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

DICIEMBRE 2020 Nº67

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

con-tenido

03. BARLOVENTO
Elecciones sindicales Amarradores Bilbao

04. PACTO DE TOLEDO
Recomendaciones frente al Pacto de Toledo

08. LA GUERRA DE LA ESTIBA
Leves avances en la negociación de la estiba del puerto de Bilbao

10. SALVAMENTO MARÍTIMO
23.000 vidas, 12 momentos

14. MARTA NEVOT
Todos tenemos una parte migrante

16. MARINA MERCANTE
Notícias Breves

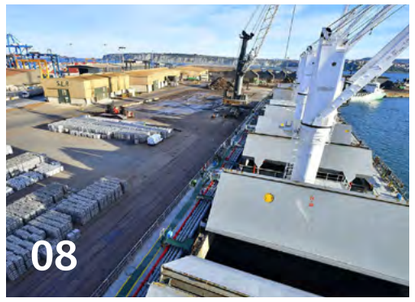
18. MARINA MERCANTE
Naviera Armas, acuerda la refinanciación de su deuda

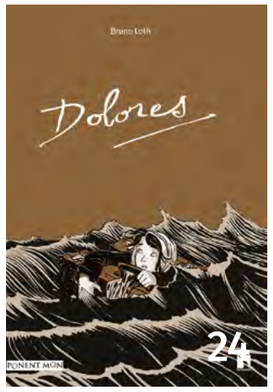
20. CIE´S NO
El año en el que se cerraron los CIE (y se volvieron a abrir)

24. LIBRO DEL MES
Dolores

25. TODO POR HACER
Canarias es la nueva Lesbos: el infierno de Arguineguín

29. JORNADAS LIBERTARIAS
Apoyo Mutuo; el pilar de una nueva sociedad





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

barlovento

ELECCIONES SINDICALES AMARRADORES BILBAO

Recientemente se celebraron elecciones sindicales en AMARRADORES DEL PUERTO DE BILBAO.

Los compañeros de este servicio esencial, fundamental en el funcionamiento de la actividad marítima portuaria, junto a otros colectivos, decidieron organizarse en el Sector Mar y Puertos de la Confederación, y finalmente presentaron candidatura en su empresa. El 17 de diciembre se confirmo su compromiso y el apoyo de sus compañeros. La CGT obtuvo 46 de los 47 votos emitidos, obteniendo los 5 delegados que conforman su Comité de Empresa.

En nombre de quienes formamos parte de esta organización felicitamos a los trabajadores del Amarre en Bilbao y deseamos una fructífera legislatura a los compañeros elegidos, contando con todo nuestro apoyo y solidaridad.

Este resultado se suma a la representación en los Remolcadores de dicho puerto, y a su vez a la que ya ostentamos en los distintos puertos de todo el estado, especialmente en el tráfico interior, confiando que entre todos consigamos seguir impulsando un sindicalismo alternativo, que tan buenos servicios nos ha prestado en los últimos años.

Aprovechamos para reafirmar nuestro compromiso en la defensa de los intereses de los trabajadores, y a seguir aplicando la acción sindical solidaria y generosa como mejor herramienta en la defensa de los intereses comunes.

Si nadie trabaja por ti, que nadie decida por ti.

Recomendaciones frente al Pacto de Toledo

Hay que decirlo desde el principio, CGT rechaza las nuevas recomendaciones del Pacto de Toledo. Y lo hace porque de nuevo se ha impuesto la estrategia de la economía neoliberal y de privatizar todos los servicios públicos para hacer negocio, incluidas las pensiones, sobre los derechos y las necesidades de las personas. Si repasamos algunas de las medidas propuestas nos encontramos con la verdadera intención de políticos, empresarios y sindicatos mayoritarios: Asegurar su negocio.

No al pacto de Toledo

Resulta que teníamos razón y que no hay déficit en la Seguridad Social. Curioso, después de años de campañas en los medios de comunicación para atemorizarnos por la quiebra del sistema y animarnos a suscribir planes privados. Es más, si los gobiernos no hubiesen utilizado ese dinero para gastos impropios habría superávit.

No aseguran las revalorizaciones de las pensiones según el IPC, puesto que cualquier gobierno, incluido este, puede cambiar en cualquier momento la ley que lo aprobase al no estar garantizado como un derecho fundamental.

No se propone la derogación de ninguna de las anteriores reformas, y que tanto daño han hecho al sistema público de pensiones. Ni la de 2011 (gobierno del PSOE), ni la de 2013 (gobierno del PP), pero tampoco el plan de sostenibilidad, por el que disminuyen las pensiones según la esperanza de vida, ni el cómputo de 15 a 25 años para calcular la pensión.

Mantienen alargar la vida laboral de 65 a 67 años y fomentar voluntariamente seguir trabajando después de cumplir la edad legal de jubilación. Incomprensible, no es de sentido común, porque hay en España un 42% de paro juvenil y 300.000 jóvenes que han tenido que emigrar por no encontrar un puesto de trabajo.

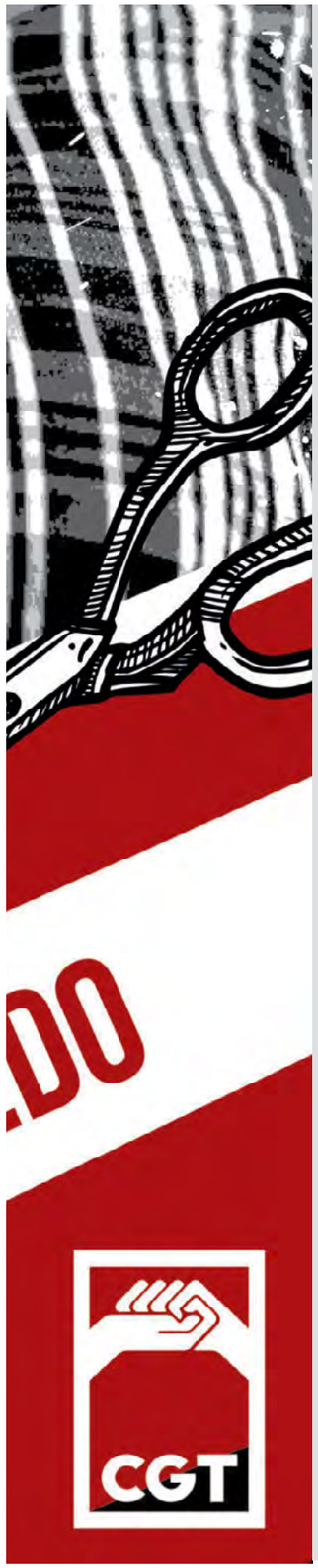
Más de un tercio de las pensiones no llegan al umbral de la pobreza y más de la mitad no alcanzan el salario mínimo actual de 950 €/mes. Y sin embargo no hay una recomendación para revalorizar las pensiones mínimas. Reivindicamos que la pensión mínima sea igual al salario mínimo y éste sea lo que indica la Carta Social Europea, 1.084 €/mes y 14 pagas al año.

Da la espalda a la realidad laboral de un país con contratos precarios y salarios muy bajos que no cotizan como deberían hacerlo. Un 12,3 % de las personas con empleo no superan el umbral de la pobreza. Así será imposible tener pensiones dignas en el futuro.

Introduce los Planes de Pensiones Privados en el sistema público a través de unos planes de empresa acordados en convenios colectivos y por tanto, con el beneplácito de los sindicatos CCOO y UGT, que tienen a su vez intereses económicos en estos planes privados de pensiones de empresa. Eso es lo que buscan los bancos y aseguradoras, el Banco Central de la Unión Europea, el Banco Mundial, etc., para que estos fondos los gestionen ellos como fondos de inversión. Es el primer paso para implantar la mochila austriaca.

No se propone ninguna solución que definitivamente acabe con las deficiencias de las pensiones de viudedad y del resto de pensiones no contributivas.

Este problema no es solo de quienes ahora están cobrando una pensión. El problema es de toda la clase trabajadora que, si no defiende las pensiones de ahora, se va a encontrar con que no existirá ninguna pensión en el futuro.



Un trabajador, con hipotermia al caer al mar en la dársena sur en La Luz

Las Palmas de Gran Canaria

Se encuentra en estado moderado al caer al mar sobre las 10.10 horas de este jueves

Un hombre de 61 años se encuentra en estado moderado al caer al mar sobre las 10.10 horas de este jueves cuando trabajaba en la Dársena Sur del Puerto de La Luz y de Las Palmas de la capital grancanaria.

Según ha informado el Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad (Cecoes) 112, tras recibir el aviso del incidente un helicóptero de Salvamento Marítimo acudió a la zona y rescató al afectado.

En este sentido, el varón presentó una hipotermia de carácter moderado, por lo que fue asistido por el personal del Servicio de Urgencias Canario (SUC) y trasladado en una ambulancia de soporte vital básico al Hospital Universitario Doctor Negrín.

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

Leves avances en la negociación de la estiba del puerto de Bilbao

La reunión que ponía fin a la primera ronda negociadora entre empresas y sindicatos de la estiba en el puerto de Bilbao ha finalizado con algunos avances de menor trascendencia, pero esperanzadores. Tras las dos infructuosas reuniones bipartitas, tampoco se ha conseguido alcanzar un acuerdo en el encuentro tripartito realizado en el Ministerio de Trabajo y Economía Social.

La Directora General de Trabajo, Verónica Martínez, quiso conocer en profundidad cuáles son las "líneas rojas" a las que se remiten las empresas, los puntos que no quieren que entren en la negociación. Se trata de los asuntos referidos a las labores complementarias, sobre todo, un tema ya juzgado y sentenciado en la Unión Europea y sobre el que Competencia tiene una vigilancia activa.

Tras la pausa del almuerzo, la negociación siguió con el análisis del resto de propuestas de ambas partes: nuevo convenio colectivo, regularización de los trabajadores eventuales, condiciones de la maquinara y las instalaciones, turnos de descanso y trabajo, productividad, etc.

En este nuevo clima de diálogo, ambas partes esgrimieron nuevas propuestas que ahora deberán ser analizadas internamente antes de la nueva reunión bipartita prevista para el 30 de diciembre.

Una nueva oportunidad para el diálogo

La "hoja de ruta para una solución negociada" a la crisis de la estiba en el puerto de Bilbao tiene ahora una segunda fase en la que las partes se volverán a encontrar en una nueva ronda de negociaciones en la que están previstas al menos dos nuevas reuniones, la primera de ellas el próximo miércoles, antes del 12 de enero próximo. Al día siguiente, Bilboestiba CPE y los sindicatos tendrán una última oportunidad para llegar a un acuerdo, de nuevo ante la Directora General de Trabajo, Verónica Martínez.

A partir de esa fecha, nos adentramos en terreno desconocido y podrían darse una serie de escenarios en los que no está excluida una nueva huelga por parte de los trabajadores, la presentación de un ERTE por parte de la empresa y/o un recurso al arbitraje de obligado cumplimiento.

Como se recordará, la parte social solicita una garantía de mantenimiento del empleo, la incorporación del personal eventual (alrededor de 100 trabajadores) a la plantilla fija y la negociación de un nuevo Convenio Colectivo. Las empresas, por su parte no desean entrar en la negociación de las denominadas "actividades complementarias", cuyo desempeño por los estibadores se ha considerado ilegal en los tribunales. Tras 57 días de turbulencias laborales, Bilboestiba declara haber tenido pérdidas inasumibles y estudia la presentación de una regulación de empleo temporal. La suspensión de esta medida, junto al abono de la mitad de la paga extra de fin de año, se considera muestra suficiente de buena fe para entablar negociaciones con los representantes de la plantilla. Estos, por su parte, renuncian a continuar con los paros que han llevado al puerto bilbaíno a una "situación catastrófica" en palabras de su presidente, Ricardo Barkala.

La normalidad regresa paulatinamente al puerto de Bilbao, tras 57 días de turbulencias

Salvamento MARITIMO

23.000 VIDAS, 12 MOMENTOS

Catorce años después de la crisis de los cayucos, un nuevo ciclo migratorio ha puesto a prueba a la frontera sur de Europa, Canarias, en un año del que se recordará el muelle de Arguineguín como el icono de un fracaso colectivo y de la afrenta a la dignidad humana que puede generar la tentación de reproducir los errores de Lesbos o Lampedusa.

Pero más allá de sus cifras -23.000 llegadas, más de 600 muertes-, la "Ruta Canaria" ha dejado en 2020 un reguero de historias de vida y muerte, de jóvenes africanos que ya solo tienen esperanza, de niños expuestos a la mayor de las pruebas en el océano, de tragedias que están entre las pesadillas de cualquier marinero y de cómo un puñado de ciudadanos anónimos que se arrojan al mar en una noche sin luna a socorrer a 36 náufragos pueden llegar a rescatar, de paso, a una sociedad sometida a sus peores contradicciones por un virus de más largo recorrido que el de la covid-19, la xenofobia.
Este es un resumen del año, en doce momentos, acompañado de la cifra de personas rescatadas hasta ese momento en Canarias:

ENERO, 708 personas

NACER Y MORIR EN LA PATERA

El organismo de inteligencia que supervisa todos los esfuerzos de España para el control de la inmigración en África Occidental, el Centro de Coordinación Regional de Canarias, corrobora que las rutas han cambiado y ahora convergen en las islas.

Mientras, las pateras siguen llegando cada vez con más embarazadas y niños a bordo, a veces en condiciones límite, como la rescatada el día 8 al oeste de Lanzarote, con una mujer que acaba de dar a luz. Su bebé no sobrevive, muere antes de llegar a tierra. Descansa en el cementerio de Teguise en una tumba sin nombre, como tantos otros. Se llamaba Alhassane Bang.

FEBRERO, 1.181 personas

A LA DERIVA A 800 KM DE EL HIERRO

El día 8, un carguero avisa de que ha encontrado una patera con una veintena de subsaharianos a 800 kilómetros al suroeste de El Hierro. Hay una tragedia a bordo. Dos helicópteros del Ejército del Aire evacúan al día siguiente a Tenerife a los ocho más graves, entre ellos una mujer que fallece nada más llegar. Llevan dos semanas en el mar, perdidos y a la deriva. Faltan dos de los ocupantes iniciales de la barcaza, que murieron de hambre y sed en la travesía, y cinco más, que saltaron por la borda, desesperados. Es un drama que se repite con cierta frecuencia en esta zona del Atlántico, aunque los supervivientes no siempre lo cuenten.

MARZO, 1.477 personas

LA NIÑA QUE CRUZÓ SOLA EL MAR

Es 30 de marzo, España lleva dos semanas confinada en casa y a Arguineguín llega una embarcación de Salvamar con 28 jóvenes subsaharianos a bordo. Entran en el puerto cantando, es su forma de agradecer que están vivos. No es una patera más, en el grupo hay un caso singular: una niña de ocho a diez años que viaja sola, se llama Mace.

Cuando termine el año, serán 2.400 los menores no acompañados bajo la tutela del Gobierno de Canarias, pero ninguno como ella. Nadie tan pequeño ha cruzado el mar en patera sin un pariente, un amigo o un conocido que la acompañe. Mace estaba sola. Ya no. Hoy vive con una familia de acogida, está escolarizada, habla un español fluido e, incluso, ha dado una charla a otros escolares de su edad que le escribieron para interesarse por su historia.

ABRIL, 1.936 personas

LA COVID LO COMPLICA TODO AÚN MÁS

La pandemia comienza a cambiarlo todo. Durante un par de semanas, el flujo de pateras parece haberse detenido. Es un espejismo: Marruecos ha sacado a la calle a sus fuerzas de seguridad para asegurarse de que su población respeta el confinamiento y ello, de rebote, contiene por un tiempo las salidas.

En Canarias, los servicios de emergencia llevan ya días preguntándose cómo se podrá sobrellevar la acogida en un contexto de pandemia. De hecho, los CIE han cerrado al registrarse algunos contagios entre los internos y empiezan los test sistemáticos a todos los que desembarcan de una patera y las cuarentenas.

MAYO, 2.475 personas

LA NAVE DE LA VERGÜENZA

Con el temor al contagio del coronavirus, dejan de utilizarse la comisarías para las primeras 72 horas de retención de los inmigrantes y se buscan alternativas. En Gran Canaria, se habilita un almacén en el puerto de Las Palmas al que pronto las ONG se refieren como "la nave de la vergüenza".

El apelativo se lo gana en cuanto se revela que medio centenar de inmigrantes han dormido en ella en el suelo, hacinados, a medio metro unos de otros, sin duchas ni lugares para asesarse. Esa nave se sigue utilizando hasta noviembre, cuando el Defensor del Pueblo emite un informe en el que se denuncian todas sus carencias y sus condiciones insalubres.

JUNIO, 2.700 personas

CRUZ ROJA INTENTA ANTICIPARSE

En seis meses, las llegadas de inmigrantes ya superan a todo 2019, que a su vez había duplicado los datos de 2018. Cruz Roja intenta anticiparse a lo que parece que está por llegar y comienza a construir un gran campamento de acogida en el polígono industrial de Arinaga (Gran Canaria), pero el Ayuntamiento de Agüimes frena sus planes aduciendo problemas urbanísticos.

La ONG desiste y desmonta lo construido. CEAR también alerta sobre el acelerón que van a experimentar las llegadas y pide que se traslade a parte de los inmigrantes a la península. Por primera vez, se habla del riesgo de que se convierta Gran Canaria en "una isla cárcel".

JULIO, 3.136 personas

ARGUINEGUÍN: DEL ATASCO NACE UN CAMPAMENTO

El principal puerto de operaciones de Salvamento Marítimo en Gran Canaria, Arguine-

guín, sufre las consecuencias del atasco que genera la incesante llegada de pateras combinada con las carencias de la red de acogida montada durante el estado de alarma, que comienza a desmanterlarse, porque los ayuntamientos reclaman con la desescalada los polideportivos y escuelas que cedieron en marzo.

El 28 de julio, 58 personas, entre ellas tres niños, pasan más de 16 horas tendidos sobre el cemento del muelle de Arguineguín. Es el anticipo de lo que traerán los meses siguientes: un campamento pensado para 400 personas donde llegarán a hacinarse casi 2.600.

AGOSTO, 3.933 personas

TODOS MUERTOS EN EL CAYUCO

La Organización Mundial para las Migraciones, Cruz Roja, ACNUR alertan: la Ruta Canaria se está convirtiendo en la más mortífera del mundo. Se calcula que perece una de cada 16 personas que se aventura en el océano en ella.

Agosto da una muestra con cifras terroríficas: 127 vidas se pierden en diferentes naufragios y accidentes en el curso de tres semanas. Entre ellos, los ocupantes de un cayuco a la deriva localizado el 19 agosto a 150 kilómetros de las islas. A bordo, solo muertos. Quince cadáveres. Según las autopsias, murieron de hambre y sed entre ocho y diez días antes. “Eran saquitos de huesos, nada más”, dice una de las forenses.

SEPTIEMBRE, 6.081 personas

COMPLEJOS TURÍSTICOS, ALBERGUES DE ACOGIDA

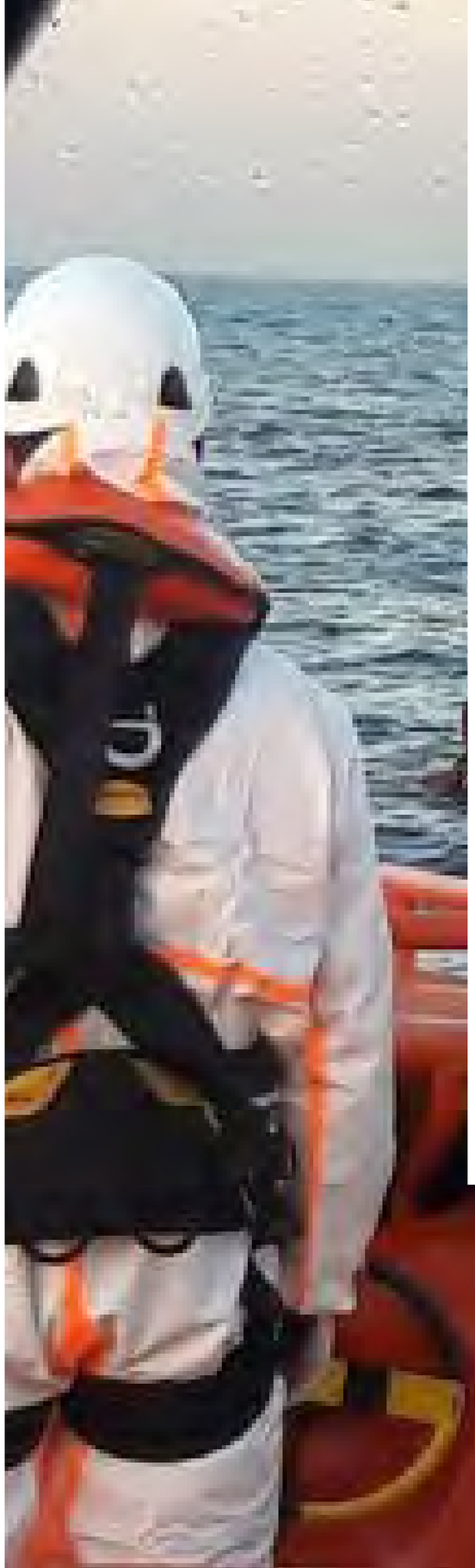
Las llegadas se multiplican con respecto a la media de los meses anteriores y la ruta da un vuelco. Empieza a ser utilizada mayoritariamente por personas de origen magrebí, cuando hasta ese momento era protagonizada por inmigrantes subsaharianos.

El muelle de Arguineguín, convertido en un campamento el 20 de septiembre, se va llenando, la red de acogida se ve desbordada y, por primera vez, se recurre a los complejos turísticos como solución de emergencia. Inicialmente se utilizan para dar techo a 265 personas. Al cabo de dos meses, serán más de 6.000.

OCTUBRE, 11.409 personas

SENEGAL VUELVE A MIRAR AL CAYUCO

Nunca antes habían llegado a Canarias tantas personas en patera en 30 días como en octubre, un récord que corrobora que 2020 va a ser histórico. Interior reabre los CIE de Tenerife y Gran Canaria con el propósito de reactivar las devoluciones, pero dos elementos se cruzan en su camino: la segunda ola de la pandemia, que aconseja reducir su aforo, y una sentencia europea que impide retener en ellos a quienes soliciten asilo.



El ministro de Migraciones, José Luis Escrivá, visita Arguineguín y allí se da de bruces con la realidad: solo ese día y la noche siguiente llegan 1.105 personas en patera. Se recurre a contratar más hoteles. Y, mientras tanto, comienzan a sucederse la llegadas de cayucos multicolores: es evidente que cientos de jóvenes de Senegal vuelven a arriesgarlo todo en el mar, como en 2006, convencidos de que la covid y la sobrepesca de las flotas extranjeras les han dejado sin presente.

NOVIEMBRE, 19.556 personas

EL COLAPSO

Todo colapsa ante un aluvión sin precedentes de más de 8.000 personas en 30 días: La red de acogida, la comprensión inicial del sector turístico, el campamento del muelle y hasta la paciencia de las instituciones de Canarias, cuyo Gobierno anuncia abiertamente de que “se rebela” contra quienes pretendan que todos los inmigrantes llegados a las islas se queden en su territorio. Exige solidaridad.

Y, mientras, en Arguineguín, hay más de 2.600 personas durmiendo sobre el cemento. En el muelle no sobra ni un metro cuadrado, faltan garantías sanitarias, el derecho a la asistencia jurídica naufraga y las 72 horas máximas de detención que marca la ley se convierten en estancias de tres semanas en el muelle.

Human Rights Watch, Amnistía Internacional y CEAR levanta la voz y el campamento de Arguineguín acaba cerrando cuando el Defensor del Pueblo advierte a Interior sobre sus condiciones indignas.

El mes termina con una tragedia y un destello de humanidad: una patera vuelca en Órzola (Lanzarote), a escasos metros del muelle. “Solo” mueren ocho personas porque siete vecinos del pueblo no dudan en arrojarse al mar en una noche sin luna a socorrer a los que se hunden como piedras tras días agarrotados en la misma posición.

DICIEMBRE, 22.932 personas
(a día 27)

XENOFOBIA: TENEMOS UN PROBLEMA

El Estado solo ha habilitado 300 de las 7.000 plazas en campamentos que prometió para ir vaciando los hoteles utilizados como albergues de inmigrantes (a falta de otro uso, porque el sector turístico sigue parado por la crisis de la covid). Un sector del empresariado y de la política local comienza a convocar manifestaciones con el propósito de “Salvar el turismo”, lema que algunos transforman rápidamente en “Fuera inmigrantes de los hoteles”.

Tras un fin de semana de tensión en el que medio centenar de personas se concentran ante un hotel/albergue humanitario de Arguineguín para increpar a sus ocupantes y son frenadas por la Guardia Civil, la Cruz Roja recomienda a los inmigrantes que no salgan a la calle en 48 horas.

Se reactiva así un problema que ya había emergido en agosto en forma de manifestaciones en el pueblo de Tunte, cuando algunos quisieron ligar inmigración con covid, obviando que toda persona llegada en patera a Canarias es sometida a una PCR de inmediato y a cuarentena, si procede. Ese incidente del verano terminó con dos detenidos por incitación al odio y con llamamientos serios del Gobierno y el Parlamento de Canarias contra la xenofobia.

FUENTE: AQUÍ

Emigrantes españoles. Foto: Manuel Iglesias / EFE.

Todos tenemos una parte migrante

MARTA NEVOT

Considerar las migraciones como un fenómeno dañino y actual significa desconocer los datos. La historia de la humanidad es la historia de las migraciones

Lunes 23 de noviembre, 8.30 am. Carmen, una niña canaria de 11 años, desayuna rápido para llegar a tiempo al colegio. Su madre está un poco enfadada con ella porque hoy no había quien la sacara de la cama y van con el tiempo justo.

11.00 am en Gran Canaria. Confusión. Alerta. Miedo. Soledad. Bilal lleva minutos o tal vez sean horas, intentando

averiguar dónde está. Es un hospital. Recuerda que, junto a él, viajaron cuatro niños más. Todos están allí. También dos de los hombres que iban con ellos en la patera.

Según la Real Academia Española, el migrante es todo aquel que se traslada desde el lugar en el que habita a otro diferente. Se calcula que en el año 2019 hubo en el mundo unos 272 millones de migrantes internacionales, lo que equivale al 3,5% de la población mundial, según apunta la Organización Internacional para las Migraciones (OIM).

Considerar las migraciones como un fenómeno dañino y actual significa desconocer los datos. La historia de la humanidad es la historia de las migraciones: en el Imperio Romano organizaban flujos migratorios para expandirse; con el descubrimiento de América, millones de europeos emigraron hasta “el nuevo mundo”. Y en la actualidad, las migraciones funcionan igual: las personas migrantes simplemente aspiran a una vida mejor. En los últimos años se ha observado un incremento del número de migrantes por motivos climáticos o bélicos. Según la OIM, desde 1990 el número de migrantes ha aumentado en 119 millones.

A pesar de que la mayoría de medios de comunicación españoles, cuando informan sobre migraciones, centran su atención en el Mediterráneo, el 77% de los inmigrantes irregulares que llegan a España proceden de América Central y del Sur, según un informe de PorCausa y la Universidad Carlos III. No obstante, la ruta más mortífera sí que es la del Mediterráneo. Más de 1.000 personas han perdido la vida en sus aguas en 2020, según afirma el estudio ‘Missing Migrants’ de la OIM.

Todos somos, seremos o venimos de migrantes. Los más de 700.000 españoles que tuvieron que abandonar España durante la recesión económica (2008-2014) también son migrantes. Los europeos que viajan a Estados Unidos para trabajar en grandes multinacionales también son migrantes. Los 21 millones de personas que viven en un país de África distinto a su país natal, también son migrantes. Todos lo somos, y ninguna persona es menos que otra por su lugar de procedencia. Pero a la hora de la verdad, sí que somos diferentes.

Lunes 23 de noviembre, 17.30 pm. Carmen llega a su casa del colegio y merienda mientras termina sus deberes de matemáticas. A su lado Karen, su madre, enciende la televisión. Informan de que 170 inmigrantes han llegado hoy hasta la isla donde ellas residen. Hay varios hospitalizados, algunos menores, y una patera sin localizar. A continuación, muestran discursos políticos que rechazan el traslado a la península de los inmigrantes y otros que exigen repatriaciones. Karen acaricia a su hija y recuerda cómo ella también fue migrante. Pero ella lo fue en Alemania, y eso no está visto de la misma manera.

MARINA MERCANTE

Noticias Breves

Trasmediterránea: la naviera salva la mayoría de acciones con la venta de un barco

La familia Armas podrá retener la mayoría del accionariado del grupo Naviera Armas Trasmediterránenea mediante una inyección de capital de unos 50 millones de euros, según fuentes financieras.

La compañía se encuentra en estos momentos, según Expansión, negociando con sus acreedores, entre los que destacan Barings, Bain Capital, Cheyne Capital, JP Morgan y Banco Santander. El objetivo de la naviera es reestructurar unos 700 millones de euros en deuda, de los que 582 millones corresponden a dos emisiones de bonos con vencimiento en 2023 y 2024.

Los Armas acaban de cerrar la venta del barco Villa de Teror, que se encontraba fuera del perímetro de Naviera Armas Trasmediterránea, al Gobierno de Canadá por unos 100 millones de euros, si bien pesaba una deuda de 50 millones sobre el barco.

Naviera Armas estrena un sistema de cold ironing en Puerto de La Gomera

La naviera Armas presentó un sistema de conexión eléctrica de tierra a buque en el Puerto de San Sebastián de La Gomera. Este sistema, conocido como cold ironing, permite apagar los motores auxiliares del buque mientras está atracado y mantener todos los servicios esenciales a bordo con la energía eléctrica suministrada desde tierra, reduciendo el impacto medioambiental durante la estancia del buque en puerto, sus emisiones contaminantes y la huella acústica.

El ferry Volcán de Taburiente estrenó esta conexión en un acto de presentación que contó con la presencia de numerosos representantes de la Administración local y autonómica, así como de la naviera Armas Trasmediterránea. Los asistentes pudieron comprobar el correcto funcionamiento del sistema, verificado por el jefe de máquinas de este buque en presencia del capitán y otros técnicos que han participado en la instalación.

Una semana antes de la presentación, se verificó el correcto acople y funcionamiento de este sistema de cold ironing, el primero de Canarias. Próximamente también estará disponible en los puertos de Santa Cruz de La Palma y Santa Cruz de Tenerife, con una inversión total de 1,3 millones de euros.

Noticias Breves

Trasmediterránea asume la línea de interés público Melilla-Málaga

En virtud de lo dispuesto por la Dirección General de la Marina Mercante, Naviera Armas Trasmediterránea asume a partir del próximo 10 de diciembre la línea de interés público Melilla-Málaga, incluida dentro del contrato de emergencia para la gestión de servicios de las líneas que aseguran la comunicación marítima de la Ciudad Autónoma de Melilla.

A partir de mañana, jueves, la línea Melilla-Málaga estará atendida por el ferry Ciudad Autónoma Melilla con las siguientes rotaciones y horarios dentro del contrato de emergencia: salidas de Melilla los lunes, jueves y viernes a las 23:45 horas y salidas de Málaga los lunes, jueves y viernes a las 14:30 horas.

Asimismo, Naviera Armas Trasmediterránea ha programado el ferry Juan J. Sister en la línea Almería-Melilla, Almería-Nador y Almería-Orán. Los puertos de Almería y Melilla quedarán unidos cada miércoles con salida de Almería a las 14:30 horas y regreso desde Melilla a las 23:45 horas.

En la línea de Nador, las salidas desde Almería serán cada lunes y jueves a las 23:00 horas y desde Nador los martes y viernes a las 23:00 horas.

La línea Almería-Orán permanece sin cambios, saliendo los sábados desde Almería a las 23:00 horas y regresando desde Orán los domingos a las 18:00 horas.

Naviera Armas recibirá 563.000 euros en concepto de compensación por cubrir la ruta de El Hierro

La adjudicación de la nueva OSP podría estar cerrada la semana de Navidad.

GMº/El Gobierno de Canarias compensará a Naviera Armas (Caflaja, S.L.U.) con 563.600,80 euros bajo la fórmula de subvención para compensar el déficit que supone cubrir la línea entre El Hierro y Tenerife desde el 22 de junio al 9 de septiembre de 2020, fechas en que el tráfico marítimo volvió a la normalidad después del parón del confinamiento.

La actual fórmula en el transporte marítimo reproduce el contrato establecido en la Obligación de Servicio Público (OSP) que finalizó en noviembre de 2019, con el compromiso del Ejecutivo Canario de compensar económicamente a la compañía por mantener esa oferta hasta que entre en vigor la nueva OSP adjudicada a Trasmediterránea (propiedad de Naviera Armas), cuyo contrato podría estar cerrada la próxima semana.

Naviera Armas, acuerda la refinanciación de su deuda

La compañía cierra un pacto con el 72% de los bonistas que suman 532 millones de euros.

Naviera Armas, propietaria de Trasmediterránea, ha cerrado un acuerdo con los inversores que tienen el 72% de los bonos emitidos por la compañía canaria de transporte marítimo y que suman un total de 532 millones de euros, informa 'La Provincia', del grupo Prensa Ibérica. El pacto, conocido como 'standstill' en el ámbito de las finanzas, implica que la empresa no recurrirá a la presentación de un concurso de acreedores y los bonistas se abstendrán de iniciar acciones legales por el reciente impago de los cupones (intereses). Armas calificó ayer el acuerdo, que dio a conocer a los inversores en la noche del pasado martes, como "un gran avance en el proceso de refinanciación de la deuda", si bien fuentes financieras señalaron que se trata solo del primer asalto para dar por asegurada su pervivencia.

Las mismas fuentes explicaron que los bonistas tenían escaso margen de maniobra, ya que de apretar el botón de la judicialización corrían serio riesgo de que las posteriores inevitables quitas se llevaran por delante todo el beneficio que previeron al invertir. Entre los institucionales que compraron los activos mediante los que Armas financió la compra de Trasmediterránea –pagó 280 millones de euros a Acciona en 2018– se encuentran Black Rock, AXA o Deutsche Bank, entre otros.
En el comunicado emitido ayer, Armas apuntó el objetivo de cerrar la refinanciación total de la deuda antes de que finalice este año. Aparte de los bonos, debe alrededor de 200 millones de euros a los bancos. Un pasivo superior a los 700 millones de euros que lastra la operativa.

En 2017, tras una serie de cuatro años consecutivos presentando números rojos, la compañía obtuvo un beneficio de poco más de cuatro millones de euros. Llegó entonces la compra de Trasmediterránea y volvieron a aparecer las pérdidas, de 5,6 millones de euros según las cuentas de 2018, últimas depositadas en el Registro Mercantil. Lógico si se observa que el pago de intereses de la deuda acumulada se incrementó en 15,4 millones de euros en tan solo un año

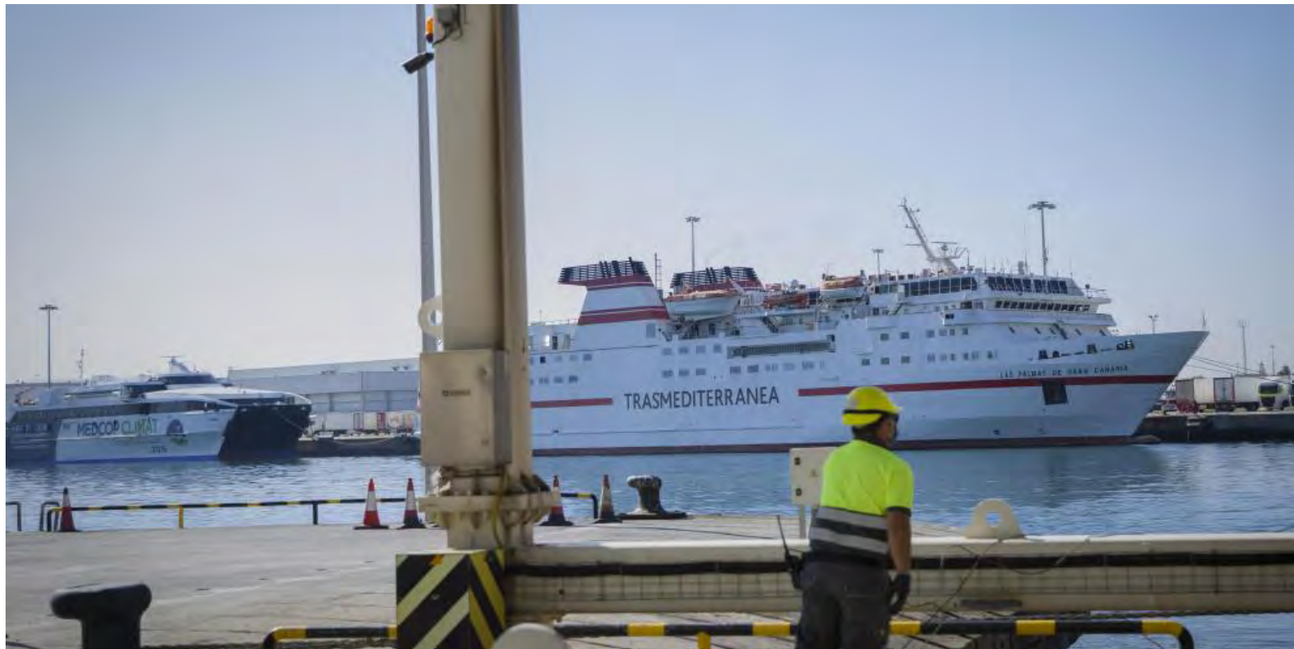
Sobre la negociación con los tenedores de bonos, la naviera canaria afirmó que están explorando "conjuntamente" la posibilidad de que se impliquen en la pervivencia de la empresa a través de "un crédito a corto plazo". Es decir, los acreedores inyectarían más capital al objeto de hacer viable el negocio y mantener la esperanza de que su inversión genere el retorno prometido cuando se supere la crisis que ha desatado la pandemia por coronavirus.

Cerrar la crisis en Naviera Armas tiene, no obstante, más frentes en los que batallar. Hace unos meses, decidió contratar a Houlihan Lokey, un banco de inversión que, según quien hable de él, es el que reestructuró, por ejemplo, la cadena de alimentación Dia o el que está en todas las quiebras.

El primer éxito que se anotó el fue convencer a dos gigantes del capital riesgo como Apollo y HPS de entrar con 75 millones de euros en la compañía de transporte marítimo. Una inyección de capital que alivió los pagos de cortísimo plazo, pero que ni siquiera alcanzó para abonar en noviembre el cupón a los bonistas.

Además, Armas tendrá que pagar por ese préstamo un interés mucho mayor –en torno al 5%– del que ofrecen las entidades bancarias. Estas últimas también se han rascado el bolsillo desde el decreto de estado de alarma para colaborar en la reflotación de la naviera, eso sí, siempre con el aval del Instituto de Crédito Oficial (ICO). El carácter estratégico del servicio que presta juega a favor de la compañía. Opera entre islas tanto en Canarias como en Baleares, une los dos archipiélagos con la Península y también esta con las plazas africanas, Ceuta y Melilla. Es impensable un default que la saque del mercado de la noche a la mañana, eso generaría graves problemas a millones de ciudadanos.

En el primer semestre, los problemas para la movilidad se llevó por delante el 30% de los ingresos previstos. La inexistencia de la tradicional operación estival de paso del Estrecho fue un claro ejemplo. Naviera Armas es más que candidata al rescate del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, la bolsa creada por el Gobierno central y a la que ya han tenido que recurrir aerolíneas como Air Europa. La incógnita es saber qué cantidad solicitará, pero en el sector se estima que no bajará de los cien millones de euros. Eso generará un cambio en el capital social con fuerte presencia estatal a través de la Sociedad Española de Participaciones Industriales.



El año en el que se cerraron los CIE (y se volvieron a abrir)

En septiembre, cuando comenzaba la segunda oleada de la pandemia, el Ministerio de Interior anunció su reapertura

El coronavirus provocó una situación que los colectivos críticos con los CIE probablemente no esperaban ver en 2020. A principios de mayo estos lugares de sufrimiento para personas extranjeras se vaciaron y sus internos fueron puestos en libertad. En septiembre, cuando comenzaba la segunda oleada de la pandemia, el Ministerio de Interior anunció su reapertura y atrás quedó la petición de que permanecieran cerrados para siempre. Debido a la crisis de la covid-19, estos encierros han generado incomprensión e indignación entre las organizaciones y miedo al contagio entre los nuevos internos.

Durante los primeros días de la pandemia, los internos de los Centros de Internamiento de Extranjeros de Aluche, Valencia, Murcia o Barcelona realizaron varias revueltas y huelgas de hambre para denunciar la falta de medidas para protegerse del coronavirus. El Defensor del Pueblo y la Asociación de Abogados Extranjeristas, entre otros, exigieron el cierre de los CIE con motivo de la pandemia. Finalmente el Ministerio de Interior decidió vaciar estos centros.

Según el ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, el motivo obedecía a que el cierre de fronteras por la pandemia impedía el último fin de estos centros, es decir, la expulsión de las personas migrantes a sus países de origen. Las personas que son encerradas en los CIE no han cometido ningún delito, sino una falta administrativa por encontrarse en una situación irregular. El plazo máximo que pueden permanecer retenidos es de 60 días, así que fueron puestos en libertad.

Este diario preguntó sucesivamente al Gobierno y a los Cuerpos y fuerzas de Seguridad del Estado, en las distintas ruedas de prensa de aquellos días, por el plan de Interior para poner en libertad a los internos de los CIE. El vaciamiento fue progresivo, como infor-

mamos entonces, y culminó a principios de mayo. Las ONG y colectivos que atienden a los migrantes celebraron que por fin estos centros fueran clausurados y exigieron que nunca volvieran a abrirse.

Reapertura de los CIE

A finales de septiembre Interior reordenó la apertura de estos centros. Un mes después, según los datos facilitados por dicho Ministerio a cuartopoder, había 186 personas internadas en los CIE de toda España, de un total de 700 plazas. En su inmensa mayoría eran personas que habían llegado hasta nuestro país a través del mar, en pateras. La pandemia y el correspondiente cierre de fronteras no cambiaron la necesidad de muchas personas de echarse al mar en busca de un futuro mejor.

Entonces resurgieron las protestas de los internos. Según indica el Defensor del Pueblo en su informe de este año, desde la reapertura de los CIE ha recibido "quejas relacionadas con sus condiciones de vida, agravadas por la situación sanitaria, así como por la prohibición de visitas de ONG y familiares en algunos de los centros". Este diario hablaba con Ahmed (nombre ficticio), un hombre de 30 años encerrado en el centro de Aluche que comentaba desesperado su situación y la de sus compañeros. Explicaba su miedo a contagiarse de coronavirus y aseguraba que las medidas sanitarias del centro eran deficientes.

>>Según el Defensor del Pueblo, desde entonces ha recibido "quejas relacionadas con sus condiciones de vida, agravadas por la situación sanitaria<<

Desde la Campaña Estatal del Cierre de los CIES en un comunicado reciente han denunciado "la inexistencia de protocolos sanitarios" en estos centros, así como "varios intentos de suicidio por parte de personas internas sin la oportuna asistencia sanitaria", abusos, agresiones o tratos vejatorios. También señalaban el caso concreto de una mujer en el CIE de Aluche que se vio obligada a cumplir un aislamiento forzado al ser la única mujer interna. Además, la ONG Irídia este año ha presentado seis denuncias contra agentes de la Policía en el CIE de Barcelona por presunta violencia institucional hacia los internos.

Vuelta de las deportaciones

El secretismo y la opacidad que habitualmente envuelve a los CIE, así como las críticas respecto a la vulneración de derechos humanos que pueden producirse, también se trasladan a las deportaciones o expulsiones de personas migrantes. Los primeros encierros, al inicio de la segunda ola del coronavirus en nuestro país, se produjeron sin certezas de que estas personas pudieran ser repatriadas a su país. Mediante acuerdos con los países de origen, Exteriores e Interior reactivaron finalmente las expulsiones a algunos países incluso en esta situación excepcional de pandemia mundial.

A falta de conocer el número de vuelos y la cantidad de personas expulsadas, un dato que Interior no facilita, se han producido deportaciones a Marruecos, Argelia y Mauritania, según documentan las organizaciones que trabajan atendiendo a personas migrantes. Son expulsiones producidas gracias a acuerdos bilaterales con estos países. El Gobierno, a través de un viaje de la ministra de Exteriores Arancha González Laya, también llegó a un trato con Senegal, pero las fuentes consultadas desconocen si se han realizado vuelos de deportación a dicho país.

Irene Carrión, del grupo de vuelos de la Campaña Estatal por el Cierre de los CIE, resume las expulsiones de las que tienen constancia desde que se reabrieron estos centros. Se trata de un primer vuelo a Mauritania de una veintena de personas, en su mayoría senegaleses el pasado 10 de noviembre; entre tres y cinco vuelos a la semana con personas deportadas al Sahara Occidental (ocupado por Marruecos); un ferry a Argelia con unos 30 argelinos a mediados de noviembre; un vuelo de deportación a Albania y Georgia a principios de diciembre. En los últimos días, también se refiere a un vuelo macro de expulsión a República Dominicana y Colombia. Estos vuelos suelen llevar entre unas 50 y 80 personas, aunque el colectivo desconoce cuantas personas viajaban en el mismo. Este último viaje probablemente trasladaba a personas detenidas en redadas policiales, ya que no hay constancia de que personas de este origen hayan ingresado a los CIE recientemente.

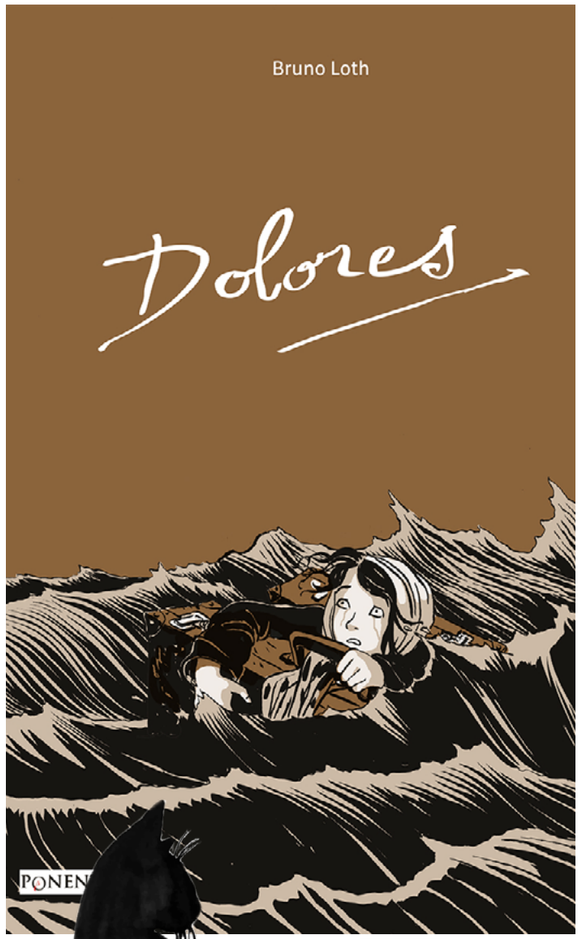
El cierre de los CIE, también de los Centros de Atención Temporal de Extranjeros (CATE), vuelve a convertirse en reivindicación a finales de 2020. Desde la Campaña Estatal por el Cierre de los CIE también abogan por la expulsión de personas migrantes, sobre todo a países de los que no son nacionales -como ocurre con los vuelos a Mauritania-. Por último, piden una regularización de todos los migrantes del país, una reivindicación que resonó fuerte con motivo de la pandemia y que se acometió en países de nuestro entorno como Italia y Portugal, pero fue descartada en España.

Mediante acuerdos con los países de origen, Exteriores e Interior han conseguido reactivar las expulsiones incluso en esta situación excepcional de pandemia mundial

Libro del mes

Dolores

Bruno Loth



Nathalie descubre que su madre no se llama Marie sino Dolores. De Burdeos a Madrid, levantará el velo del olvido a través de testimonios sobre la guerra civil española.

¿Por qué la madre de Nathalie, cuya memoria falla, comienza de pronto a hablar español? ¿Y por qué quiere que la llamen Dolores? ¿De dónde vienen sus persistentes pesadillas con los fascistas, Franco y un misterioso barco? Nathalie decide investigar el pasado de su madre en España. Esa búsqueda que la lleva de Burdeos a Madrid será la oportunidad para descubrir una parte de la historia reciente y pasada del país, y sus profundos cambios en el último siglo. Entre el 28 de enero y el 15 de febrero de 1939, más de 500.000 republicanos españoles intentaron huir de Franco y la guerra civil. Al menos 70.000 niños llegaron a Francia. ¿Es esta la historia de Marie?.

Un libro sensible y muy actual, una emocionante búsqueda del tesoro y nominado al Prix des Lycéens de Angoulême 2017.

Bruno Loth aborda esta vez el tema de la guerra civil española mediante la migración forzada de muchos españoles huyendo de la dictadura franquista, con un trabajo imprescindible sobre la memoria a través de la historia de una mujer que enterró por completo su pasado y ocultó su trágica experiencia a sus hijos.

Compralo AQUÍ

LADISTRI

LA DISTRIBUIDORA DE CGT DEL PAÍS VALENCIANO Y MURCIA

Canarias es la nueva Lesbos: el infierno de Arguineguín

Se han instalado 7 grandes campamentos temporales de migrantes por distintos puntos de las Islas Canarias. Se trata de una estrategia, adoptada por el "gobierno más progresista de las historia", que imita, aunque en condiciones y cifras diferentes, a la que se lleva practicando desde el 2015 en la isla griega de Lesbos (de un país actualmente gobernado por la derecha): crear una jaula para quienes alcanzan sus costas de manera irregular. Ésta está siendo la respuesta a la mayor llegada de migrantes por mar a las Canarias desde la denominada Crisis de los Cayucos de 2004, en la que sobrevivieron al viaje 31.500 personas: crear espacios de detención informal, carentes de derechos y faltos de recursos.

En lo que va de año, 18.300 migrantes han llegado a las islas en patera o cayuco, un 1.019% más que en 2019. No deja de ser menos de un 20% de la capacidad que tiene el Santiago Bernabéu y a pesar de ello se lo tacha de «crisis migratoria» o directamente de «invasión». La derecha no ha parado de extender bulos sobre una invasión por parte de soldados africanos en los últimos meses. Abascal, por ejemplo, viajó a Canarias y solicitó al Gobierno un «bloqueo naval» de las islas con las Fuerzas Armadas para impedir la «invasión inmigratoria». El diplomático Jorge Fuentes, por su parte, también habla de invasión, asegura «que nadie podría partir de las costas marroquíes o mauritanas sin el visto bueno de las autoridades magrebíes, de ahí la imperiosa necesidad de estar volcados en la negociación con nuestros vecinos del Sur» y afirma que «no es el momento de defender la justa causa saharaui exigiendo el referéndum sobre su futuro pactado por la ONU, como acaba de remover inoportunamente el vicepresidente Iglesias, un gesto que multiplicará automáticamente la salida de nuevas pateras«.

De los migrantes que llegan al achipiélago, el 65% llegan a Gran Canaria; el 20%, a Tenerife; y el 10%, a Fuerteventura.

Las personas que se bajan de la patera técnicamente no se encuentran privadas de libertad, pero a pesar de ello se les retiene en campamentos lejos del continente para evitar su tránsito por el resto de países de la unión y desincentivar más llegadas. Una estrategia, aplaudida por la denominada UE de las libertades, que pasa por hacinarlas (en noviembre el campamento del muelle de Arguineguín albergaba a 2.600 personas), entregar menos de un litro de agua por persona, tenerles sin duchas, luchando por un cartón sobre el que dormir y comiendo hasta dos semanas tres bocadillos diarios y zumos envasados. Y así, en el infierno, por tiempos de

hasta 3 semanas, pese a que la ley impone un máximo de 72 horas.

Un día en Arguineguín

Como explica un artículo titulado «Un día en el campamento para migrantes de Arguineguín» (eldiario.es), «cuando pisan Arguineguín, se procede a su filiación. En un mismo paquete viene la hoja de registro y una pulsera. El brazalete incluye el número de la patera en la que han llegado y, en lugar del nombre y apellido de cada una de ellos, otra cifra. La pulsera es roja si la persona ha precisado atención médica en el muelle, y verde si se encuentran «bien». Después reciben asistencia médica. Una de las carpas del muelle funciona como pequeño hospital, pero las personas en un estado de extrema gravedad son evacuadas a los hospitales de la isla. Ambos están a más de una hora de distancia.

El estado de salud y de ánimo de los migrantes aglomerados en el muelle va cayendo con el paso de los días. En algunos casos, sobre todo en el de las personas que viajan desde países subsaharianos, se desvanecen en cuanto pisan tierra después de haber estado hasta dos semanas en un cayuco. Tras recibir una primera asistencia, son ubicados en carpas, en las que no se pueden mezclar personas que hayan llegado en embarcaciones diferentes, como medida de prevención para contener la COVID-19. Cada una de las tiendas está bordeada por una valla amarilla. Cuando llega la hora del reparto de la comida, quienes se encuentran muy mal «apenas tienen fuerzas para levantarse y salir a recoger el bocadillo«.

¿Una crisis migratoria o una crisis del sistema?

Como hemos dicho, los medios, de todos los colores (si bien con predominancia de los de derechas) no han dudado en tildar la nueva llegada de migrantes a Canarias desde agosto como una «crisis migratoria». Algunos van más allá; «Esto no es una crisis migratoria ni humanitaria. Esto es una invasión solapada en toda regla. Marruecos nos está invadiendo a diario«, publicó El Mundo el 19 de noviembre. Por su parte, el medio Confilegal (la web jurídica más importante de España) publicó una columna de opinión titulada «Inmigración irregular en Canarias, ¿invasión organizada?» en la que considera que Marruecos quiere recuperar las Canarias, que la llegada de migrantes se trata de una nueva Marcha Verde y que existen numerosos yihadistas infiltrados intentando llegar a nuestras costas.

Otras voces más sensatas, sin embargo, indican que realmente se trata de una crisis de acogida. Es importante que no interioricemos el lenguaje que culpa las personas vulnerabilizadas (las migrantes) y que pongamos el foco en quién tiene la culpa de la crisis. En eldiario.es, por ejemplo, se publicó lo siguiente: «El campamento de migrantes en el muelle de Arguineguín se ha convertido en el símbolo de la gestión del Gobierno al aumento de las entradas de pateras a Canarias. Los recién llegados, exhaustos después de haber transitado una de las rutas más peligrosas para llegar a Europa, son alojados en el llamado campamento de la «vergüenza». Sus carpas no son suficientes para resguardarlos a todos. Duermen sobre mantas extendidas en el suelo irregular del puerto, donde se ha documentado la presencia de ratas. Este campamento que, decían, era «de emergencia» cumple cuatro meses operativo a pesar de los anuncios de su inminente cierre. La falta de previsión, la descoordinación entre ministerios y las reticencias de Interior a trasladar a inmigrantes a la península, sumado a una crisis sanitaria que lo dificulta todo, han desencadenado en una crisis de acogida de la que las ONG y autoridades locales llevaban meses advirtiendo«.

La llegada de personas huyendo de situaciones dramáticas (la guerra civil de Mali es un ejemplo claro) era previsible. Todo el mundo sabía que iba a suceder. «Las previsiones acerca de la reactivación del flujo migratorio hacia Canarias se remonta a dos años atrás, ante el cierre de la ruta entre Libia e Italia. Las llegadas a través del trayecto atlántico, surgida tras la llegada de la primera patera a Fuerte-

ventura en 1995, comenzaron a aumentar progresivamente desde 2018, cuando se superaron las 1.000 personas que alcanzaron las costas isleñas (algo que no ocurría desde 2009). En el segundo semestre de 2019, la tendencia se confirmaba, pero el fenómeno pasó desapercibido para las administraciones competentes, que se han demorado hasta este verano para habilitar espacios donde alojar migrantes«, explica el artículo de eldiario.es.

La UE avala la mano dura contra la migración

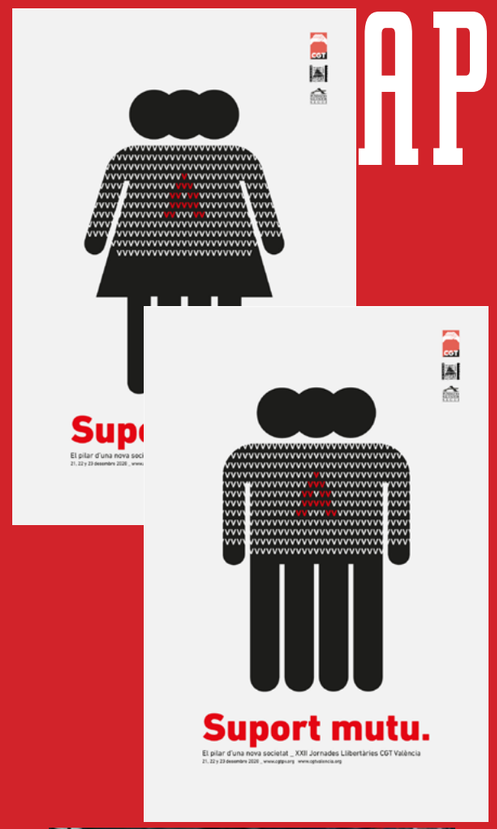
No es la primera vez que la UE avala la mano dura de Grecia en la frontera. Recordemos que así lo hizo, con semántica bélica incluida, en marzo de este año, cuando la policía griega se empleó con violencia en la frontera para impedir la llegada de personas desde Turquía (lo cual causó la muerte de al menos dos refugiados y decenas de heridas). "Agradezco a Grecia que sea el escudo de Europa" dijo entonces la presidenta de la Comisión Europea en el paso de Kastaniés.

Las fronteras impermeables, móviles y sofisticadas de la UE

La metáfora de la Fortaleza Europa representa una construcción muy sofisticada, mucho más que el continente fortificado de la Segunda Guerra Mundial. Como explica el artículo «Grecia y la cuestión meridional de la Unión Europea» (elsaltodiario.com), «sus líneas de fortificación son móviles y están repletas de dispositivos de vigilancia electrónica, que refuerzan un arsenal represivo centrado en las armas de la burocracia y el miedo. Sus muros son semipermeables, diseñados no solo para excluir sino para filtrar la entrada de un modo muy restrictivo, fabricando y modificando constantemente los sistemas de categorización jerárquica, de los cuales es solo un ejemplo la distinción entre los "refugiados" —aceptables, pero solo en cantidades limitadas— y los "inmigrantes económicos", ilegítimos y, por lo tanto, inaceptables. Opera estableciendo pactos con otros Estados o agencias, subcontratando las funciones de coerción, detención, vigilancia y control. Con esos medios, buen número de Estados no miembros a lo largo del litoral mediterráneo y más allá se han transformado en zonas de amortiguación, como anillo externo de las defensas fronterizas de la UE. [...]

La "frontera" de la UE es, pues, mucho más compleja que una simple línea de separación entre los poderes territoriales soberanos. Implica relaciones de poder híbridas y desiguales, obligaciones asimétricas, regímenes solapados cuyos límites no coinciden. Como primera aproximación, podemos decir que la relajación del control interno sobre las fronteras nacionales de los Estados miembros se ha visto compensada por el fortalecimiento externo del perímetro de la UE". Y la creación de estos campamentos son una muestra más de que las autoridades europeas nunca se cansan de pensar en nuevas formas de reprimir la llegada de migrantes que huyen de la miseria.

Estos campamentos deben cerrarse ya, empezando por el de Arguineguín. Exigimos la inmediata libertad de sus habitantes y el reconocimiento del derecho a la libre circulación de las personas.



APOYO MUTUO: EL PILAR DE UNA NUEVA SOCIEDAD

JORNADAS LIBERTARIAS CGT-VALENCIA 21, 22 Y 23 DE DICIEMBRE 2020

Las XXII Jornadas libertarias de CGT València se han iniciado el lunes 21 de diciembre con una entrevista por videoconferencia al lingüista, filósofo y activista **Noam Chomsky** retransmitida a través de las redes sociales de la organización anarcosindicalista.

Podeis ver la entrevista desde AQUÍ

Félix García Moriyón y **Antonio Pérez Collado** reflexionaron sobre el apoyo mutuo como herramienta para cambiar la sociedad en el siglo XXI durante el segundo día de las Jornadas libertarias de CGT València.

Podeis ver la entrevista desde AQUÍ

Hablan los Sindicatos.

Análisis del mundo del trabajo, nuestras luchas. El apoyo mutuo nuestra mejor herramienta.

Podeis ver la entrevista desde AQUÍ