la salud mental pueden considerarse o no accidente laboral lleguen a los tribunales. Si bien hay consenso a la hora de declarar que el estrés no es una enfermedad profesional al no estar incluida como tal en la lista tasada del Real Decreto 1299/2006, resolver si es o no accidente de trabajo no tiene una respuesta categórica y es necesario analizar caso por caso.

Los expertos consultados coinciden en que lo fundamental para que el estrés se considere accidente laboral es demostrar que la causa exclusiva de la enfermedad mental o anímica concreta es el trabajo. Para concluir si existe o no ese nexo causal el juez valorará en cada caso, como indica Sara Olabarriá, asociada senior de Abdón Pedrajas Littler, los síntomas y el diagnóstico pericial, la duración de la baja, los antecedentes psicológicos y psiquiátricos de la persona trabajadora y su contexto laboral. Una vez examinados estos criterios objetivos básicos, añade Jorge Sarazá, socio del área laboral de Ceca Magán Abogados, habrá que analizar si el trabajo fue la única causa. “Si concurrieron o no otras circunstancias generadoras de estrés, si la empresa dispuso medidas de prevención y de riesgos laborales para reducir o minimizar el estrés y si se dan otros factores externos al tra-

bajo o no que hayan propiciado su aparición”, desarrolla el abogado.

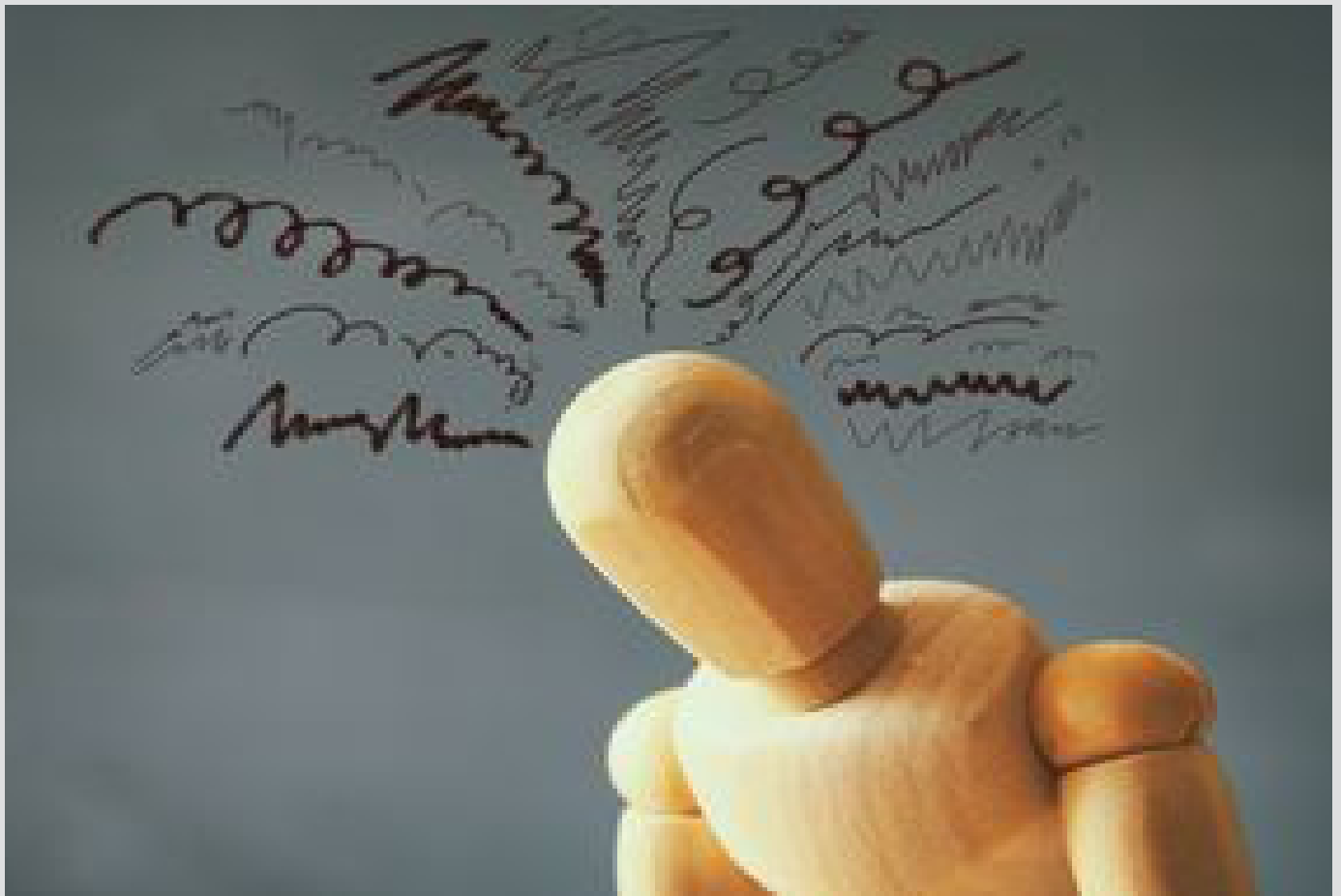
Precisamente, que no confluyeran otros elementos desencadenantes, como puede ser una personalidad más proclive a enfermar, fue lo que provocó que la ansiedad de una enfermera producida por las amenazas de familiares de una paciente fuera calificada como accidente laboral por el Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Castilla y León. La sentencia, de julio de 2021, señala que “puede resultar relevante, como elemento indiciario, determinar si el trastorno anímico se habría producido en una mayoría de personas colocadas en su misma situación laboral”.

Procesos previos

La inexistencia de procesos previos

de incapacidad temporal por ansiedad y una evidente vinculación entre la sintomatología y la conflictividad laboral, fueron decisivos para que, en un reciente fallo, el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria considerara como accidente laboral el estrés postraumático de una trabajadora a raíz del acoso de sus compañeros. La empleada era oficial en una cuadrilla de siete operarios, todos ellos varones, que se dirigían a ella como “la rubia” o “la oficiala” y uno de ellos hizo ademán de atropellarla con una apisonadora.

Por el contrario, el TSJ de Murcia en 2004 descartó que el síndrome del “trabajador quemado” (burnout) fuera accidente laboral en un supuesto en el que, existiendo antecedentes depresivos del trabajador y ante un contexto laboral en el que no se apreciaba especial estrés, no



llegó a acreditarse la relación causa efecto entre trabajo y enfermedad. El reconocimiento de una dolencia como accidente laboral en vez de enfermedad o contingencia común supone una importante diferencia. “Que sea accidente de trabajo mejora considerablemente el nivel económico de las prestaciones de la Seguridad Social que genera dicha situación y, además, existen responsabilidades económicas adicionales, como una posible indemnización de la empresa por daños y perjuicios”, explica el abogado laboralista del bufete Casadeley, Álvaro San Martín.

Esto significa que si el empresario no presta una protección adecuada y eficaz a los trabajadores para prevenir o solucionar situaciones que podrían derivar en estrés laboral podrá ser demandado por el empleado que enferme, al que deberá indemnizar por los daños y perjuicios causados. Es más, agrega San Martín, si el accidente de trabajo se deriva de un incumplimiento de las obligaciones de prevención de riesgos laborales, la Seguridad Social podría sancionar a la empresa con el abono de un recargo en las prestaciones de la Seguridad Social o incluso con el pago íntegro de las mismas.

Sin embargo, señala Olabarría, para que el trabajador tenga derecho a una indemnización, es necesario que haya un incumplimiento negligente de su empleador. En este sentido, se pronunció el TSJ de Cataluña en abril de 2022 cuando negó la res-

ponsabilidad de la empresa en un caso de accidente laboral por estrés, porque no había sido informada del problema por parte del trabajador hasta que ya era tarde para atajarlo.

Cabe añadir que es posible que haya más de un responsable obligado a indemnizar al empleado que sufre accidente laboral por estrés. Por ejemplo, recientemente un juzgado de Barcelona ha condenado a la Generalitat de Cataluña y al Ministerio de Justicia a indemnizar a una funcionaria con 46.500 euros por el estrés laboral que le provocó durante años una larguísima situación de conflictividad por el enfrentamiento entre el juez y la letrada de la Administración de Justicia. En este supuesto la trabajadora compartía centro de trabajo con personal del Ministerio de Justicia, por lo que ambas administraciones públicas (Generalitat de Cataluña y Ministerio de Justicia) estaban obligadas a coordinar actividades de prevención de riesgos, entre ellos el psicosocial.

Asimismo, como advierte Sarazá, “si se llegase a identificar a un empleado como causante directo de la dolencia que da origen al accidente laboral también se le puede demandar junto con la empresa”. El experto añade que en estos casos siempre conviene demandar también a la compañía aseguradora de la empleadora para determinar si el accidente laboral está o no cubierto por una póliza.



UNA HERRAMIENTA DE LUCHA
HONESTA SOLIDARIA PARTICIPATIVA



Marina Mercante

NAVIERA ARMAS

LUIS IBARRA, INVESTIGADO POR UN PRESUNTO DELITO DE PREVARICACIÓN AL FAVORECER A NAVIERA ARMAS



G. Díaz Medina

Atlántico Hoy



muelle de Puerto del Rosario

Francisco Trujillo, también figura como imputado.

Francisco Trujillo, director de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, también figura como imputado | La querrela argumenta que la naviera ocupó ilegítimamente un espacio en el

Luis Ibarra afronta de manera abrupta sus últimos días como presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. El Juzgado de Instrucción Número 2 de capital gran Canaria ha admitido a trámite una querrela –presentada por IR Maxoinversiones SLU– que le acusa de un presunto delito de prevaricación administrativa para favorecer a Naviera Armas. No es el único cargo de la administración estatal investigado. El director,

Según se recoge en el documento al que ha tenido acceso Atlántico Hoy, los querellados han dictado una serie de actos administrativos que –de forma concatenada, con fragmentación– han permitido a Armas, en perjuicio de sus competidores, ocupar ilegítimamente el dominio público portuario en el muelle de Puerto del Rosario (Fuerteventura), en régimen de autorización administrativa por un plazo de tiempo que du-

plica el periodo máximo legal. “Y lo han hecho con un perfecto y cabal conocimiento de que dicha actuación era contraria a Derecho”, reza la querella.

Máximo de tres años (prórrogas incluidas)

Según la denuncia, no pueden otorgarse ese tipo de permisos por un plazo superior a tres años. “El artículo 74, letra b), de la Ley de Puertos es concluyente. Y, por si hubiera alguna duda, lo reitera el artículo 75.1 que, para mayor claridad, añade que ese plazo es incluidas prórrogas”, detalla.

“Obviamente, esta limita-

ción supone tanto la prohibición del otorgamiento de autorizaciones de plazo superior a tres años como la prohibición de la fragmentación de autorizaciones”, explica la acusación.

Cuatro ejes argumentales

La querella se divide en cuatro ejes argumentales. En el primero de ellos se detalla que el presidente y el director de la Autoridad Portuaria han favorecido ilegalmente a Naviera Armas permitiendo la ocupación del dominio público portuario, mediante sucesivas autorizaciones, por un plazo superior a seis años, más del doble del máximo legal.

“La Autoridad Portuaria, a través de su presidente y su director, ha autorizado la ocupación de una parcela de dominio público portuario (Parcela de 1.105 m2 con destino a ‘depósito de mercancías y contenedores’ en el Área 3 en la zona de servicio del Puerto de Puerto del Rosario) a una determinada empresa (Naviera Armas) por un plazo que duplica el máximo legal de tres años”, relata la querella.

“Mediante sucesivos actos autorizatorios, expresos y tácitos, dicha ocupación se ha extendido desde fechas anteriores a 17 de febrero de 2017 (probablemente, inicios de 2016, si



no antes) hasta, al menos, 12 de abril de 2022; es decir, durante un periodo de, al menos, cinco años y dos meses (y muy probablemente, más de seis años) cuando el plazo máximo legal, como antes se ha dicho, es de tres años”, aclara el denunciante que entiende que esta fragmentación de actos autorizatorios constituye una forma de proceder típicamente delictiva.

Autorización de ocupación

El segundo eje argumental gira en torno a la admisión de una ocupación del dominio público que desborda palmariamente el plazo máximo legal, mediante autorizaciones ile-

gales encadenadas y “que ha sido la antesala de un nuevo acto groseramente ilegal dirigido a perpetuar en el tiempo la ocupación del dominio público por parte de Naviera Armas: la admisión improcedente de su solicitud de concesión” se explica en el documento.

Según la denuncia, la Autoridad Portuaria, consciente de que Naviera Armas está ocupando ilegítimamente el dominio público y no puede solicitar una concesión, le concede una autorización de ocupación que legitima ex post facto esa ocupación que le permite no solo solicitar la concesión, sino preparar la solicitud con la calma que estimara

oportuna.

Con conocimiento de causa

Existe un tercer eje argumental. “El presidente y el director de la Autoridad Portuaria conocían perfectamente que estaban actuando ilegalmente y la gravedad de la conducta”, recoge la querella.

“Existe evidencia documental que pone de relieve ad nauseam que el presidente y el director de la Autoridad Portuaria sabían perfectamente que la Ley de Puertos impide terminantemente que las autorizaciones de ocupación del dominio público se extiendan por un plazo superior a tres años, ya se



trate de una autorización única ya de un encadenamiento de autorizaciones”, expone.

De hecho, en ese último escrito, el director de la Autoridad Portuaria llegó a recordar a Naviera Armas que el día 14 de noviembre de 2020 había finalizado la autorización y se había cumplido “con creces” el plazo máximo de tres años, invitando a la compañía a que instara solicitud de concesión de dominio público, algo que esta entidad nunca llegó a hacer.

Por escrito

De hecho existe una comunicación remitida por el director de la Autoridad portuaria a Naviera Armas en fecha 13 de octubre de 2020, en la que puede leerse lo siguiente:

“(…) las autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles e instalaciones desmontables o sin ellos no pueden superar, incluidas las prórrogas, el plazo de tres años. Tampoco podrán concatenarse sucesivamente varias autorizaciones, excediendo así el límite temporal legal que se asigna a este título habilitante para dar lugar a una ocupación del demanio portuario que es la propia del título concesional”.

Beneficiado y perjudicados

El cuarto eje argumental está enfocado en a quién beneficia y a quién perjudica la conducta groseramente ilegal del presidente y el director de la Autoridad Portuaria.

“La conducta descrita está, obviamente, realizada en beneficio último de Naviera Armas. Es esta compañía la que se ha beneficiado de una ocupación ilegítima del dominio público por un plazo muy superior al legal y en unas condiciones de absoluta tolerancia por parte de la Autoridad Portuaria”, puntualiza.

Tanto Luis Ibarra como Francisco Trujillo han sido citados este viernes, 14 de julio, por el Juzgado de Instrucción Número de Las Palmas donde se están instruyendo las diligencias previas de este caso que podría acarrearles a ambos, sendas penas de multas e inhabilitación para el desempeño de cargo público.



MARINA

Noticias Breves



La terminal de Grimaldi en Barcelona registra 5 millones de viajeros en su primera década

La terminal de Grimaldi en el Puerto de Barcelona, ubicada en el muelle Costa, ha registrado casi 5 millones de viajeros en su primera década, cumplida este mismo mes de julio, un periodo de tiempo durante el que también ha visto pasar a 1,5 millones de camiones.

En un comunicado, el grupo italiano hace balance de sus primeros diez años en la infraestructura portuaria de la capital catalana, una relación que irá a más, dado que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) acaba de validar que compre la terminal Ferry, ubicada en el muelle San Bertrán y propiedad de Grandi Navi Veloci.

Grimaldi invirtió en 2013 unos 20 millones de euros en la construcción de su terminal en el muelle Costa y durante este periodo de tiempo “los tráficos han superado las previsiones”, según el director de Relaciones Institucionales del grupo en España, Miguel Pardo.

La incorporación de la terminal Ferry, asimismo, dará lugar a “un nuevo proyecto de unificación de las terminales”, señala la multinacional.

Con sede en Nápoles (Italia) y propiedad de la familia Grimaldi, el grupo logístico (especializado en transporte marítimo, pero también terrestre) cuenta con una flota de más de 140 barcos y emplea a unas 15.000 personas.



Los nuevos propietarios de Naviera Armas preparan su venta, con Baleària y Grimaldi en primera línea

Los fondos acreedores de Grupo Armas Trasmediterránea, que finalmente se hicieron con su control el pasado mes de abril, preparan ya la venta de la naviera. En primera posición para su adquisición se encuentran Baleària, cuyo CEO ha manifestado en reiteradas ocasiones su intención de pujar por el mayor conglomerado marítimo de España; y Grupo Grimaldi, naviera italiana que en 2021 adquirió las rutas baleares del grupo y parte de Trasmediterránea.

Las entidades inversoras JP Morgan, Barings, Cheney Capital, Bain Capital y Tresidor; propietarias del 94% de la compañía, siguen a la espera de que el juez encargado de supervisar

el proceso concursal dé el visto bueno al plan de restructuración y refinanciación de deuda. El principal escollo para obtener la luz verde son los bancos españoles CaixaBank, Santander y Sabadell, que ya amenazaron con bloquear el plan de viabilidad económica si se les obliga a asumir una quita total de los 64,5 millones de euros —avalados por el ICO— que prestaron a Armas Trasmediterránea en 2020.

La previsión es que la aprobación judicial se produzca después del verano, coincidiendo con el repunte de las cifras económicas del grupo por la temporada turística y la denominada Operación Paso del Estrecho —transporte marítimo de pasajeros entre Ceuta y Algeciras (Cádiz).

MERCANTE

Noticias Breves



Baleària prevé dejar de emitir casi 80.000 toneladas de CO2 hasta finales de año

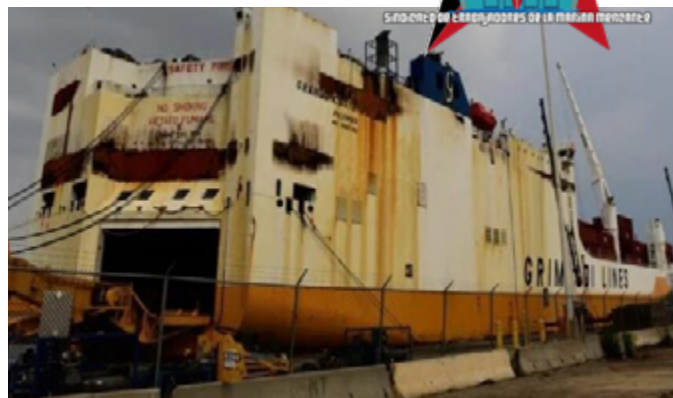
La naviera Baleària ha aumentado al 100% el consumo de gas natural en sus diez buques dotados con motores duales en las últimas semanas. La naviera estima que esto permitirá dejar de emitir cerca de 80.000 toneladas de CO2 a la atmósfera entre el 1 de junio y finales de año.

En octubre de 2021, para evitar perder competitividad, la compañía siguió usando esta energía más limpia solo en las entradas, aproximaciones y estancias en puerto, según ha informado en un comunicado.

A pesar de la reducción temporal del uso de gas debido al contexto adverso, Baleària ha mantenido su apuesta por

este combustible que permite reducir hasta un 30% las emisiones de CO2. Así, Baleària ha incorporado otros dos buques más que pueden navegar a gas: ya en 2022 finalizó el retrofit del Hedy Lamarr y esta primavera ha fletado el Rusadir, un cruise ferry dotado de un sistema de propulsión eléctrica alimentado por motores duales a gas natural.

Estos buques están preparados tecnológicamente para consumir un 100% de biometano o metano sintético, así como mezclas de hidrógeno verde de hasta un 25%, aunque estas energías renovables neutras en emisiones de CO2 son "inviabiles" de momento por costes y disponibilidad.



Controlan incendio de buque perteneciente a Grimaldi Lines en el Puerto de Newark

Luego de casi una semana, el Comando Unificado liderado por la Guardia Costera de Estados Unidos declaró que el incendio a bordo del barco Grande Costa d'Avorio, el cual estaba atracado en el Puerto de Newark, ha sido extinguido y las operaciones de salvamento se ejecutarán de forma simultánea con una investigación de varias agencias para determinar las causas del incendio.

Estas operaciones abarcan la remoción y recuperación de la embarcación afectada, con el objetivo principal de minimizar cualquier impacto potencial en el medio ambiente.

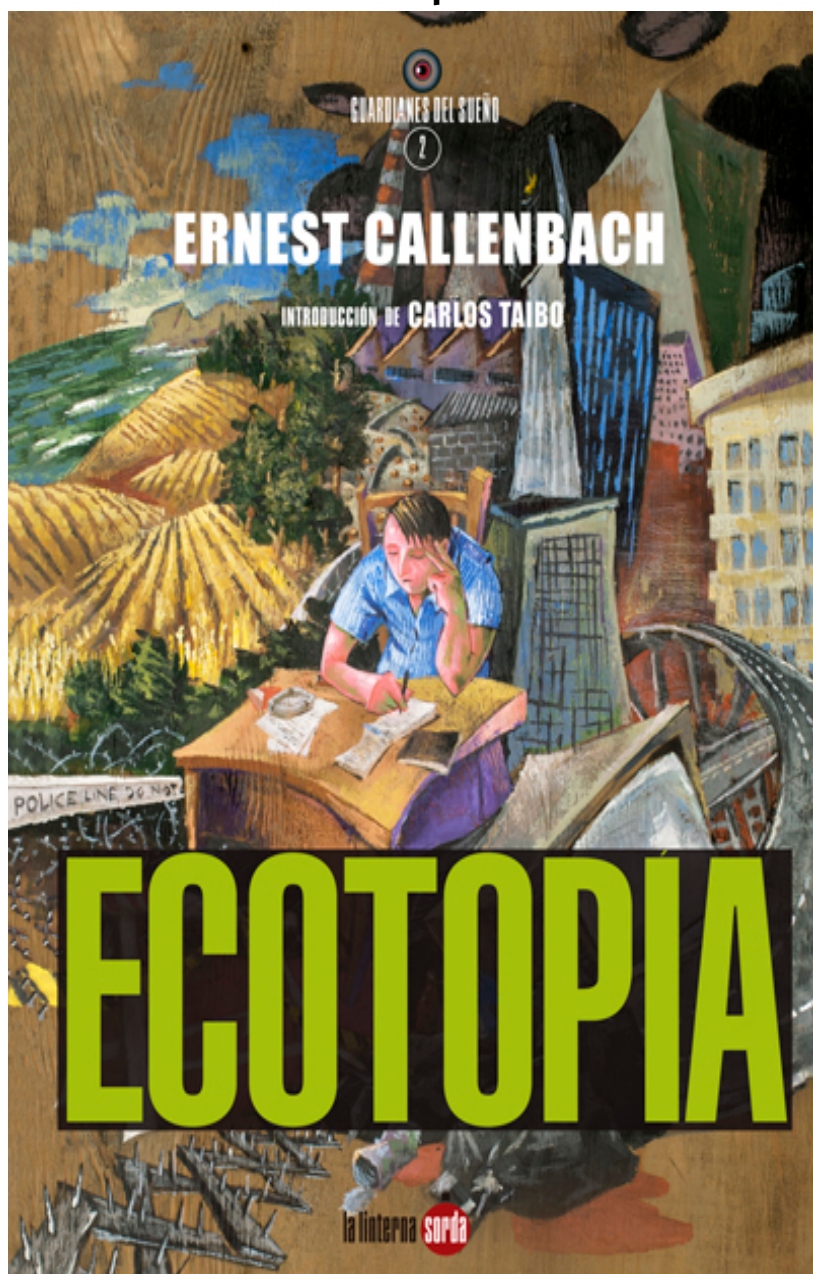
Los equipos encargados de este trabajo los plan-

ificarán y ejecutarán priorizando la preservación de los ecosistemas marinos y garantizando la seguridad del personal involucrado. Asimismo, el capitán del Puerto de Nueva York y Nueva Jersey, Zeita Merchant mencionó que el trabajo podría durar hasta dos meses.

La Guardia Costera informó que este proceso es largo, ya que continúa con la extracción del agua, sin embargo la estabilidad del buque ya ha sido restaurada.

Con respecto a la contención del fuego, durante el domingo 9 de julio de 2023 se logró extinguir en el área utilizada para el transporte de automóviles, sin embargo ya se había extendido a varias cubiertas.

Ecotopia



ECOTOPIA es el nombre de una nueva nación, situada entre Oregón, Washington y el norte de California que se independizó de Estados Unidos en 1980 tras una dura crisis económica. William Weston, un periodista norteamericano del 'Times-Post', en 1999 se propone escribir una serie de artículos críticos sobre Ecotopía. En su visita descubre ciudades sin coches, bosques reforestados, niños y niñas aprendiendo a cultivar la tierra; se sorprende de que las gentes ecotopianas trabajen y se diviertan a la vez, y que su sanidad, educación y cultura sean más avanzadas. Una sociedad a escala humana, donde las personas y su entorno son lo prioritario, primando las relaciones libres, de igualdad y apoyo mutuo. Weston, también describe sin cuestionarlo –reflejo temporal de la Guerra Fría– el moderado uso de la energía



Ernest Callenbach

nuclear y armamentística. Las crónicas publicadas y las notas de su diario íntimo componen esta novela de política ficción.

Cuando Ernest Callenbach, hastiado del consumismo, escribió este libro –un clásico de culto ‘underground’–, en 1975, dibujó un visionario proyecto para la supervivencia de nuestro planeta y de nuestro futuro, basado en una nación sostenible, con energías renovables, y autogestionada. ‘Ecotopía’ nació con la agitación política y social de los años 70, recogiendo las ideas descentralizadoras, cantonalistas y antiautorita-

rias de los movimientos sociales emergentes como los ‘hippies’, el ecologismo, el feminismo, o el ‘black power’.

‘Ecotopía’ ayuda a soñar otros mundos como antídoto al nuestro, ofreciendo una variedad sugerente de posibilidades ligadas a la urgencia de cambios sociales, políticos y económicos, de la transformación de la vida cotidiana tan necesaria entonces y ahora.

Ernest Callenbach (3 de abril de 1929 - 16 de abril de 2012) fue un autor, crí-

tico de cine, editor y partidario de la vida sencilla estadounidense. Se hizo famoso debido a su novela semiutópica de éxito internacional *Ecotopía* (1975).

Nacido en una familia de granjeros en Williamsport, Pensilvania, Callenbach asistió a la Universidad de Chicago, donde se vio atraído por la entonces “nueva ola” de atención seria al cine como forma de arte.





Todo por hacer

ELECCIONES PARLAMENTARIAS

LAS ELECCIONES PARLAMENTARIAS COMO EL DÍA DE LA MARMOTA



Que nuestra vía no sea explorar el camino institucional lo tenemos bien claro. Ya hemos afirmado otras ocasiones como medio alternativo que nos parece una vía completamente estéril e, incluso, contraproducente para una verdadera transformación social y política.

No estamos ante nada nuevo, siempre sucede la apertura de nuevos ciclos reformistas en los regímenes bajo el capitalismo, para introducirnos en la rueda del electoralismo con perversas amenazas sobre la llegada de algo peor: el fascismo. Siempre alertando con las orejas del lobo, en un discurso reactivo completamente a contrapié,

y que determina que no haya posibilidad de tejer alternativas y una agenda propia desde los movimientos sociales.

No desees frenar en las urnas, lo que no se ha frenado en los espacios sociales

La consecuencia de jugar esa carta es la presencia ya desde hace tiempo



Un sindicato combativo, honesto y solidario

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



de la ultraderecha en las instituciones parlamentarias; sin olvidar que, en el contexto español, la extrema derecha nunca ha abandonado en esencia otras instituciones como la judicial, policial, militar etc. Porque, evidentemente, estaba bien claro que no se frenaría en las urnas, lo que no se ha tenido voluntad de frenar en las calles mediante la asfixia a todos los niveles de la extrema derecha española.

Los medios de comunicación ya sabemos que han tenido una enorme responsabilidad de este hecho, de alimentar discursos de ultraderecha desde sus púlpitos, pero es que no es nada nuevo bajo el sol. Para esos fines trabajan los medios del propio sistema. Sin embargo, la responsabilidad de ese ascenso de la ultraderecha en el marco social, no solamente en los parlamentos, ha tenido como protagonista a las fuerzas del neorreformismo, en este caso Podemos y sus marcas, que ahora están embarcadas en esa «Armada invencible» denominada SUMAR.

Hacer campañas elec-

torales centrándose tan solo en criticar a Pablo Motos y Ana Rosa Quintana pues es lo que tiene. El capitalismo si juegas a su juego, tiene unas reglas propias que te deja completamente desarmado y, sino, las cambiará a sus propias necesidades de supervivencia. Cuenta con todos los medios a su alcance, de represión, intimidación, consumo, shock e incluso culturales, para llegar a la conclusión de que con sus normas, siempre gana el matón.

Los escenarios electoralistas: derrota en todos los frentes y pérdida de autonomía de las oprimidas

Obviamente la jugada estratégica del gobierno de Pedro Sánchez tras los resultados de las elecciones municipales del pasado 28 de mayo, no está lanzada de manera alocada en sus lógicas del poder. El PSOE es el ejemplo de «partido de régimen», con una estrategia en la actualidad bien clara y bien engrasada desde hace décadas, incluso hundiendo sus raíces en el tardofranquismo. El PSOE sabe que está en una posición ganadora en cualquiera de

los escenarios, porque el bipartidismo que pretendía romperse en las derivas electorales del Movimiento 15-M, en realidad nunca quedó herido de muerte, y ahora quedará consolidado. En uno de los escenarios posibles, el PSOE conseguirá reeditar el gobierno más progresista de la galaxia, con Sumar en arriendo político mucho más estrecho a los intereses de este primero. Es decir, SUMAR consolidando su deriva como PSOE 2.0. y asegurándose que ninguna de las reformas supongan ninguna clase de avance para las condiciones de vida precaria de las oprimidas.

Si en estos años no han derogado nada relevante del marco conservador y neoliberal previo, menos lo realizarán en los próximos cuatro años. Algunos ejemplos en este sentido han sido; la Reforma Laboral de Yolanda Díaz, que supuso una derrota para la clase trabajadora y un regalo a la patronal. También la Ley Mordaza, que ni siquiera se ha terminado por tocar ante la inmovilidad del PSOE sobre los puntos que han supuesto un tercio de las sanciones económicas, o las devolu-

LA LUCHA ES EL ÚNICO CAMINO

ciones en caliente en las fronteras. O por último, la inmutabilidad de la Ley 15/97 que permitió en su día la entrada de las empresas privadas en la Sanidad Pública, desapareciendo así la posibilidad de supervisar el servicio. Estos ejemplos sirven para desmontar las argumentaciones de los palmeros del progresismo, que ni siquiera han logrado cumplir las expectativas de a quienes les habían generado esas ilusorias esperanzas de cambio. De sobra sabemos que las recetas socialdemócratas solo consiguen hacer retroceder las luchas revolucionarias, y desenfocar una perspectiva de cambios profundos al margen del capitalismo.

En otro de los escenarios, gobernarán PP y VOX conjuntamente, y en ese caso los partidos adalides del progresismo, rescatarán algunos viejos mantras para sacarse cualquier responsabilidad de encima. Airearán la bandera antifascista, espolearán a los sindicatos burocráticos para que hagan alguna mención de amenaza no

cumplida de huelga, y tratarán de renovar unas esperanzas sobre la nada. Los ayuntamientos del cambio pasaron sin pena ni gloria, nada queda de aquellos vientos que parecían querer asaltar los cielos, solo egos malheridos y las verdaderamente clases oprimidas engañadas y cansadas. Lo que sí ha quedado es la calle desierta, el espacio social que se vendió en beneficio de unas urnas envenenadas, y un marco sociológico balanceado mucho hacia la derecha.

Fin del ciclo neorreformista, ¿y ahora qué?

Es en este sentido que debemos ver en cualquiera de los escenarios un claro fin de ciclo político y social del neorreformismo. Se intentará reeditar, bajo otras marcas o con otras herramientas, y volverán a llamar a copar las calles para inflar nuevamente el globo socialdemócrata que está destinado a pincharse y favorecer el avance del dominio capitalista. Desde los diversos anarquismos en Madrid, concre-

tamente, se tienen ante sí mismos el espacio de debate abierto a encontrarse, y organizar cómo debe efectuarse esa vuelta a las calles en cualquier escenario. Al anarquismo madrileño no le puede pillar a pie cambiado nuevamente esta situación que pueda abrirse como ocurrió en el Movimiento 15-M. De hecho, no debe esperarse a que eso suceda, sino visto el panorama presentado dotarse desde ya de una visión estratégica para alimentar y guiar ese regreso a una senda de lucha social. Anarcosindicalismo, espacios autónomos, movimientos vecinales, huertos urbanos, ateneos culturales, y cualquier otro espacio deben erigirse como células de lucha y organización, coordinadas para tal finalidad.

Definirnos como anarquistas no significa que no hagamos lecturas políticas en clave electoral, evidentemente, aunque una de las cuestiones que según nosotras debería sacudirse es el parlamentarismo por ser contrario a los intereses de las

oprimidas, no podemos ser ajenas a las dinámicas electorales, analizarlas y criticarlas de manera que nos acerquemos más hacia perspectivas revolucionarias, y no reformistas del poder autoritario. Nosotras creemos que la lucha es el único camino, y nos escama bastante ver a líderes o palmeros del neorreformismo acusando al movimiento libertario de promover la abstención y ser responsables de sus fracasos electorales, o bien afirmar que el pueblo vota mal, y que los obreros se han derechizado. Si el contexto actual que nos encontramos es de derechización social no solamente es por el perfecto manejo político y pedagógico que hace el capitalismo sobre lo cultural, sino también se debe a una izquierda reformista post-movimiento 15M que ha aceptado el marco sociológico de la derecha.

Si durante varios años vienes con la misma cantinela de votar con la esperanza de cambiar las reglas de juego desde dentro de las instituciones, y asaltar los cielos, y una vez en el gobierno más progresista de la gal-

axia, no solamente no haces nada a favor de la clase a la que has romantizado y solicitado el voto, sino que gobiernas en favor del sistema capitalista como mal menor, la gente (a la que no se la puede tratar infantilmente como si fueran idiotas) te da la espalda y busca otras opciones. Y es en ese punto, que con todo el contexto fraguado desde el sistema, se encuentra una ultraderecha para recoger los platos rotos de una falsa quimera de reformismo liderada por Podemos y sus marcas territoriales. Es decir, la responsabilidad directa de las consecuencias sociales y electorales, son tus propias acciones contradictorias remando en contra de las clases oprimidas.

«Si no luchas, no te puedes quejar» o cómo solo organizarnos hará que salgamos de esta

La abstención, además, no creemos que sea un completo reflejo de resistencia al poder, ya que sabemos que del total de abstencionismo en el Estado español en cualquiera de los procesos electorales, solo una pequeña parte corresponde a esa perspectiva.

La mayoría de la abstención corresponde a una desafección política como síntoma, pero no como motor revolucionario y de acción de lucha en otros ámbitos sociales. Es por eso que nosotras que sí optamos por no votar, no nos desentendemos de la política cotidiana, en los barrios y en la coordinación amplia con sectores netamente anticapitalistas, revolucionarios o, al menos, de resistencia honesta a la dominación que sufrimos por el sistema.

Es por ello que nos parece completamente tirar balones fuera concluir que la derecha vence y la izquierda parlamentaria palma porque desde el anticapitalismo revolucionario proponemos la abstención. Por ello mismo, además de abstenernos (o votar nulo, o cualquier otra fórmula de disconformidad electoral) proponemos organizarnos socialmente, y participar de los colectivos y movimientos sociales que luchan día tras día para estar un poquito más cerca de una revolución que nos devuelva las riendas de nuestras vidas en común.