BOLETIN MENSUAL
NOTICIAS MARÍTIMAS
SECTOR MAR
JULIO 2019
EPOCA 2 NUMERO 50
www.marypuertos.org

MACARENA AMORES GARCÍA
Gabinete Prensa CGT Mar y Puertos

La prensa del Gobierno nos está vendiendo la reducción de llegadas de personas migrantes como un éxito de las negociaciones entre el Estado español y Marruecos. Pero la realidad es que detrás de este descenso, traducido a cifras que nos repiten constantemente algunos medios, existe una brutal represión hacia quienes quieren poner fin a una vida de miseria y horrores en países empobrecidos, en los que nada ni nadie garantiza el menor respeto por los derechos fundamentales.

A pocos kilómetros, en la frontera de Ceuta y Melilla, se están llevando a cabo redadas indiscriminadas y devoluciones de personas sin ningún tipo de consideración ni respeto a las mismas o a las circunstancias que las han obligado a salir de sus lugares de origen. Se están violando derechos fundamentales de seres humanos totalmente indefensos, obviando resoluciones internacionales en materia migratoria, a la vez que se celebra la "buena noticia" de estos datos sin profundizar en sus causas. Además, el Estado español está invirtiendo importantes cantidades de dinero público en medidas contra los flujos migratorios, que lejos de ayudar a estas personas desesperadas van encaminadas a fortalecer el control y la seguridad contra ellas.

Esta política del Partido Socialista solo sigue desarrollando los preceptos marcados por Unión Europea. En algunos países son más notorios, como en Italia o Malta, donde no han dudado en cerrar sus fronteras persiguiendo a todos aquellos colectivos que se atreven a transgredir estas normas. Lo veíamos no hace demasiados días cuando Carola Rackete, la capitana del barco de ayuda humanitaria Sea Watch 3, atracaba en un puerto italiano desobedeciendo las órdenes de Matteo Salvini con 41 personas migrantes a bordo. En nuestro país, ya andan advirtiendo también a otras oenegés por el estilo de posibles multas, con cuantías elevadísimas, por continuar con estas labores de rescate de vidas en el Mediterráneo.

El gobierno del Estado español tiene un grave problema, y es que se autodefine como "socialista" y "obrero". Sin embargo, no basta con decirlo, luego tiene que demostrarlo y aquí se complica todo. No debe ser fácil para los socialdemócratas españoles mantener un discurso sobre la migración que no guarda coherencia entre lo que expresa y lo que finalmente termina siendo.

Sánchez ha tenido que ingeniárselas, o se las está ingeniando, para crear un escenario que contente a sus todavía dormidos votantes y simpatizantes, y a la "Europa Fortaleza". Hizo del "postureo mediático" con el Auquarius una oportunidad para proyectarse de cara al ciclo-circo electoral que estaba a punto de abrirse y que acabamos de cerrar hace apenas un par de meses con las municipales. El PSOE ha logrado, en comparación con el resto de fuerzas políticas, unos resultados más que aceptables y se ha hecho con el control de los consistorios de ciudades y municipios importantes, así como de organismos que mantienen el "ritmo de vida" de muchas de estas personas que dicen servir al pueblo desde su condición de obreras y socialistas. Los socialdemócratas necesitan consolidarse ante la opinión pública. Necesitan contentar al mayor número de gente. Por eso lo mismo te los encuentras en foros sobre migración, dando titulares bonitos a los medios, que cerrando acuerdos millonarios para que países sobre los que pesan serias dudas en cuanto al respeto de los derechos humanos no dejen salir a las personas.

Son muchos los sectores sociales que condenan la ayuda humanitaria y que lo vienen expresando abiertamente en un contexto social donde los discursos de la extrema derecha empiezan a calar y lo que es peor, a tener consecuencias peligrosas.

Cuando digo esto, que los mensajes neofascistas contrarios a la solidaridad internacional entre pueblos llegan ya demasiado lejos, me acuerdo de la experiencia de compañeros trabajadores de Salvamento Marítimo. Me explicaban hace apenas dos semanas en Almería que hasta hace muy poco esas afirmaciones racistas, que la prensa del régimen recopila de determinadas formaciones y repite una y otra vez sin pensar en los efectos que ello pueda traer, se quedaban "a la entrada del puerto". Ahora, desde hace algún tiempo, se puede escuchar alguna que otra voz cuestionando el trabajo que precisamente ellos realizan a través de este servicio público respecto al rescate de personas migrantes. "Es que vosotros los traéis aquí", les dicen. Como si el hecho de salvar a una persona de la muerte en la mar fuera una decisión y no una obligación moral.

La política migratoria del "Partido Español" -porque quizás deberíamos empezar a llamar a las cosas y a las personas por su verdadero nombre-, tiene además de la

SECTOR MAR Y PUERTOS
CGT
¡Organizate con nosotras!
Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora
Un sindicato combativo, honesto y solidario

puesta en escena para lanzar su propaganda y justificar sus acciones, tres pilares fundamentales.
El control de la prensa -algo que no es complicado para ningún gobierno cuando la mantiene-, determinando el número de llegadas de las personas migrantes, reproduciendo hasta el infinito el discurso oficial o postura del gobierno, silenciando otras voces o versiones alternativas y criminalizándose a través de esta la labor de entes y organismos de ayuda humanitaria y rescates en la mar.
El control de entes públicos como Sasemar, que depende directamente del Ministerio de Fomento y por lo tanto su dirección obedece las consignas de sus dueños, recortando medios humanos y materiales que fomenta unas condiciones laborales lamentables para las tripulaciones que se juegan la vida en tareas de rescate. Además, han puesto en marcha "cambios" considerables en los protocolos de rescate y en los mecanismos por los fluía la información de los mismos hasta hace unos meses. Para colmo, como guinda, los socialdemócratas trabajan duro para militarizar el servicio de Salvamento Marítimo, aumentando el número de agentes en los controles transfronterizos o incluso destinándoles de forma fija a embarcaciones de rescate.

Por último las inversiones económicas y los acuerdos tanto con la Unión Europea -para continuar colaborando con Frontex- como con el país vecino, Marruecos. Hasta 26 millones de euros hemos regalado al Estado marroquí en vehículos 4x4 que sirvan para realizar labores de seguridad y control en la frontera sur. También se ha formado a militares de la armada marroquí, que ya está operando activamente persiguiendo pateras en zona SAR española. Además, se está levantado un doble vallado en Ceuta y Melilla, con más concertinas, que afiance el perímetro por el que suelen entrar las personas migrantes en su huida hacia Europa.

Somos muchos y muchas quienes estamos denunciando las políticas irrespetuosas de los gobiernos europeos con la vida y la dignidad de las personas migrantes. Tengámoslo en cuenta para la próxima vez que el ministro Marlaska, o cualquier otro u otra de su pandilla "progre", salga por alguna tele de este país hablando de derechos humanos y libertades fundamentales.

EL EMPLEO EN LA ESTIBA PORTUARIA CRECIÓ EN TORNO AL 3,6% EN 2018

Según un informe elaborado por Anesco, las empresas asociadas a la principal patronal de la estiba contrataron en 2018 un total de 1.322.669 jornales de personal estibador –cada jornal equivale a seis horas de trabajo-, lo que representa el 76% del empleo de estiba generado en los puertos españoles. Esta cifra supone un incremento del 3,6% respecto al año anterior, "lo que pone de manifiesto la evolución positiva de la empleabilidad en un sector industrial que es clave en la economía del país", según la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras.

En este sentido, el informe concluye que los jornales contratados por sus empresas asociadas equivalen a 5.745 puestos de trabajo de estibador, del total de 7.550 estibadores que hay actualmente en España. Otras asociaciones empresariales del servicio de manipulación de mercancías generaron el 6% del empleo y el restante 17% de los puestos de trabajo los crearon empresas que no pertenecen a ninguna asociación del sector.

Por otra parte, los Centros Portuarios de Empleo y las Sagep asociadas a Anesco disponen de 4.979 estibadores con contratación indefinida, frente a los 6.439 que forman parte de las plantillas del conjunto de CPE y Sagep, lo que representa un 77% del total. La asociación con mayor representatividad de la estiba tiene asociadas a 37 terminales marítimas y sus empresas emplean a más del 76% de los trabajadores del servicio de manipulación de mercancías del sistema portuario.

Disminuyen un 31% las muertes de migrantes en el mar Mediterráneo intentando alcanzar España, según la OIM

El número de llegadas de migrantes en patera a España continúa descendiendo en lo que va de 2019 al registrarse hasta el 15 de julio un total de 11.706 entradas irregulares a través de la vías marítima, según los datos del Ministerio del Interior, recogidos por Europa Press. Así, se han reducido un 30,6% con respecto al mismo periodo del año pasado, cuando se contabilizaron 16.875 llegadas desde enero hasta mediados de julio.

Las llegadas de migrantes en embarcaciones a España siguen disminuyendo, una tendencia a la baja que comenzó a reflejarse al comienzo del mes de junio y no se producía desde el año 2017 en que se realizan informes quincenales o semanales sobre entradas de personas en situación irregular.

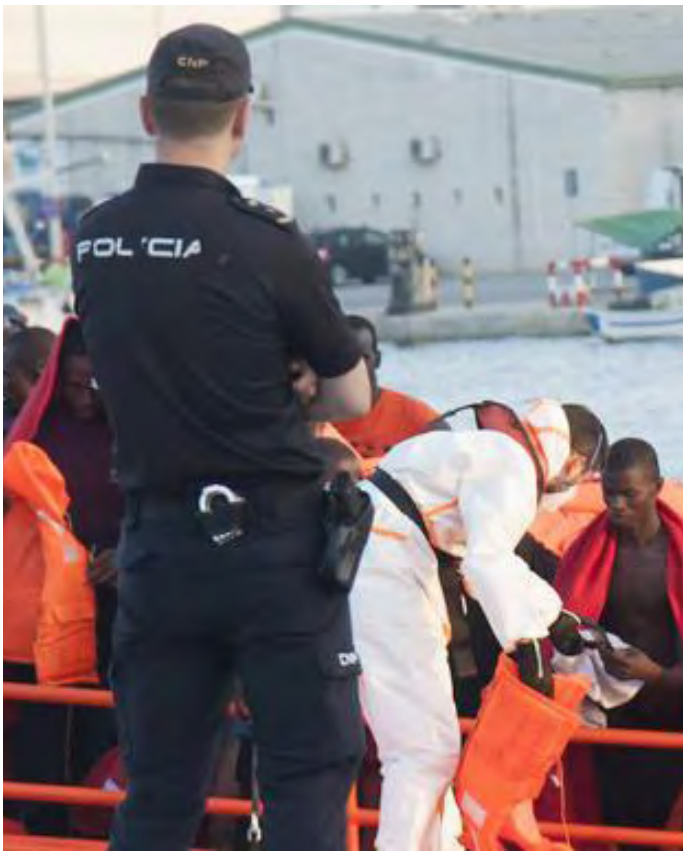
De acuerdo a estos datos facilitados por Interior, desde el 1 de enero hasta el 15 de julio de este año han alcanzado costas españolas 413 embarcaciones, frente a las 688 que lo hicieron en el mismo periodo de 2018, lo que supone un 40% menos.

En 2019, la mayoría de las llegadas se produjeron en enero, mes que registró 4.104 entradas irregulares por la vía marítima. En febrero, entraron 936 personas; en marzo, 588; en abril 995; en mayo 1.433; y en junio, 2.419.

Durante la primera quincena de julio, han llegado en patera 1.228 migrantes, frente a los 2.446 que lo hicieron en los primeros quince días de 2018. Así, desde el Ministerio del Interior han destacado que en lo que va de mes de julio han entrado la mitad de migrantes de los que llegaron en ese periodo en 2018.

De los 11.703 migrantes que han entrado de forma irregular a España en 2019 por la vía marítima, la mayoría (10.877), lo hizo a costas peninsulares y baleares. En cualquier caso, las llegadas a través de esta ruta marítima se han reducido un 30,7% con respecto a 2018 al registrarse casi 5.000 llegadas menos que en 2018.

También han descendido las llegadas por mar hasta Melilla, adonde en el primer semestre del año han llegado por mar 101 personas, lo que representa un 78,9% menos



que en el mismo periodo de 2018, cuando llegaron 479.

Frente al descenso que han experimentado estas dos rutas marítimas hacia España, las llegadas a las costas ceutíes y canarias han aumentado ligeramente, un 0,2% y un 6,7% más, respectivamente, con respecto al mismo periodo del año anterior. En lo que va de año, llegaron por mar a la ciudad de Ceuta 270 migrantes; y a las Islas Canarias, 455.

Por su parte, la Organización Mundial para las Migraciones (OIM) ha contabilizado desde el 1 de enero hasta el 15 de julio un total de 11.480 llegadas de migrantes a través del mar, frente a las 22.931 que contabilizó en el mismo periodo del año pasado. Así, de acuerdo a los datos de este organismo, las llegadas por mar en lo que va de 2019 se han reducido un 50%.

Además, la OIM ha registrado en lo que va de año 203 muertes o desapariciones de migrantes tratando de llegar a España a través de la ruta occidental del mar Mediterráneo. Así, el fallecimiento de personas en esta vía marítima ha descendido un 31% con respecto al año pasado, cuando en el mismo periodo murieron al menos 296 personas en el mar intentando alcanzar costas españolas.

Este año 2019, el mes más trágico ha sido enero, con 62 muertes; en febrero se registraron 19 fallecidos; en marzo, 53; el mes de abril reportó siete muertes; en mayo se registraron 25 fallecidos en el mar; y en junio, 37.

LAS LLEGADAS POR LA VÍA TERRESTRE DESCIENDEN UN 5%

Por otro lado, el número total de entradas irregulares por tierra --que incluye saltos a las vallas fronterizas con Marruecos, entradas a través de los bajos de camiones y en maleteros de coches, entre otras formas-- han disminuido un 5,2% con respecto a 2018. Este año, se han contabilizado 2.964 llegadas por vía terrestre, frente a las 3.125 del año pasado.

En concreto, en los seis primeros meses y medio del año, a Melilla han llegado por tierra 2.397 migrantes de forma irregular, un 6,1% menos que en este periodo de 2018. También las llegadas terrestres a Ceuta han experimentado un descenso del 0,7% con respecto a 2018, al haber llegado 567 personas por esta vía, frente a las 571 del año pasado.

Sumadas las dos vías de entradas irregulares --la terrestre y la marítima--, un total de 14.667 migrantes han llegado a España hasta el 15 de julio, lo que supone un 26,7% menos que en el mismo periodo de 2018, cuando habían entrado de manera irregular a España un total de 19.997 personas, según los datos del Ministerio del Interior.

En concreto, de acuerdo a los datos recopilados por ACNUR sobre las personas que llegan a España de manera irregular --por mar y por tierra--, la mayoría (un 27%) proceden de Marruecos, seguido de Guinea (14,3%) y Mali (13,7%).

A su llegada al Ejecutivo, el Gobierno de Pedro Sánchez se propuso el objetivo de reducir a la mitad el número de llegadas de migrantes en situación irregular a España, después de que en 2018 se alcanzase una cifra récord al contabilizarse casi 65.000.

AURORA OTERO
Activista

Aurora Otero, activista de Pasaje Seguro que participó junto a varios cántabros en la caravana Frontera Sur, hace balance de unos días en los que se acercaron al dolor de las fronteras: los CIEs, las familias que pierden a sus miembros o los rescatadores en el Mediterráneo que ven como se criminaliza su labor de auxilio.

Regresar de la Caravana Abriendo Fronteras siempre es duro. Parece mentira que después de convivir con 300 personas durante 10 días en unas condiciones que no son fáciles precisamente, donde identificamos el bus como nuestro hogar y los polideportivos como nuestra cama, donde uno de los mejores lugares para confraternizar con caravanistas de otros territorios son las colas para el baño, el cuscus, el bocata o la ducha, cuando regresamos a nuestra casa con las ganas de recuperar nuestro espacio físico vital y la inmidad, resulta que también echamos en falta el "espíritu caravanero". Pero sobre todo y ante todo, es duro porque volvemos con la conciencia aún más clara de que las personas siguen sufriendo y muriendo en las fronteras en situaciones que no son tragedias naturales y que son evitables.

La Caravana es un oasis de personas luchando por el derecho a migrar y a no migrar para todas. Porque no concebimos un mundo donde nosotras no tengamos ningún problema en atravesar las fronteras y otras tengan que morir por intentarlo. Y cuando regresamos a nuestros pueblos y ciudades somos conscientes de lo normalizado que está el que las migrantes mueran cuando en nuestro oasis de Caravana eso sigue siendo una barbaridad.

Y así, a los tres días del regreso oímos la noticia de otro naufragio más. Esta vez han muerto al menos 150 personas migrantes en el naufragio de una embarcación frente a las costas de Libia. La noticia la ha dado ACNUR calificándola como la mayor tragedia de este año en el Mediterráneo y el dirigente de este organismo, Filippo Grandi, vuelve a dar la voz de alarma: "hay que establecer el salvamento en el mar (justo aquel que Europa ha prohibido y criminalizado), poner fin a las detenciones de refugiados y migrantes en Libia, aumentar las vías seguras fuera de territorio libio. Todo ello debe hacerse de inmediato, antes de que sea demasiado tarde".

¿Tarde para qué? ¿ Para quiénes? ¿Acaso no es ya demasiado tarde para las 33.293 personas ahogadas en el Mediterráneo desde 1993 intentando llegar a Europa? Se calcula que por cada cadáver rescatado hay 2 más desaparecidos e incontables muertes intentando atravesar el desierto del Sahara.¿Acaso no es demasiado tarde también para sus familias? ¿ Puede haber mayor hipocresía cuando cada vez que hay un foro internacional para tratar el tema migratorio lo único que se hace es aumentar el control y blindar más las fronteras?

Este año nos hemos unido con activistas italianas de la Caravana Migranti (movimiento similar a la caravana Abriendo Fronteras nacido en Italia en 2014) a quienes acompañaban familiares de migrantes desaparecidos en distintas partes del mundo. Jóvenes desaparecidos intentando cruzar fronteras:

- ***Ana vivía con su familia de forma acomodada en Honduras. Oscar, su único hijo, al cumplir los 17***

años decidió abandonar su país porque no aceptó que su único futuro fuese formar parte de una "mara". Desapareció en México en 2010. Desde entonces Ana sólo vive para buscarle. En esa lucha ha dejado su país y tambien su salud.

- ***Suaad, madre tunecina, busca a su hijo desde hace 9 años. Entre sollozos nos cuenta como, sin comentar nada, se fue un día para el norte, al salir de la escuela. Sabe que llegó a Italia y ahí le perdió todo rastro. Desde entonces el objetivo de su vida es encontrarlo, vivo o muerto. Vive enferma y ha envejecido aceleradamente.***

- ***Mario, mexicano, hermano de un desaparecido nos habla de la que él denomina "la maldición del desparecido", porque la familia no sólo pierde al familiar si no que lo pierde todo: trabajo (por buscarle), ahorros (gastados en la búsqueda), familia (surgen tensiones), amigos ("algo habrán hecho" piensan), salud…. Nos habla también de que nadie piensa en que va a ser de los descendientes de aquellos que migraron por motivos económicos cuando con su muerte la situación familiar empeora aún más. Nadie habla de ellos y nadie se preocupa por ellos.***

Se repiten historias de muerte, desapariciones y sufrimiento en todas las fronteras del mundo. En un mundo donde se ha instaurado la necropolítica, porque para las que ostentan el poder unas vidas tienen valor y otras no y a consecuencia de ella las fronteras se han convertido en "espacios de no derechos".

Una de las mesas redondas más emocionantes a la que hemos asistido fue en Motril, sobre el rescate. En ella Miguel Roldán, joven bombero malagueño, que por rescatar náufragos ha sido acusado de tráfico ilegal de personas y al que le piden por ello 20 años de cárcel. Nos estremece escucharle decir que la parte más difícil de rescatar es "cuando pasas de rescatador a juez porque si el número de personas naufragando es elevado para poder socorrerlas a todas, sabes que si acudes al lado derecho luego será demasiado tarde para rescatar a las del lado izquierdo de la embarcación. Es la parte más dura, porque estas teniendo que decidir quién vive y quién no".

Familiares de jóvenes desaparecidos le agradecieron su trabajo "Ójala ellos hubieran encontrado en su ruta migratoria a alguien como tú", dijeron. Aclaró que "se habla de ayuda humanitaria como si fuéramos los voluntarios los responsables de salvar vidas cuando esto no es lo natural. Tenemos que luchar para que lo hagan profesionales, y de una forma reglada. Si no, se termina en que los rescatadores somos criminales".

Interviene también Manuel Capa, trabajador de Salvamento Marítimo para el cual "es imprescindible que el cuerpo siga siendo público y civil" y que se pueda revertir la militarización que ha sufrido en el último año tras la designación de un mando único que recae en un general de la Guardia Civil. "Nosotros nos aferramos al derecho marítimo para seguir trabajando. Y se nos ha criminalizado por ello. Somos civiles y recogemos náufragos, son personas, no migrantes, esa es la diferencia con el tratamiento de un cuerpo militar".

Relata como esta la situación tras los últimos acuerdos con Marruecos. Ahora les esta totalmente prohibido entrar en zona SAR (Zona de Salvamento y Rescate) marroquí para realizar rescates así que tienen que avisar a las autoridades marroquis y sus equipos de salvamento

tardan una media de 6 u 8 horas en llegar. Ellos esperan alejados, casi escondidos si pudiesen, por si en ese tiempo se hunden, porque dice que si se acercan se van todos hacia el lado que estén para que les rescaten y así ya ha volcado alguna embarcación.

En la actualidad Salvamento Marítimo esta integrado por diez lanchas y ochenta personas que trabajan en dos turnos semanales. "Hay una carga psicológica muy importante. Muchos compañeros están de baja laboral por este motivo, gente con mucha experiencia pero no pueden superar lo que estan viviendo en la actualidad. Estamos pidiendo cuarenta personas más para toda Andalucía. Más manos, más vidas" sentencia.

En esta Caravana han participado un porcentaje muy importante de jóvenes que vuelven muy sensibilizados para sumarse a la lucha. La Caravana es feminista, no porque en ella viajen alrededor de un 75% de mujeres, sino porque queremos hacer visible la presencia de mujeres en los procesos migratorios desde una visión que no revictimice ni homogenice sus perfiles ni sus proyectos migratorios.

Cada año tenemos más claro lo importante que es crear estos espacios que nos permiten tejer una red estatal e internacional para trabajar en favor del respeto de los Derechos Humanos de las personas migrantes porque nos percatamos de que hay muchas personas trabajando en una acogida digna a las migrantes y muchos proyectos que apoyar y porque no queremos aceptar los mensajes racistas y neofascistas que difunden los medios de comunicación que sostienen el poder queriendo que creamos que los y las inmigrantes son nuestros enemigos y enemigas.

Sabemos que el enemigo es quién quiere explotarles y explotarnos aunque legitime su posición por haber llegado a ella a través de las urnas. Seguiremos señalándolos a ellos como culpables de asesinato y haremos todo lo que esté en nuestra mano para que la historia les juzgue por ello, mientras seguimos intentando mejorar la vida de los personas que un día se vieron obligadas a emprender un proceso migratorio.

FUENTE:AQUÍ

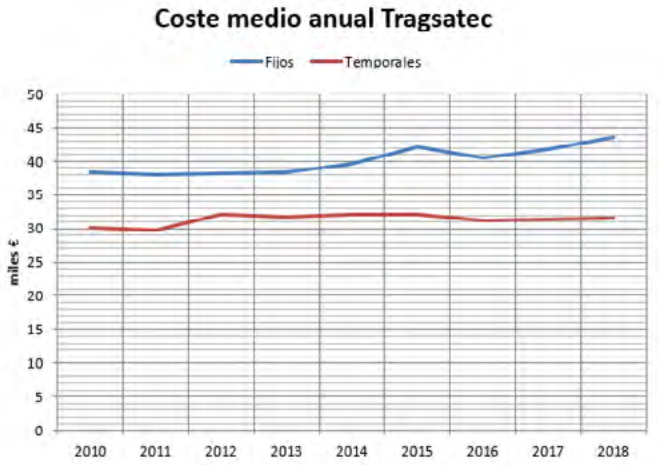
HUMOR GRÁFICO

La temporalidad sigue aumentando en Tragsatec y alcanza un nuevo máximo del 54,32% a cierre de 2018, en contraposición con el empleo fijo que registra otro mínimo histórico de 2498 trabajadores y trabajadoras, según los datos económicos presentados en la reunión mantenida entre la Dirección y la Representación Sindical Estatal (RSE).

La precarización de las condiciones laborales va en aumento pese al cambio de Gobierno y de Dirección de la empresa, debido a la aplicación de las políticas liberales dictadas por la Troika de recorte en el gasto público y al sustento de una cúpula directiva desproporcionada y no productiva.

La demora en la aplicación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPGE) de 2017 y 2018, tanto en lo referente a las tasas de reposición como a la estabilización de empleo temporal, perjudica a los trabajadores y las trabajadoras en fraude de ley cuya encomienda estaba o está próxima a finalizar, pues podrían haber convertido su contrato en fijo y reubicarse en otra.

Por el contrario, lo anterior sigue las directrices de congelación salarial del Ministerio de Hacienda porque ahorra puestos fijos que no computan para la masa salarial, por lo que su incremento anual es cero o negativo.



El Coste medio anual fijo aumenta debido a la acumulación de antigüedad y la provisión de la jornada laboral de 37,5 horas semanales para 2019.

El Coste medio anual temporal debería seguir una tendencia más alcista que el fijo al incrementarse las contrataciones pero se contrarresta con la ruptura en la acumulación de antigüedad por la alta rotación de personal y por no pagar todavía en 2018 el Plus de Convenio a quien corresponde. A su vez, la rotación enmascara una mala praxis empresarial conocida entre los trabajadores y las trabajadoras como la “nevera” o el “oreo”, que consiste en encadenar contratos temporales con una interrupción entre ellos suficiente para romper la unidad esencial del vínculo a fin de no pagar antigüedad.

En el intervalo considerado, de 2010 a 2018, el promedio del Coste medio anual fijo es 40.066 €, mientras que el temporal es 31.351 €. De esto se deduce que el promedio de la brecha salarial entre el personal fijo y el temporal es del 21,75%, que cada año se agranda siendo en 2018 del 27,45%.

Este Coste medio anual de dos velocidades, doble escala salarial o tarifa plana de salarios temporales, permite a la

Dirección mantener los márgenes de los proyectos y así poder repartir beneficios al organigrama y a los accionistas a costa de la precariedad laboral que, a su vez, redunda en la pérdida de calidad del servicio por no fidelizar a los trabajadores y las trabajadoras como corresponde.

En otro orden, el Director Económico Financiero informó que, como consecuencia de la demora en la aplicación de la LPGE, el exceso de jornada realizado por un trabajador que ha permanecido en la empresa durante todo el año 2018 equivale a 37,5 horas y la compensación para todo el personal es la siguiente:

	Horas	Coste
Temporales	**87.926**	**1.162.000 €**
Fijos	**90.975**	**1.679.000 €**
TOTAL	**178.901**	**2.841.000 €**

Sin embargo, de haberse aplicado lo acordado en convenio colectivo, la compensación del exceso de jornada debería haberse incrementado en un 75% y sería equivalente a 65,625 horas por trabajador.

Por tanto, la interpretación que hace la Dirección de que el exceso de jornada no tiene consideración de horas extraordinarias le supone un ahorro de 2.130.750 € a costa de que cada trabajador deje de descansar 28,125 horas o deje de ingresar 371,81 €, si tiene contrato temporal, ó 519,19 €, si tiene contrato fijo.

Por último, los incrementos retributivos de la LPGE no han conseguido contrarrestar las subidas del IPC a lo largo de estos años y su consecuencia es una pérdida del poder adquisitivo del 4,724% desde 2010 a 2018, con el refrendo de los sindicatos encargados de mantener la paz social.

Año	Incremento salarial (%)	IPC (%)	Incremento poder adquisitivo (%)
2010	**0**	**3,0**	**-3**
2011	**2,15**	**2,4**	**-0,25**
2012	**0**	**2,9**	**-2,9**
2013	**0,8**	**0,3**	**0,5**
2014	**0**	**-1,0**	**1**
2015	**0**	**0,0**	**0**
2016	**1**	**1,6**	**-0,6**
2017	**1**	**1,1**	**-0,1**
2018	**1,825**	**1,2**	**0,625**

La Unidad, la Organización, al margen de los sindicatos del régimen, y la Lucha de los trabajadores y las trabajadoras son el único camino para defender los puestos de trabajo y los derechos laborales, gobierne quien gobierne.

Curiosidades

Proteínas

El mar es una de las principales despensas y fuente de proteínas del mundo. Las capturas pesqueras alcanzaron en el año 1990 los 91 millones de toneladas.

SE MANTIENE LA CONVOCATORIA DE HUELGA INDEFINIDA

Tragsatec: Islas Columbretes

MACARENA AMORES GARCÍA
Gabinete Prensa CGT Mar y Puertos

Desde el Gobierno aún no han indicado los servicios mínimos para las jornadas de huelga.

El acto de conciliación entre la empresa Tragsatec y los trabajadores de la reserva marina de Les Columbretes (Castellón) terminó el pasado viernes sin acuerdo, obligando a la plantilla a iniciar una huelga indefinida desde el próximo 3 de agosto.

La plantilla de guardas exige a Tragsatec mejoras en la jornada laboral, la revisión los contratos de estos trabajadores, que en algunos casos llevan más de una década prestando sus servicios en el archipiélago, y el reconocimiento de la categoría profesional de los mismos.

Los guardas aseguran que no saben qué impacto tendrá esta huelga en las actividades y funciones que desempeñan en las islas, como tampoco en el ecosistema de las mismas. En este sentido y hasta la fecha, desde el ministerio correspondiente todavía no ha informado de los servicios mínimos que se fijarán durante los días de protesta.

Entre las funciones que deben desempeñar sus profesionales en esta zona especialmente protegida está el control del tráfico marítimo (con atención a la emisora desde las 8 de la mañana hasta las 10 de la noche), el uso de las boyas, el apoyo a campañas científicas y el mantenimiento general de las instalaciones del archipiélago.

Los trabajadores han encontrado un importante respaldo sindical y el próximo sábado 3 de agosto, día de inicio de la huelga indefinida, se celebrará en el Pinar del Grao de Castellón un acto de apoyo a los guardas de Les Columbretes, como muestra de solidaridad con ellos de cara a las jornadas de lucha a las que deberán enfrentarse.

Desde CGT subrayan las especiales características que tiene este tipo de empleos para las personas que deben ganarse la vida desarrollándolo y la importancia que tiene, desde la sociedad, el apoyo a trabajadores en estas circunstancias.

EL PUERTO DE MÁLAGA DESPEGA EN EL INICIO DE LA OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO

Finaliza el primer mes de esta operativa con incrementos en el número de pasajeros y vehículos embarcados.

Completado el primer mes de la Operación Paso del Estrecho (OPE), las cifras de los movimientos de pasajeros y vehículos entre los puertos de Málaga y Melilla superan a las que se obtuvieron para el mismo periodo de tiempo en 2018.

Según fuentes oficiales de Protección Civil, entre el 15 de junio y el 21 de julio, desde los muelles malagueños se han completado un total de 68 rotaciones ejecutadas por los buques de Baleària y Trasmediterránea.

Mantenidas las habituales navegaciones diarias que los ferries de estas dos navieras cumplimentan con la Ciudad Autónoma: siete viajes semanales para Trasmediterránea y seis para Baleàeria, el cómputo de embarques desde el inicio de la OPE hasta el pasado domingo alcanza los 29.953 pasajeros; una cifra que supone un aumento del 6,2% con respecto al pasado año.

Frente a estas cifras al alza, las referidas al movimiento de vehículos reflejan un significativo crecimiento del 37,3 %, un porcentaje que ha supuesto que en los 37 primeros días de la Operación Paso del Estrecho malacitana se hayan embarcado 4.552 coches; unos guarismos que posicionan a Málaga en el sexto puesto de los 15 puertos que participan en este tránsito marítimo estival.

Con estos números en positivo y con el recuerdo de que a finales de julio de 2018, tanto Baleària como Trasmediterránea tuvieron que colgar en sus respectivas oficinas de venta de billetes el cartel de barco completo, las expectativas de la OPE malagueña para los próximos meses apuntan a unas cifras de récord.

Mejoradas las instalaciones para la recepción de viajeros en la zona de San Andrés; un complejo de 12.803 metros cuadrados de superficie compuesto por dos grandes carpas para vehículos más una serie de módulos destinados a higiene, sanidad, asistencia a pasajeros, bar y venta de pasajes, la gran baza que este año juega el puerto malacitano, con independencia de las infraestructuras en tierra, se centra en los buques que están navegando en esta ruta.

Mantenidos por parte de Trasmediterránea los ferries Ciudad Autónoma Melilla y Ciudad de Granada en su rotación semanal de los lunes, a estos dos barcos que pueden embarcar cada uno de ellos un máximo de 1.200 pasajeros habría que añadir el buque Silicia de Baleària que, con una capacidad para 950 viajeros, mejora considerablemente las prestaciones de embarque que hasta la fecha había ofrecido esta naviera.

Baleària lanza al mar su tercer smart ship a gas

La naviera Baleària empieza a navegar hoy con su tercer buque propulsado a gas natural licuado (GNL), el 'Abel Matutes', que ha sido sometido a un cambio de motores en los últimos meses. Se suma así al smart ship de nueva construcción 'Hypatia de Alejandría' y al también remotorizado 'Nápoles', que ya están operando propulsados por esta energía más limpia que el combustible convencional.

El 'Abel Matutes' cubre desde esta noche la línea Valencia-Ibiza-Palma y a finales de mes se incorporará a la ruta Huelva-Canarias, donde actualmente ya navega el otro ferry remotorizado a gas de la compañía, el 'Nápoles'. Los motores principales del ferry se han sustituido por dos motores duales MAK 9M 46, que le permiten navegar tanto con gas natural como con fuel. En los trabajos, que han durado cinco meses, se han instalado dos tanques de 178 metros cúbicos cada uno, que le permitirán tener una autonomía de unas 1.000 millas.

Las modificaciones le permiten navegar con GNL, que reduce hasta un 35% las emisiones de CO2, un 85% las de Nox y el 100% del azufre y partículas, lo que tiene un efecto inmediato en la mejora de la calidad del aire y la reducción del efecto invernadero, han explicado desde la naviera. Además, por otra parte, también se reduce la contaminación acústica. Según Baleària, el buque ha realizado esta mañana las pruebas de mar con resultados satisfactorios. Cabe destacar que este fue el primer ferry de pasaje en España en navegar con generadores auxiliares a gas en 2017. Este proyecto, que se inició en 2015, fue el primer contacto con la navegación a gas natural de Baleària, que actualmente es la naviera pionera en el uso de GNL como combustible.

Motores de Wärtsilä para la alta velocidad marítima en Canarias

El fabricante de buques Incat Tasmania ha entregado a Naviera Armas, dueña de Trasmediterránea, el buque de alta velocidad, de 111 metros lineales, con el que va a operar en España. La embarcación partió de Hobart a Canarias propulsado por motores de Wärtsilä.

La unidad ha logrado más de 42 nudos con 600 toneladas de peso muerto durante las pruebas de velocidad, «logrando fácilmente su velocidad de contrato y la velocidad de servicio cargada requerida para las rutas españolas», indicó el fabricante de buques al que Naviera Armas ha contratado la construcción.

El barco, llamado Volcán de Tagoro, llegará a las islas a través de Auckland, a hasta Tahití y el Canal de Panamá, antes de cruzar el Atlántico en su camino a Las Palmas. La tripulación del Volcán de Tagoro llegó a Tasmania a fines de junio para familiarizarse con el barco y participar en las pruebas en el mar. Naviera Armas operará el buque en las rutas con Canarias. El Volcán de Tagoro tiene capacidad para 1.200 personas, incluida la tripulación y puede acoger a 401 automóviles.

El buque de Baleària estará inoperativo hasta el día 18 por los daños tras una colisión con otra embarcación en Alcúdia

El buque de Baleària 'Jaume III' estará inoperativo, en su ruta Alcúdia-Ciutadella-Barcelona, hasta el próximo jueves día 18, cuando se prevé que retome su actividad, tras reparar los daños ocasionados por la colisión que ha tenido lugar este viernes en el puerto de Alcúdia con una embarcación de Trasmediterranea que estaba atracada.

Según ha informado la naviera en un comunicado, reubicará a los pasajeros afectados por la inactividad de la embarcación durante estos días en dos de sus otros dos buques, el 'Hypatia de Alejandría' y el fast ferry 'Nixe'.

Además, ha programado un servicio extra para el domingo entre Alcúdia y Ciutadella para facilitar las conexiones interinsulares y ha ofrecido, también, la posibilidad de cambiar la fecha del viaje o devolver el importe de la reserva a los pasajeros afectos.

Cabe recordar que la colisión se ha producido durante una maniobra de cambio de atraque, sin pasaje ni carga, abordando levemente el buque 'Alcántara Dos', que estaba atracado, también sin pasaje ni carga.

Plan de prevención de riesgos laborales

El plan de prevención de riesgos laborales es la herramienta a través de la cual se integra la actividad preventiva de la empresa en su sistema general de gestión, estableciendo la política de prevención de riesgos laborales.

El plan debe reflejarse en un documento que se conservará a disposición de la autoridad laboral, de las autoridades sanitarias y de los representantes de los trabajadores, e incluirá, con la amplitud adecuada a la dimensión y características de la empresa, los siguientes elementos:

- **La identificación de la empresa, de su actividad productiva, el número y características de los centros de trabajo y el número de trabajadores y sus características con relevancia en la prevención de riesgos laborales.**

- **La estructura organizativa de la empresa, identificando las funciones y responsabilidades que asume cada uno de sus niveles jerárquicos y los respectivos cauces de comunicación entre ellos, en relación con la prevención de riesgos laborales.**

- **La organización de la producción en cuanto a la identificación de los distintos procesos técnicos y las prácticas y los procedimientos organizativos existentes en la empresa, en relación con la prevención de riesgos laborales.**

- **La organización de la prevención en la empresa, indicando la modalidad preventiva elegida y los órganos de representación existentes.**

- **La política, los objetivos y metas que en materia preventiva pretende alcanzar la empresa, así como los recursos humanos, técnicos, materiales y económicos de los que va a disponer al efecto.**

Evaluación de los riesgos

¿Qué es?

La evaluación de los riesgos laborales es el proceso dirigido a estimar la magnitud de los riesgos que no hayan podido evitarse, obteniendo la información necesaria para que el empresario esté en condiciones de tomar una decisión apropiada sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas y, en tal caso, sobre el tipo de medidas que deben adoptarse.

¿Qué y cómo se debe evaluar?

Se deben evaluar los riesgos presentes en cada puesto de trabajo. Para ello, se tendrán en cuenta, por un lado, las condiciones de trabajo existentes o previstas y, por otro, el trabajador que ocupa el puesto. En particular, la evaluación de riesgos tomará en consideración, entre otros, los siguientes aspectos:

- **Las características de los locales.**
- **Las instalaciones.**
- **Los equipos de trabajo existentes.**
- **Los agentes químicos, físicos y biológicos presentes o empleados en el trabajo.**
- **La propia organización y ordenación del trabajo en la medida en que influyan en la magnitud de los riesgos.**
- **Así mismo, deberá tenerse en cuenta la posibilidad de que el trabajador que ocupe ese puesto de trabajo sea especialmente sensible, por sus características personales o estado biológico conocido, incluidos aquellos que tengan reconocida la situa-**

ción de discapacidad física, psíquica o sensorial, a alguna de dichas condiciones.

En particular, se tendrán en cuenta los agentes, procedimientos y condiciones de trabajo que pueden influir negativamente en la salud de las trabajadoras embarazadas o en período de lactancia natural, del feto o del niño durante el período de lactancia natural, en cualquier actividad susceptible de presentar un riesgo específico de exposición.

En todo caso la trabajadora embarazada no podrá realizar actividades que supongan riesgo de exposición a los agentes o condiciones de trabajo incluidos en la lista no exhaustiva de la parte A del anexo VIII, del Reglamento de los Servicios de Prevención (en adelante RSP) aprobado por Real Decreto 39/1997 de 17 de enero, cuando, de acuerdo con las conclusiones obtenidas de la evaluación de riesgos, ello pueda poner en peligro su seguridad o su salud o la del feto. Igualmente la trabajadora en período de lactancia no podrá realizar actividades que supongan el riesgo de una exposición a los agentes o condiciones de trabajo enumerados en la lista no exhaustiva del anexo VIII, parte B, del RSP, cuando de la evaluación se desprenda que ello pueda poner en peligro su seguridad o su salud o la del niño durante el período de lactancia natural. En los casos previstos en este párrafo, se adoptarán las medidas previstas en el artículo 26 de la LPRL, con el fin de evitar la exposición a los riesgos indicados.

La evaluación debe servir para identificar los elementos peligrosos, los trabajadores expuestos y la magnitud de los riesgos.

El procedimiento de evaluación utilizado deberá proporcionar confianza sobre su resultado. En caso de duda deberán adoptarse las medidas preventivas más favorables, desde el punto de vista de la prevención.

La evaluación incluirá la realización de las mediciones, análisis o ensayos que se consideren necesarios, salvo que se trate de operaciones, actividades o procesos en los que la directa apreciación profesional acreditada permita llegar a una conclusión, sin necesidad de recurrir a aquellos, siempre que se cumplo lo dispuesto en el párrafo anterior.

En cualquier caso, si existiera normativa específica de aplicación, el procedimiento de evalua-ción deberá ajustarse a las condiciones concretas establecidas en la misma.Cuando la evaluación exija la realización de mediciones, análisis o ensayos y la normativa no indique o concrete los métodos que deben emplearse, o cuando los criterios de evaluación con-templados en dicha normativa deban ser interpretados o precisados a la luz de otros criterios de carácter técnico, se podrán utilizar, si existen, los métodos o criterios recogidos en:

- **Normas UNE**
- **Guías del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo del Instituto Nacional de Silicosis y protocolos y guías del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, así como de Instituciones competentes de las comunidades autónomas.**
- **Normas internacionales.**
- **En ausencia de los anteriores, guías de otras entidades de reconocido prestigio en la mate-ria y otros métodos o criterios profesionales descritos documentalmente que proporcionen un nivel de confianza equivalente.**

Al final del proceso, deberá documentarse la evaluación de los riesgos, incluido cuando el resultado de la evaluación los hiciera necesarios, el resultado de los controles periódicos de las condiciones de trabajo y de la actividad de los trabajadores.

CONTINUARÁ

Libro del mes.

Memoria Historica

Magdalenas sin Azucar

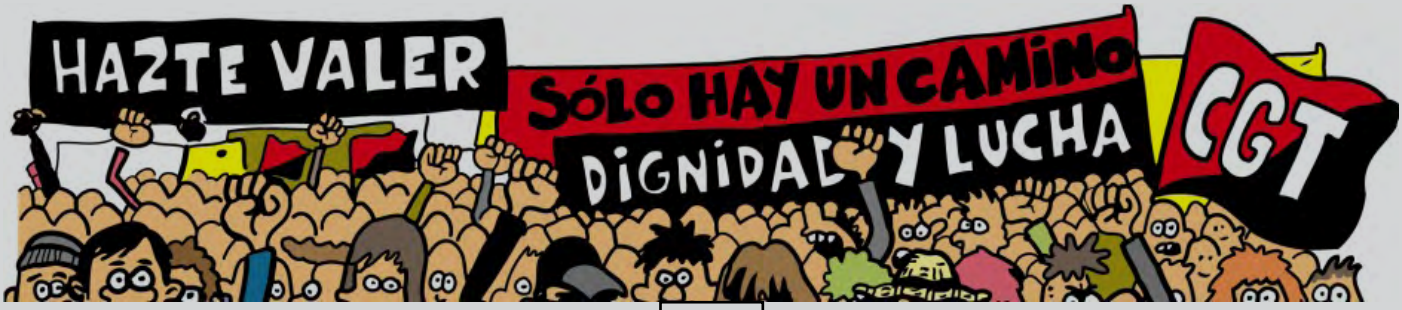
Paco Arenas

Cuando llegó la novela a mis manos lo primero que me llamó la atención fue el título: Magdalenas sin azúcar. Pronto me percaté de la inmensa metáfora que esconde y que afecta a casi todos los personajes de la trama a lo largo de casi un siglo.

Las personas que aparecen tan solo buscan vivir en paz, sin mentiras ni secretos que ocultar. Sin embargo, la realidad cotidiana y sobre todo las circunstancias que la envuelven, más que su propia voluntad, determinan sus vidas, provocando que tengan secretos y mientan, incluso a las personas que más aman. Los personajes evolucionan psicológicamente a lo largo de la novela de manera sorprendente, están vivos. La narrativa es ágil y sobre todo visual, el autor busca la complicidad del lector, transformándolo en un espectador capaz de ver ante sus ojos lo que sucede, no solo en el entorno, sino también en el interior de cada uno de los personajes, haciéndole capaz de sentir los miedos e inseguridades de los mismos, sufriendo o emocionándose con ellos, como ellos.

Magdalenas sin azúcar es una metáfora sobre la libertad y el amor en todas sus formas, condensándose dicha metáfora tanto en el título como en la pregunta con la que se inicia y culmina la historia: ¿Quién llevará flores a los muertos de Juncos si están bajo las aguas del pantano? Jaime Flores Flores (Catedrático de lengua y literatura española Universidad de Puerto Rico-Río Piedras)

Tapa blanda: 468 páginas Editor: Letrame Colección: Novela Idioma: Español ISBN-10: 8417396438



ESTAFA INMOBILIARIA: EL MOVIMIENTO DE VIVIENDA

Vivienda

La lucha por la vivienda ha sido durante estos años una constante en las páginas de este periódico, desde aquel primer desahucio parado en Murcia por un numeroso grupo de vecinas que ocupó media página en un proyecto que aun daba sus primeros pasos, hasta el mes pasado, donde tristemente la portada estaba dedicada a David, vecino de Madrid que se suicidó hace muy poquitas semanas tras años de pelea contra el fondo buitre que compró su casa sin él poder hacer nada.

Unos cuantos años donde en casi todos los números encontramos algunas palabras que evidencian la pluralidad de frentes, caminos, visiones y acciones que han acompañado a este movimiento durante todo este tiempo. Hemos leído sobre mañanas en portales para evitar que una familia se quede en la calle, sobre edificios ocupados para albergar a un buen número de vecinas, sobre la venta de miles de pisos públicos a fondos buitre en Madrid ciudad y comunidad, sobre la ley de vivienda de la PAH y su incansable lucha por su aprobación a nivel nacional y autonómico, sobre la represión policial y judicial contra aquellas que ponen la cara y el cuerpo para evitar un desahucio, sobre el proceso de turistificación y gentrificación en determinados barrios y sus consecuencias sobre el vecindario, sobre los escraches que bien merecido se tiene la clase política, etc. Noticias que recorrían todos los barrios y ciudades de Madrid: Parla, Vallekas, Latina, Hortaleza, Lavapiés, Alcorcón, Tetuán, etc. Pero también otras partes del Estado, y otras ciudades y barrios de diferentes realidades como Torino, Río, Lisboa, etc.

Una lucha global que evidencia un problema a la misma escala, derivado de una visión compartida por las élites, o lo que es lo mismo, derivado de la gestión capitalista de un bien de primera necesidad. Pero frente a ello, existen y existirán tejidos de resistencia: asambleas, asociaciones vecinales, redes informales, PAHs, etc., colectivos que han dejado patente su potencial en este tiempo, demostrando que el hecho de encontrarnos en el propio barrio y generar espacios compartidos, puede crear nuevos escenarios que ni se planteaban hace diez años.

Pero más allá de hacer un repaso a lo acontecido en este tiempo, me gustaría aprovechar estas páginas que me han cedido las compañeras del Todo por Hacer para aportar una serie de idas y venidas de ideas fruto de mi propia experiencia en un colectivo de vivienda de un barrio de Madrid.

Comienzo con una reflexión sobre las metas en un no muy largo plazo, sobre lo siguiente que creo que debería acontecer. Desde un primer momento podríamos dividir dicha lucha en dos vías de trabajo que caminan parejas, por un lado, el curro más del día a día, más de pelear las situaciones propias de las vecinas que formamos parte de las redes del barrio, y por otro, el más reivindicativo en una versión más tradicional, aquel que tiene como objetivo presionar a los poderes públicos y empresariales para que apliquen medidas concretas, como por ejemplo, las campañas contra un banco, o las distintas iniciativas por llevar la Ley de Vivienda de la PAH a las cámaras legislativas autonómicas y al Parlamento nacional, que si bien no han conseguido su aprobación completa, si que han cumplido con el objetivo de mantener vivo el debate público así como plasmar en medidas concretas las reivindicaciones de un amplio y diverso mapa de colectivos.

Pero el trabajo cotidiano, es decir, la paralización de desahucios, la okupación de viviendas, las negociaciones con los tenedores de nuestros pisos, los acompañamientos y cuidados, las visitas a juzgados, las decenas de llamadas y correos electrónicos, etc., creo que vivirá una situación delicada próximamente si no se produce una nueva etapa de acumulación de fuerzas. Al menos nuestra realidad más cercana nos muestra grupos con una larga trayectoria en una lucha que implica caminar sobre realidades realmente difíciles, así como con una fuerte implicación personal, por las inevitables, pero también deseadas, conexiones emocionales que se establecen dentro del propio grupo. Este factor más personal requiere, por un lado, de un fuerte compromiso, así como de dinámicas y herramientas de cuidado dentro de los propios grupos, pero en una lucha con una mayoría importante de colectivos que superan los 5 años, con un núcleo fijo de activistas, es necesario una nueva oleada que produzca ese refuerzo que permita mantener la actividad cotidiana tan necesaria para defender el acceso a una vivienda digna para cualquiera de nosotras.

El otro punto clave es como encontrar hueco dentro de esta dinámica semanal para avanzar con una visión más a largo plazo en acciones que no sólo sean de resistencia ante sus continuas agresiones. Pero, en Madrid, colectivos como la PAH de Parla, o los grupos de vivienda de Vallekas o Carabanchel, tienen que hacer frente a lanzamientos casi todas las semanas, teniendo algunas semanas hasta dos o tres convocatorias de Stop Desahucios, así que imaginad el esfuerzo y trabajo cotidiano necesario, y la dificultad para encontrar recursos para realizar campañas más amplias. También sería conveniente pensar como una lucha que cuenta con gran simpatía por parte de un amplio espectro de la población, que hace frente a un problema que es una constante en nuestras conversaciones en el bar donde desayunamos, con la familia, con las amigas de toda la vida, etc., ha alcanzado una especie de tope de crecimiento. Se ha producido, por un lado, una especialización, y por el otro, una delegación colectiva que evidentemente, en algún momento, no podrá ser sostenible.

La lucha por la vivienda es la última superviviente del movimiento surgido en las plazas aquel mes de mayo, un movimiento que no dudo que todas queremos que siga presente en nuestros barrios, pero que debe ser una responsabilidad colectiva del tejido crítico. Acudir a un desahucio cada cierto tiempo, difundir las convocatorias, aportar a las cajas de resistencia, preguntar e interesarse por el cotidiano de las compañeras, ofrecerse para algún acompañamiento o para alguna gestión burocrática, etc.,

son pequeñas acciones fáciles de encajar dentro de nuestra dinámica semanal que refuerzan nuestras redes.

También, como parte del espectro libertario, echamos en falta una denuncia más radical, entendiendo radical en la acepción que más nos gusta, es decir, que visibilice la raíz del problema, que plantee un discurso crítico con la propiedad privada, el sistema capitalista y la propia Administración pública. Si bien, no vamos a caer en la simplificación de tildar de reformismo todo aquello que escape de nuestros estáticos esquemas, si que es necesario aportar dicho análisis desde espacios compartidos, respetuosos y horizontales, dejando los atriles para los curas, con la intención de sumar y enriquecer a un discurso que debe mantener su pluralidad y proximidad con la diversidad de la propia calle, para poder seguir caminando.

Sabemos de sobra que la lucha por la colectivización y gestión colectiva de las millones de vivienda construidas por todo el territorio, es la única salida real para evitar los abusos y desigualdades actuales, pero esta tiene que compenetrarse con la pelea en torno a las necesidades cotidianas presentes en cada barrio, para no caer en lo de siempre, grupos sobreideologizados sin una práctica real, con un elaborado discurso que no consigue introducir mejoras palpables en nuestras condiciones de existencia.

Las pequeñas victorias fruto del trabajo semanal, como la firma de un alquiler social en un vivienda okupada a una entidad bancaria, adquieren realmente valor por el proceso colectivo de lucha necesario para llegar a ese punto, en el empoderamiento y encuentro de diversas realidades, en el camino recorrido y en el aprendizaje parejo a dicho caminar. La lucha cotidiana nos plantea la posibilidad de recuperar una cultura de lucha, un aprendizaje colectivo que nos enseña que solo peleando salimos de esta, que no podemos esperar nada de nadie, tan solo de nuestras iguales. Sin embargo parte del movimiento libertario ha puesto su foco sobre el hecho en sí, la firma de un alquiler social, por ejemplo, obviando el proceso completo así como las circunstancias personales que envuelven a esa realidad.

Pero retomemos el hilo, otro gran hecho a destacar de dicha lucha es el papel predominante de las mujeres, siendo las verdaderas protagonistas y responsables de todo lo acontecido en este tiempo. Y si has estado alguna vez en una asamblea de barrio, sabrás de lo que hablo. Son ellas las que asumen gran parte del trabajo invisible del cuidado del hogar y de las que allí conviven, y son ellas las que luchan por defenderlo, por ello, no se podría ha-

cer un repaso general a dicha lucha sin nombrar de forma específica el rol de las mujeres en ella. Al igual que con otras temáticas, como decíamos antes, la urgencia del día a día, la cantidad de trabajo a realizar, nos sirve muchas veces a los hombre como parapeto para no reflexionar sobre nuestras dinámicas dentro de estos colectivos. La aparición de espacios propios de mujeres dentro de muchos grupos es, evidentemente, una gran noticia, porque implica profundizar en dinámicas de cuidado, reflexión y lucha, pero a parte, los hombres tenemos que comenzar un curro de revisión para la construcción de espacios más equitativos y empáticos. Repensar nuestros roles dentro de la asamblea, ser más comprensivos con los tiempos y necesidades de cada una, participar de forma más activa en las dinámicas de cuidados, compartir tareas y conocimientos evitando las especializaciones, etc., son algunos de los deberes pendientes que puedo observar en mi círculo más próximo y que estoy convencido que pueden ayudar como punto de partida a más de un grupo de hombres.

La lucha por la vivienda, más allá de denunciar una realidad que tras la última crisis se ha convertido en un gran problema para muchas de nosotras, ha conseguido recuperar parte de unos vínculos de lucha en la periferia, casi desaparecidos tras el auge del asociacionismo vecinal de los años 70, aunque sin alcanzar dicha magnitud. Pero aun así, estas conexiones nos deben servir como punto de partida para reconstruir espacios compartidos de encuentro y de lucha, nos deben servir para avanzar en la recomposición de nuestra comunidad. Es imposible producir cualquier cambio social si no es desde un tejido colectivo, donde sea el propio tejido quien protagonice dicho cambio. El entrecruzamiento entre varias realidades activas que está cristalizando en proyectos como los sindicatos de barrio, donde la lucha por la vivienda comparte escenario con la lucha laboral, feminista, antirracista, etc., es un claro ejemplo del caminar que planteamos para acercarnos a la realidad social y política que tanto soñamos. Tomémonoslo en serio. Tomemos nuestros barrios.

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
CGT
SECTOR MAR Y PUERTOS

Editado por el Sector Mar y Puertos de la Confederación General del Trabajo
Avenida del Cid, 154 Valencia 46014 Teléfono: 681 65 98 35 Fax: 96 3834447
cgt-general@marypuertos.org cgt-comunicaciones@marypuertos.org www.marypuertos.org