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

SEPTIEMBRE 2021 Nº76

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

contenido

03. BARLOVENTO
Hablame de la mar 1

04. Hablame de la mar 2
Cambiar de rumbo o desaparecer

08. SALVAMENTO MARÍTIMO
Salvamento Marítimo envía otra Guardamar a Canarias sin la tripulación de refuerzo

10. INTERNACIONAL
La OMI y la OIT realizan llamado conjunto a los gobiernos para proveer asistencia médica a los tripulantes de buques

12. MARINA MERCANTE
Baleares, el pastel más apetecible de los ferries para las navieras

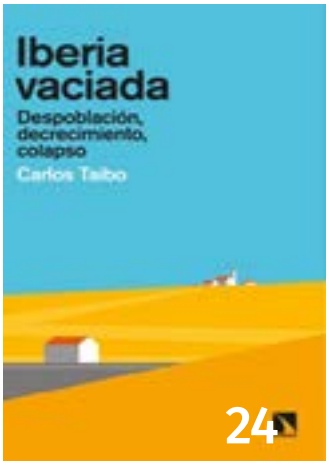
14. MARINA MERCANTE
Noticias Breves

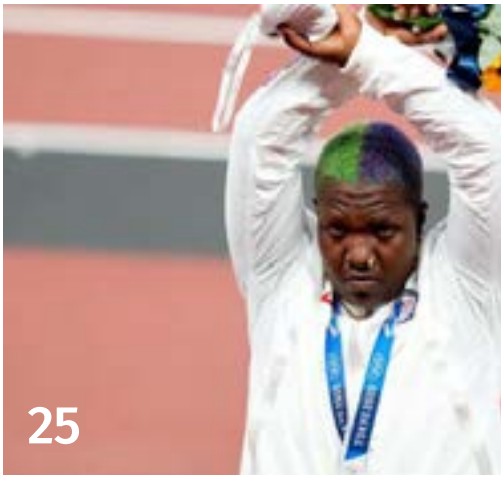
16. TRANSPORTE MARÍTIMO
La crisis del transporte marítimo mundial es mucho peor de lo imaginado

22. PARALELO 35º50
'Paralelo 35º50' viaja a la frontera imaginaria con Marruecos para las operaciones de rescate en el mar

24. LIBRO DEL MES
Iberia Vaciada

25. TODO POR HACER
Salud mental, feminismo y antirracismo





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

Enric Tarrida

HABLAME DE LA MAR 1

De la Mar hablamos mucho, se escriben libros y poesías, disfrutamos de sus aguas. Sus playas son fuentes de atractivo turístico, y muchos la utilizan para ocio en todo tipo de embarcaciones y artefactos.

También hay una cierta preocupación por su estado medioambiental; las contaminaciones de todo tipo, la invasión de los plásticos, la perdida de la biodiversidad, etc, etc,...

Somos evidentemente un país marítimo. Somos península e islas, es decir rodeados por el medio marino por casi todas partes. Nuestro comercio, importaciones y exportaciones son de modo general por mar, consumimos toneladas de pescado cada año, y tenemos una larga historia marinera, con sus claroscuros.
Pero cuando hablamos de verdad de la mar, sobre sus mujeres y hombres, cuando debemos analizar el peso de este sector vital, tanto en lo humano como en lo económico, encontramos sobre todo políticas mediocres, desprecio absoluto de nuestros gobernantes (actuales y pasados), gestión incompetente, desidia. Debería nuestra mar y sus gentes, dado lo que representan, y también por justicia, ser tratados con el respeto que se merecen, todo lo contrario de lo que una tras otra, comportan, las actuaciones que se han tomado en nuestro ámbito.

Espero que con una serie de artículos, dado que el tema es demasiado amplio y extenso como para contenerlo en un solo escrito, consigamos abrir un debate serio y constructivo entre la gente de mar, que haga frente a nuestro incierto futuro, y que intentemos cambiar el rumbo actual, que nos lleva inexorablemente a la extinción como profesionales, a la desaparición de la vocación marítima, y a la perdida irremediable de una identidad cultural que no es exclusiva de quienes viven de, por y para la mar, una riqueza que pertenece al conjunto de la sociedad.
Esperamos poder poner en valor la importancia y la labor de nuestra gente, de nuestro profesionales de todo tipo, de puente y de máquinas, de los marinos mercantes, de los pescadores, del tráfico interior, de Salvamento Marítimo, los buques de investigación, oceanográficos, medioambientales, etc.

Confió en que consigamos algo para revertir el tema. Para ello sera necesario este análisis y debate riguroso, y también generosidad para superar las divisiones habituales y tan convenientes que algunos alimentan.

Más cierto que nunca, vamos en el mismo barco.

Salud

HABLAME DE LA MAR 2

CAMBIAR DE RUMBO O DESAPARECER

Trimestralmente, si uno es marino en nuestro país, se encontrara con la agradable sorpresa de que cualquiera de nuestras profesiones marítimas, desde mozo de cubierta hasta Jefe de Máquinas esta Catalogada de difícil cobertura, es decir que prácticamente no existe el paro en la mar, según nos cuenta El Boletín Oficial del Estado (BOE).

Lamentablemente eso no es así, y sino que se lo pregunten a los centenares de compañeros desempleados que buscan un embarque en una de nuestras navieras. El hecho de que se nos equipare en situación a los deportistas profesionales y a los entrenadores deportivos, obedece a una acuerdo firmado hace unos años, entre los "agentes sociales" (CCOO , UGT, ANARE) y la administración, en donde se decide, en nombre de todos y todas, que nuestras profesiones, trimestre tras trimestre se incluyan en dicho catalogo, el cual permite a los empresarios de la Marina Mercante (denominados Armadores) la contratación de trabajadores extracomunitarios de las profesiones recogidas en él, y con ello obtener mano de obra barata.

Es decir, se les permite con este truco la contratación y explotación (salarios escasos y condiciones laborales penosas) trabajadores de otros países, mientras los profesionales del país de origen de las empresas se encuentran en el paro, o han huido de la mar en busca de otras formas de ganarse la vida.

De este modo, con bandera del país, con los beneficios fiscales y laborales del segundo registro, con las ayudas recibidas desde la Administración, se dedican a dejar de lado a nuestros trabajadores de la mar. ¿Y los dos grandes sindicatos?, pues a lo suyo, a atender a la voz de su amo, a firmar lo que les pongan por delante y a participar de cualquier fundación, consejo de administración o actividad que les reporte subvenciones que les aseguren sus ingresos, ¿para la defensa de los trabajadores?, ¡Ojala!, ¡para el mantenimiento de sus privilegios!

Se justifica, o justifican esa obsesión de poner la firma, con la excusa de que lo contrario sería aumentar el paro, etc. Tal afirmación se demuestra tan falaz cuando vemos que a pesar de todas estas facilidades el goteo de buques españoles que cambian a otras banderas, pongamos Malta como ejemplo (que para más inri es comunitaria), no cesa, con el consiguiente paso de despedir a los tripulantes originales de esos buques y contratar nueva mano de obra, más precaria y más barata.

Se asegura el negocio de los armadores sin exigirles ninguna contrapartida social, y de ello también tiene gran

responsabilidad la Administración Española, que debería velar por los intereses de todos los ciudadanos, y no solo de los empresarios.

Además, nos encontramos ante las cada vez mayores dificultades para realizar los cursos de formación necesarios para mejorar profesionalmente y peor aún, la obtención de los certificados obligatorios para embarcar. Nuestro país firma acuerdos internacionales que nos obligan a todos, y luego no facilita la formación de su gente de mar. Un Instituto Social de la Marina (de él hablaremos más tarde) medio desmantelado, al que no se le prestan los recursos necesarios.

Ante una situación más que previsible, con años vista para lo que esta ocurriendo ahora, no ha existido ninguna planificación, y ahora nos encontramos que la totalidad de la gente de mar se ve abocada a realizar la renovación de los certificados para embarcar. Ante esta situación, nuestra administración no tiene más ingenio que con la boca pequeña "permitir" el embarque con el justificante de que se ha solicitado el curso. Advirtiendo de que esta situación no se puede prolongar en el tiempo y de este modo culpabilizando al marino de la imposibilidad de cursar esta formación, y de su propia incompetencia. Pero aun peor para el que esta buscando empleo, quien prácticamente se ve abocado a realizarlos en Academias Privadas, que florecen como setas, y por tanto a pagar por una formación que debería ser facilitada por el estado.

La correlación de fuerza actual es sin duda una de las claves de lo que ocurre. Con sindicatos amaestrados, que como premio reciben cuantiosas subvenciones, dinero para la formación que pagamos todas y en algunos casos ejercer de agencia de colocación del escaso empleo (ya sabes ¡siempre me deberás estar trabajando....!), y una patronal que sabe que todo esta a su favor y cuyo único objetivo es maximizar beneficios a cualquier precio, pocas esperanzas quedan.

Mientras tanto, los marinos, apremiados por la imperiosa necesidad de trabajar que

tenemos todas las personas trabajadoras para tirar adelante a sus familias, pagar sus hipotecas o alquileres, y comer (como así ha sido toda la vida) y ante la falta de una unión/cohesión entre ellos, que les de la suficiente seguridad para sentirse fuertes y enfrentarse a esta dura realidad, parece más bien que el asunto no va con ellos. El marino nada y guarda la ropa, se queja pero se apunta al bando ganador....(el de la empresa, el de los que enchufan...etc)...sin darse cuenta de que irremediablemente estamos en el bando de los vencidos, a menos que seamos capaces de romper con estos lastres, de que nos quitemos los temores, conseguir equilibrar las relaciones laborales y que de este modo seamos capaces de decidir sobre nuestro propio rumbo.

No esperemos que otros nos resuelvan el futuro, porque quizás nos encontremos mañana que el futuro no existe. Como primer paso deberíamos mostrar nuestra indignación, exigir que esta situación se corrija de inmediato. El Ministerio de Trabajo debe quitar nuestras profesiones del catalogo de difícil cobertura, los empresarios deben contratar a los profesionales en paro y los sindicatos (los dos grandes también) a exigir condiciones laborales dignas, para todos, sin distinción de origen. Aunque todo ello represente que algunos ganen un poco menos y otros vean reducidas sus prebendas.

Es urgente desde el gobierno un Plan Integral de defensa de las profesiones marítimas, una intervención conjunta, organizada y positiva, que tenga el fundamental objetivo en poner en primera fila unas actividades que son estratégicas para el País. Un Plan que consiga que dejemos de ser un país marítimo que vive de espaldas al mar y de sus gentes. Las políticas actuales, resultado de decenios de desprecio hacia la mar y sus gentes, son vergonzosas. Urge una Administración que persiga sin descanso las banderas de conveniencia, los buques con condiciones laborales y de seguridad precarias. Y por el contrario premie a quienes hacen lo contrario. No actuar ya, escudarse en la UE, o en la "globalización", es simple desidia e incompetencia.

Mientras tanto continua el goteo, los buques de navieras "españolas" siguen abandonado el pabellón canario y se acogen a banderas de "más conveniencia". De 700 buques que habían en el registro ordinario, antes de la existencia

del Registro canario, apenas un centenar siguen bajo pabellón español, dentro del REC. Todo un éxito de una política enfocada a evitar la marcha de buques a otras banderas y a atraer de nuevos al REC.

De este modo en el régimen especial del mar (REM), hoy somos unos 62.000 trabajadores de los diferentes ámbitos de las actividades marítimas y portuarias, unos 20.000 menos que hace 15 años, mientras que el tráfico marítimo a nivel mundial se ha multiplicado por 4 en los últimos 20 años.
Y ello en un país que se dice marítimo, donde este medio de transporte aporta el 20% al PIB de todo el sector del transporte, donde el 78% de las importaciones y el 51% de las exportaciones se realizan por este medio. ¿Y el empleo que se beneficie de esta actividad dónde está?.

Ante los pocos más de 100 buques registrados en España, tenemos los cerca de 10.000 de Indonesia o 9.000 de Panama y más de 2.000 de Malta, por poner unos ejemplos diversos. Rumania nos supera en número de buques con 120 registrados. Hasta nuestro vecino Portugal, con mucho menos territorio y aguas, nos supera con 629 buques.
De tamaña incompetencia nadie se responsabiliza, nadie asume esta enorme barbaridad, porque en el fondo las políticas realizadas han conseguido lo que buscaban, beneficiar a los empresarios sin escrúpulos.

En esta realidad económica, social y porque no, geográfica (somos una península con dos archipiélagos), se abandona a su suerte a los marinos, se dificulta el acceso a su formación y reciclaje, se mira para otro lado con los incumplimientos laborales y se hace lo posible para que poco a poco vayamos dejando el trabajo en la mar, o más bien, hagan imposible que personas de este país puedan trabajar en la Mar.

Desear por tanto que la solidaridad y el apoyo mutuo se extiendan y crezcan contra “el salvase quien pueda” imperante en nuestra sociedad. No es solo por razón de acogerse a unos valores y principios de justicia y equidad, además, cada vez sera más una pura cuestión de supervivencia .

Desde aquí llamo a la urgente organización generosa de la Gente de Mar, superando diferencias. Organización que tenga la acuciante necesidad de impulsar la lucha para dignificar nuestras profesiones, pero también al medio de nuestro sustento y el de muchos terrestre. Es necesario exigir recuperar el importante papel que se realiza desde el colectivo, y que se reconozca en hechos reales y no en simples palabras y gestos.
Que nadie se engañe, nadie, nadie, trabaja para/por nosotros. El futuro esta solo y exclusivamente en nuestras manos.

Salud

LOS TRABAJADORES LLEGAN A UN ACUERDO CON LA DIRECCIÓN DE APM TERMINALS VALENCIA Y DESCONVOCAN LA HUELGA

Han sido 24 horas de huelga apoyada de forma masiva, con una gran unión del colectivo, que ha mantenido un comportamiento ejemplar en sus manifestaciones. Recibiendo muchas muestras de apoyo durante la jornada del sector marítimo y colectivos de trabajadores de empresas hermanas.

Tras varias manifestaciones, conflictos por la decisión de los servicios mínimos y duras reuniones de negociación, ambas partes llegan a un acuerdo que proporciona mayor seguridad y estabilidad a los empleados de la plantilla y que permite iniciar un camino de colaboración entre la Dirección y el Comité de Empresa en los presentes y futuros cambios organizativos.

Salvamento MARITIMO

SALVAMENTO MARÍTIMO ENVÍA OTRA GUARDAMAR A CANARIAS SIN LA TRIPULACIÓN DE REFUERZO

Tinerfe Fumero

Diario de Avisos

La que nos ocupa es la historia de una chapuza que pasó más o menos desapercibida el año pasado, y que este año puede repetirse, al menos parcialmente. El relato nos llega gracias a Manuel Capa, miembro del Comité de Empresa de la Flota de Salvamento Marítimo, auténticos héroes que, día sí y día también, rescatan vidas por decenas (cuando no por centenares) en aguas de Canarias.

Este delegado de la Confederación General del Trabajo (CGT, sindicato mayoritario desde hace 20 años en el sector) desvela que, si bien llegará otra Guardamar la próxima semana, sigue sin activarse la tripulación de refuerzo pese al tremendo repunte de la catástrofe humanitaria que se vive en las Islas, con al menos 343 vidas perdidas en la llamada Ruta Canaria de las pateras solo durante el pasado agosto, según datos computados por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM).

"El año pasado se movió ficha tarde", explicaba ayer Capa, aludiendo a que solo fue durante una visita a Canarias del entonces ministro de Fomento, José Luis Ábalos, cuando se dio respuesta a la denuncia

La CGT, sindicato mayoritario en la flota del organismo público, recuerda que la medida de apoyo llegó tarde el año pasado y se aplicó justo cuando menos pateras llegaron a las Islas

que interpuso CGT ante la Inspección de Trabajo.

Fue entonces cuando se dio vía libre a contratar una tercera tripulación que diera el necesario descanso a unos trabajadores, los que navegan en las embarcaciones de Salvamento Marítimo, y "evitar así que las condiciones físicas y mentales mermen en una labor donde basta un error para que puedan salir terriblemente perjudicados tanto los rescatados como los rescatadores, lo que puede pasar en días como el de ayer [el pasado martes para el lector], cuando se trabaja en tantos rescates a la vez".

Lo cierto es que esa tercera tripulación finalmente se aprobó el pasado diciembre y se mantuvo hasta el pasado junio, justo los meses en que, probablemente como efecto de los viajes del ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, a países como Senegal se produjo una reducción notable en la llegada de migrantes a las Islas por una vía de migración que la citada OIM califica como de las mortíferas del mundo, por no decir la que más. No en balde, esta organización cifra en 739 los fallecimientos en este año, cifra que ONG como el Colectivo Caminando Fronteras eleva a unos 2.000.

Algo similar ocurrió con el envío de una Guardamar de refuerzo, pero este año sí que tal medida llega a tiempo, dado que la Polimnia navega en estos días rumbo a Ceuta y desde allí pondrá proa hacia Canarias, a donde llegará a primeros de la semana que viene (lunes o martes, según las previsiones).

Sin embargo, la otra piedra angular de este singular encaje de bolillos por el que dependen llegar a tiempo a salvar vidas, como es esa tercera tripulación, sigue desactivada, justo cuando las cifras muestran una reactivación evidente de la migración irregular hacia Canarias, que además en estos tiempos se agrava con el uso de lanchas neumáticas (todavía más precarias) y la presencia de mujeres y niños a bordo. "Hay que movilizar los recursos a tiempo", concluye el sindicalista.

La OMI y la OIT realizan llamado conjunto a los gobiernos para proveer asistencia médica a los tripulantes de buques

MundoMarítimo

El secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el director general de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) emitieron una declaración conjunta en la que solicitan a los gobiernos de Estados costeros y portuarios que faciliten el rápido desembarco de la gente de mar para que reciba atención médica como una cuestión de "vida o muerte"; que le den prioridad para la vacunación contra el Covid-19; y que la designen como trabajadores clave, reconociendo su valiosa contribución al comercio mundial.

En la declaración conjunta (Carta Circular nº 4204/Add.42), el secretario general de la OMI, Kitack Lim, y el director general de la OIT, Guy Rider, afirman que los marinos tienen dificultades para acceder a la atención médica y destacan la "obligación moral de garantizar que puedan acceder a la atención médica en tierra sin demora, siempre que la necesiten, y de ampliar la asistencia médica a bordo en caso de necesidad, permitiendo que médicos y dentistas cualificados visiten los buques. También es importante que se lleve a cabo una evaluación médica antes de administrar cualquier tratamiento, que podría incluir una evaluación de telemedicina proporcionada por proveedores de salud internacionales".

"Recibir este tipo de atención puede ser una cuestión de vida o muerte para los marinos que caen enfermos mientras trabajan en los buques. La comunidad internacional debería hacer todo lo posible para apoyar a quienes han mantenido la cadena de suministro mundial en condiciones de pandemia durante los últimos 18 meses y siguen adelante a menudo a pesar de las enormes dificultades personales", afirmaron ambos funcionarios internacionales.

La declaración conjunta señala que a "casi 14 meses después de la publicación de las 'Recomendaciones para los Estados rectores de puertos y costas sobre el rápido desembarco de la gente de mar para recibir atención médica en tierra durante la pandemia de COVID-19', la gente de mar sigue luchando por acceder a dicha atención cuando la necesita. La defensa por parte de los Estados miembros, la industria marítima, los interlocutores sociales y los propios marinos ha vuelto a poner en primer plano la difícil situación de la gente de mar".

De acuerdo con la OMI, Tal y como se recoge en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 de la OIT (MLC 2006), corresponde a los Estados miembros garantizar que la gente de mar que se encuentra a bordo de buques en su territorio tenga acceso a instalaciones médicas en tierra, en caso de que necesite atención médica inmediata, incluida la dental. La obligación legal de prestar asistencia a la gente de mar en peligro, incluida la asistencia médica, es también un componente intrínseco de los convenios de la OMI, a saber, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS); el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR); y el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL).

La declaración conjunta insta una vez más a los gobiernos a reconocer la importancia es-

tratégica del sector marítimo y, en consonancia con la resolución A/75/17 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptada el 1 de diciembre de 2020, a designar a la gente de mar como trabajadores clave y a tratarlos como tales proporcionándoles acceso a la atención médica. La carta circular núm. 4204/Add.35/Rev.7 contiene la lista actual de los Estados Miembros de la OMI que han notificado a la OMI que han designado a la gente de mar (y a otro personal marítimo, según proceda) como trabajadores clave.

Por otra parte, se insta a los gobiernos a dar prioridad a la gente de mar en sus programas nacionales de vacunación contra el Covid-19, de conformidad con la hoja de ruta SAGE de la OMS para priorizar los usos de las vacunas contra el COVID-19 en el contexto de suministros limitados, actualizada el 16 de julio de 2021, y a ofrecer vacunas de la Lista de Uso de Emergencia (LUE) aprobadas por la OMS para garantizar que su estado de vacunación sea reconocido internacionalmente.

Los responsables de la OIT y la OMI también alentaron a los gobiernos a reconocer el papel que desempeña el resto del personal marítimo en la facilitación del comercio mundial y, siempre que sea posible, a vacunarlo también con carácter prioritario.

La información recibida por la OMI y la OIT indica que, hasta ahora, 24 países han respondido a la llamada de atención aplicando programas de vacunación de la gente de mar, o señalando su intención de hacerlo, en puertos designados dentro de sus jurisdicciones.

La declaración conjunta señala que: “Estamos muy agradecidos a estos países, pero instamos a otros a que den un paso adelante para acelerar, en particular, la vacunación de los marinos que prestan servicio en el transporte marítimo internacional. Los organismos gubernamentales, la industria, los trabajadores y los grupos de bienestar de los marinos siguen trabajando asiduamente para facilitar y/o suministrar vacunas. Sin embargo, queda mucho por hacer. Seguiremos trabajando con nuestras agencias hermanas de la ONU, los gobiernos y los organismos de la industria para abordar las necesidades actuales de la gente de mar para salvaguardar sus derechos elementales, de modo que puedan seguir facilitando la economía mundial.”

Baleares, el pastel más apetecible de los ferries para las navieras

David Rodríguez
naucher GLOBAL

El aterrizaje reciente de los dos gigantes navieros italianos, Grimaldi y MSC, supone una competencia feroz entre cinco navieras durante este verano por las rutas marítimas entre la Península Ibérica y las Islas Baleares. El interés de los dos rivales italianos por desembarcar en el tráfico de pasajeros y carga rodada va a provocar una situación insólita en los últimos años, con un mercado muy reñido y disputado. Así, los barcos de cuatro navieras distintas están compitiendo en temporada alta en los corredores marítimos que unen Barcelona y Valencia con Ibiza y Mallorca. Son Grimaldi, que ha llegado a un acuerdo con Trasmediterránea, GNV que forma parte de MSC y Baleària, A estas, hay que añadir los trayectos interinsulares que ofrece la alemana FRS.

En el caso de Grimaldi, el grupo napolitano ha llegado a un principio de acuerdo para hacerse con las líneas, los barcos e incluso las terminales que opera Armas Trasmediterránea entre la Península y Baleares. Su director comercial, Miguel Pardo, explica que "estamos trabajando con los mismos buques y líneas, por lo que a nivel operativos no estamos notando demasiado el cambio". Pardo añade que confía en que Grimaldi irá invirtiendo progresivamente e incorporando nueva flota. Pese a que admite el aumento de la competencia, Trasmediterránea se muestra segura del servicio que ofrece y advierte de que "muchas navieras oportunistas, ante la paralización del tráfico de pasajeros, han visto la opción de ponerlo en marcha en Baleares".

MSC, más conocida por su actividad de cruceros o de tráfico de contenedores, desembarca en el segmento de los ferries entre la Península y Baleares a través de la italiana Grandi Navi Veloci (GNV). Fundada en su momento por la familia Grimaldi, la filial de ferries de MSC inició el pasado 6 de julio el servicio que une diariamente Barcelona y Valencia con Palma de Mallorca e Ibiza. Un servicio para el que ya tiene previstos dos barcos, el GNV SEALAND y el GNV BRIDGE, con capacidad para entre 880 y 1.000 pasajeros. Una apuesta arriesgada, ya que para lograr la rentabilidad de nuevas líneas en España se estiman plazos por encima del año.

Tráfico marítimo entre islas

Más allá de los trayectos entre la Península y Baleares, el operador marítimo FRS lanzó dos nuevas rutas en las Islas Baleares (España) desde el pasado 26 de mayo. Se trata de una conexión entre Alcudia y Ciudadela, así como otro trayecto entre Ibiza y Formentera. Concretamente, la naviera alemana ha decidido operar dos rotaciones todos los días de la semana entre Alcudia y Ciudadela, con salidas desde el puerto mallorquín a las 09:30 horas y a las 19:00 horas. Mientras que, las partidas desde Ciudadela serán a las 12:00 horas y a las 21:00 horas.

El grupo utilizará el fast ferry

TARIFA JET para la citada ruta, en la que es capaz de realizar el trayecto en tan solo una hora y quince minutos, aproximadamente. El buque tiene capacidad para trasladar hasta 777 pasajeros y 175 vehículos.

Hasta ahora, las líneas regulares entre los dos grandes puertos mediterráneos y las Islas Baleares estaban en manos de dos navieras españolas. La histórica Trasmediterránea, que fue adquirida por el grupo canario Armas en 2018, y ahora por la italiana Grimladi, y Baleària. A estos dos actores, se unen ahora MSC a través de GNV y FRS.

Liderazgo de Baleària

La naviera valenciana Baleària mantiene el liderazgo en el sector del transporte de pasajeros con Baleares. La compañía opera la única línea sin competencia en este ámbito: la que conecta Ibiza con Denia, el puerto peninsular más cercano a la isla.

Ante esta competencia feroz, el presidente de Baleària, Adolfo Utor, reclama que la competencia entre las navieras se dé en las misma condiciones. En una clara alusión a las navieras italianas que han desembarcado en España, Utor insta a las administraciones a que "velen para que nadie enfangue el terreno de juego y compita dopado".

Dada la explosión de este servicio, acompañado de una fiebre competitiva, Utor reivindica la posición de Baleària. "Somos la única compañía que tenemos una estrategia claramente orientada hacia la sostenibilidad que nos da una ventaja en el mercado". Además, el presidente de la firma destaca el carácter local (valenciano) del origen de la empresa.

-

Pese a reconocer que la lucha de las navieras provoca que se pongan sobre la mesa modelos diferentes de actuación, Utor señala que "no aportan valor añadido ni en servicios, barcos ni en calidad". En relación a la situación de sobreoferta coyuntural que se producirá en tráfico de pasajeros, el presidente de Baleària considera que "la bajada de los precios no es sostenible si sigue cayendo la ocupación de los barcos". Para Adolfo Utor, este verano se están contraponiendo dos paradigmas: un modelo sostenible que navega con Gas Natural Licuado (GNL) contra el de los buques que queman fuel y llevan 'scrubbers'. En nuestro caso, representamos el éxito de una manera de entender el transporte marítimo".

A pesar de que una mayor oferta, puede implicar que los precios de los trayectos sean más económicos, hay que tener en cuenta que los viajes de ocio del sector marítimo de la era postpandemia tendrán en cuenta nuevos componentes, como la seguridad, la sostenibilidad, los servicios añadidos o la personalización de la experiencia.

MARINA

Noticias Breves

Trasmed GLE baraja sustituir el ferry "Ciudad de Mahón"

Dentro de los planes que Trasmed GLE baraja a corto plazo figura la previsible sustitución del ferry "Ciudad de Mahón" (IMO 9181091) por un buque de mayor velocidad y capacidad para pasaje y carga rodada. De hecho, en una reciente comunicación de la naviera española del Grupo Grimaldi, no se le cita en la próxima de instalación de "scrubbers", que sí serán instalados en los otros cuatro barcos adquiridos a Naviera Armas Trasmediterránea.

El antiguo "Zurbarán" es un buen barco para carga rodada y tiene buen andar, pero va muy justo de alojamiento para pasaje. En febrero pasado cumplió 21 años en servicio y forma parte de un lote de cinco buques construidos en el astillero de Sevilla, cuatro para Cenargo –entre ellos el que nos ocupa, que se estrenó con el nombre de "Northern Merchant"– y el quinto modificado que se llamó "Murillo".

En abril de 2006, el buque "Northern Merchant" se abanderó en España con el nombre de "Zurbarán". En abril de 2014 estuvo a punto de ser vendido a una compañía de Bulgaria, pero los compradores prefirieron el "Murillo", que era mejor barco en todos los aspectos, sobre todo para el pasaje, pues salió de astillero modificado de acuerdo con los requerimientos de Acciona Trasmediterránea.

Las conexiones marítimas Huelva-Canarias mueven 21.795 pasajeros de enero a julio

Los ferris de las conexiones marítimas Huelva-Canarias han movido un total de 21.795 pasajeros entre los meses de enero y julio de 2021, por lo que desde el Puerto de Huelva han destacado este dato supone un balance "positivo". De este modo, han señalado que solo en el mes de julio el movimiento de pasajeros ha alcanzado la cifra de 6.740 personas en la ruta Huelva-Canarias.

Así, según han indicado a Europa Press desde la Autoridad Portuaria de Huelva (APH), en total se cuenta con tres conexiones semanales con buques tipo ferry (roro-ropax), toda vez que han apuntado que el dato de 21.795 pasajeros es una cifra que "continúa estable a pesar de las restricciones de movilidad que ha ocasionado la pandemia".

Así, la presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, ha subrayado "el buen posicionamiento" del Puerto de Huelva en cuanto a las conexiones marítimas con las Islas Canarias se refiere, "tanto para pasajeros como para mercancía".

En cuanto a carga, además de la conexión marítima que se ofrece a la carga rodada (ro-ro), el Puerto cuenta desde 2017 con una conexión marítima semanal por contenedor con las Islas Canarias.

MERCANTE

Noticias Breves

Armas Trasmediterránea fortalece su presencia en Canarias y el sur de la Península

Naviera Armas Trasmediterránea ha decidido concentrarse y potenciar sus servicios en las líneas interinsulares canarias y las que opera entre las Islas Canarias y la Península, así como en el mar de Alborán y estrecho de Gibraltar, para atender la creciente demanda "ante la previsible disminución de la pandemia de la Covid-19", según un comunicado. Paralelamente, ha alcanzado un acuerdo con la naviera italiana Grimaldi y le ha cedido los servicios que operaba en las islas Baleares.

Según dicha naviera española, este movimiento se produce como consecuencia de la crisis sanitaria y financiera derivada de la pandemia y el desplome de la actividad del transporte marítimo a nivel nacional, agravado por el estado de alarma y la parálisis del movimiento de pasajeros, así como el cierre de las fronteras con Marruecos.

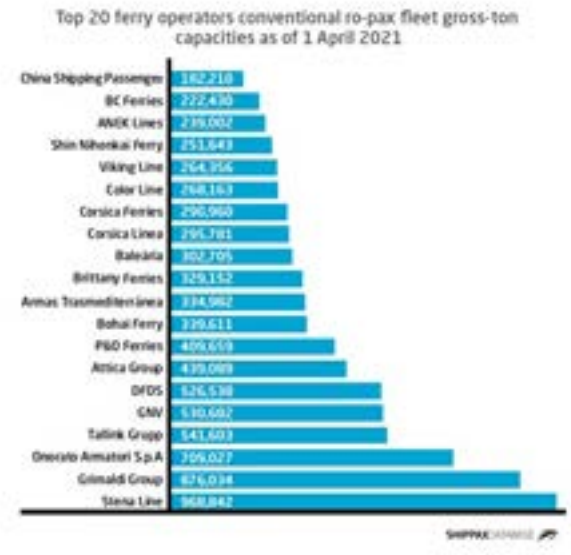
Armas está desarrollando un plan de refuerzo en los servicios que opera en las zonas mencionadas. En la línea entre Algeciras y la Ciudad Autónoma de Ceuta se han reforzado los fines de semana, con tres viajes los sábados y cuatro los domingos, operados por el fast ferry catamarán Ciudad de Ceuta, que cubre el trayecto en poco más de una hora, a una velocidad de 35 nudos.

El servicio entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria cuenta con doce salidas diarias y cubiertas por dos fast ferries que completan la travesía en una hora y cuarenta minutos. De cara a este verano, también se ha reforzado la línea con la isla de El Hierro con salidas extraordinarias los viernes y domingos. Además, se han ampliado los horarios entre Playa Blanca y Corralejo y con Fuerteventura.

Armas Trasmediterránea y Balearia, en el Top-20 mundial

Naviera Armas Trasmediterránea ocupa la décima posición en el Top 20 a nivel mundial de las navieras que operan buques tipo ropax, con 334.982 TRB, según un estudio de la web marítima shippax.com. Son datos a fecha de 21 de abril de 2021, previos a la venta de cinco buques a Trasmed GLE.

En el duodécimo puesto se sitúa Balearia, con 302.705 TRB. El líder mundial es Stena Line con 968.842 TRB, seguido de Grimaldi, con 876.034 TRB. GNV aparece en quinta posición, con 530.682 TRB.



La crisis del transporte marítimo mundial es mucho peor de lo imaginado

F. William Engdahl

elespiadigital.com

Durante las últimas décadas, el comercio mundial de los océanos se ha expandido casi exponencialmente a medida que ha florecido la subcontratación de la fabricación de las principales empresas estadounidenses y europeas con el advenimiento de la globalización económica.

El resultado ha sido que Asia, especialmente China, se ha convertido en la fuente de fabricación esencial para todo, desde iPhones hasta antibióticos y todo lo que se encuentre en el medio. La creación de la Organización Mundial del Comercio para imponer nuevas reglas al comercio ha sido un factor clave. También ha hecho que las cadenas de suministro globales para la entrega de bienes sean más frágiles que nunca en la historia. El aumento del costo del transporte marítimo de contenedores indica la creciente crisis. Para agravar la creciente crisis hay una enorme escasez de mano de obra debido a las medidas globales de COVID.

Orígenes de la crisis

Según el Departamento de Investigación de Statista, con sede en Alemania, alrededor del 80 por ciento de todos los bienes a nivel mundial se transportan por mar, incluidos el petróleo, el carbón y los granos. De ese total, en términos de valor, el comercio mundial de contenedores marítimos representa alrededor del 60 por ciento de todo el comercio marítimo, valorado en alrededor de 14 billones de dólares estadounidenses en 2019. Este transporte marítimo se ha convertido en las arterias de la economía mundial para bien o para mal.

Esta es una consecuencia directa de la creación de la OMC en la década de 1990 con nuevas reglas que favorecen la subcontratación de la fabricación a países donde la producción era mucho más barata, es decir, siempre que el transporte marítimo sea barato. Después de que China se convirtió en miembro

de la OMC en 2001, se convirtió en el mayor beneficiario de las nuevas reglas y en una década China fue llamada el "taller del mundo". Industrias enteras como la electrónica, farmacéutica, textil, química y plástica se transfirieron a China con los salarios más bajos del mundo para el montaje en fábrica. Funcionó porque el costo de envío a los mercados occidentales era comparativamente bajo.

A medida que la producción económica de China creció, China se convirtió en un gigante del transporte marítimo mundial, enviando sus productos a precios económicos a lugares como Long Beach o Los Ángeles, California, en los EE. UU. o Rotterdam en Europa. El gigante minorista de Walmart fue el destino de una gran parte de los productos de China con hasta el 80% de sus productos de origen chino. Esta no es una cerveza pequeña como dicen en Texas. Walmart es la empresa más grande del mundo por ingresos, con ventas anuales de $ 549 mil millones. Hoy, como resultado de esta globalización, China tiene 8 de los 17 puertos más grandes del mundo en términos de volúmenes de envío para manejar sus exportaciones.

La expansión del transporte marítimo de China se combinó con la de Japón y Corea del Sur para constituir el mayor tráfico de transporte marítimo de contenedores en todo el mundo. Ese flujo económico vital se encuentra ahora bajo una tensión sin precedentes, que pronto podría tener consecuencias económicas mundiales catastróficas para las cadenas de suministro de bienes del mundo.

Cuando lo que la OMS denominó un nuevo coronavirus, que apareció por primera vez en Wuhan, fue declarado por la OMS como una pandemia mundial en marzo de 2020, el impacto en el comercio mundial fue inmediato y enorme cuando los países bloquearon sus economías, algo sin precedentes en tiempos de paz. Los compradores occidentales congelaron los pedidos de productos de China y otros productores asiáticos. Los portacontenedores se cancelaron en todas partes en 2020. Luego, cuando los gobiernos de EE. UU. y la UE liberaron billones de dólares en un estímulo sin precedentes, la demanda de contenedores de Asia a Occidente en términos relativos se disparó, en comparación con la oferta, ya que la gente comenzó a utilizar el estímulo, especialmente en EE. UU. para

comprar en línea, la mayoría de los cuales se "fabrican en China".

Eso ha tenido un impacto perturbador grave en lo que alguna vez fue un costo menor: el transporte marítimo de contenedores. Los puertos de contenedores modernos, especialmente los de China, son operaciones automatizadas por computadora de última generación que cargan miles de contenedores diariamente a través de grúas automatizadas. En puertos de destino como Long Beach o Hamburgo, los contenedores se descargan en camiones o trenes y se llevan a sus ciudades de destino antes de ser devueltos al puerto para su envío de devolución. Es esta intrincada cadena de suministro la que ahora está en crisis.

En 2019, antes de la crisis pandémica, el costo de enviar un contenedor de 40 pies de largo desde China a Europa por mar costaba entre USD 800 y 2500. Para la mayor parte de productos como textiles, farmacéuticos o teléfonos inteligentes, los contenedores marítimos eran claramente la mejor opción de bajo costo para el comercio entre Asia y Europa a pesar de las posibilidades ferroviarias. Para el comercio entre Asia y América del Norte era casi la única opción, ya que el aire era una alternativa costosa. Hoy en día, con una reducción del 50% en viajes aéreos vinculada a la corona, los buques portacontenedores son prácticamente la única opción de larga distancia.

Ahora las tarifas al contado de puerto a puerto, por ejemplo desde Shanghai, el puerto de contenedores más grande de China, hasta Los Ángeles, se han disparado de alrededor de $ 1,500 por contenedor de 40 pies justo antes de la pandemia de la OMS a principios de 2020, a $ 4,000 en septiembre de 2020, y para $ 9,631 en la semana que terminó el 8 de julio de 2021, según Drewry Supply Chain Advisors. Este es un aumento de más del 600% desde principios de 2020, antes de la pandemia. Y esta es solo una de las fuentes de la inflación global que ahora vemos estallar .

Esto no es lo peor. Según Drewry, "hemos escuchado informes de $ 15,000 desde China a la costa oeste y somos conscientes de que los transportistas están cobrando primas adicionales además para priorizar la carga de una re-

Alrededor del 80 por ciento de todos los bienes a nivel mundial se transportan por mar, incluidos el petróleo, el carbón y los granos.

serva tardía antes que las cargas con tarifa normal de FAK [Freight All Kinds]". De $ 1,500 a $ 15,000 en dos años es un aumento de diez veces. Y las tarifas de Shanghai a Rotterdam también se han disparado desde menos de $ 2,000 a principios de 2020 a más de $ 12,000 en julio, o el 600%.

Para citar un producto que experimentó compras de pánico al comienzo de la pandemia, China es el líder mundial en exportaciones de papel higiénico con el 11% del suministro mundial. Un aumento del 600% en el costo del flete marítimo hace que sea inevitable que el precio de algo tan común como el papel higiénico aumente significativamente o escasee en lugares clave a nivel mundial. Cuando tales presiones se extienden por toda la línea de productos, las tarifas de los contenedores marítimos se convierten en un factor importante de la inflación general.

Cuello de botella de contenedores

A principios de 2020, cuando las naciones de todo el mundo entraron en bloqueos de pánico sin precedentes por los temores del coronavirus, el envío global se congeló. Las fábricas en todas partes estaban cerradas. Más tarde, en 2020, los flujos se reanudaron lentamente a medida que China se abrió. Como quedó claro a finales de 2020 que el enorme dinero de estímulo económico del gobierno provocaría una recuperación en la demanda de productos asiáticos, especialmente la demanda a través de plataformas de comercio electrónico como Amazon, se desarrolló una dramática escasez de contenedores disponibles. Solo en los EE. UU. se ha liberado un total de $ 9 billones en estímulo fiscal y monetario total desde principios de 2020. Eso es histórico a nivel mundial.

Los flujos del comercio mundial se pueden comparar con el sistema de circulación sanguínea del cuerpo humano. Cuando se desarrollan cuellos de botella con la congestión del puerto, o digamos bloqueo del Canal de Suez, es similar a los coágulos de sangre en el sistema circulatorio humano. El bloqueo de marzo de 2021 en el Canal de Suez del gigantesco buque portacontenedores Ever Given de Evergreen Co. de Taiwán detuvo el tráfico de barcos durante casi una semana en una de las principales vías fluviales del mundo

entre China y Europa, lo que provocó cuellos de botella en las entregas de contenedores que aún no se han resuelto por completo. Luego, en China, las nuevas pruebas para el covid en el gran puerto de contenedores de Yantian, parte del cuarto puerto de contenedores más grande del mundo, Shenzhen, causaron importantes interrupciones adicionales en el envío, lo que agravó aún más los aumentos de las tasas. Es probable que esas interrupciones continúen.

Cuando los bloqueos se extendieron a nivel mundial en abril de 2020, de repente millones de contenedores quedaron varados en varios puertos sin poder regresar a China. Se dejaron cajas vacías en lugares donde no se necesitaban y no se planificó el reposicionamiento. Las interrupciones masivas de la fuerza laboral causadas por los cierres pandémicos en los EE. UU. en 2020 y hasta 2021 afectaron no solo a los puertos, sino también a los depósitos de carga de contenedores en todo el país, así como a las líneas de transporte interior. No había forma de devolver los contenedores a China cuando China comenzó a reactivar la industria. Además, a medida que los transportistas introdujeron "salidas en blanco" o se saltaron las escalas en los puertos, el desajuste entre la oferta y la demanda de contenedores vacíos se exacerbó, ya que las cajas vacías se dejaron atrás y no se pudieron reposicionar a los puertos de China. Aparecieron los "coágulos de transporte" globales.

La consultora danesa Sea-Intelligence estima que hasta el 60% del desequilibrio de contenedores en Asia hoy se debe a América del Norte, la mayoría debido a la falta de inversión en California y otros puertos de la costa oeste que tienen los peores problemas de congestión portuaria.

Una consultora japonesa estimó que la productividad de las terminales en América del Norte está por detrás de las contrapartes asiáticas hasta en un 50%, en parte debido a la reducción de las horas de trabajo y la oposición de los sindicatos a una mayor automatización que eliminaría puestos de trabajo sindicales. Una declaración de que el regulador de EE. UU., la Comisión Federal Marítima, está "investigando" el tema de la disponibilidad de equipos como parte de una amplia investigación sobre el caos de la cadena de suministro que ha afectado a los puertos, minoristas y exportadores del país durante los últimos ocho meses, difícilmente es reconfortante. Los problemas de cuellos de botella en los puertos de contenedores de EE. UU. han sido crónicos y serios desde al menos 2015. El trabajo de la comisión marítima es monitorear esos cuellos de botella antes de que se vuelvan problemáticos. No es así, obviamente .

A medida que la demanda de productos de China se recuperó a fines de 2020, todo esto tuvo un impacto en las tarifas de los contenedores. Para agravar la escasez de contenedores se produjeron los bloqueos a nivel mundial que congelaron enormes volúmenes del comercio internacional. La construcción de los nuevos contenedores necesarios también se está restringiendo drásticamente debido a la escasez de acero y madera, así como de mano de obra, debido a las medidas pandémicas.

La abrumadora dependencia mundial de los productos enviados desde China en los últimos años se ha convertido en un flagrante talón de Aquiles en la economía mundial en medio de los bloqueos. Tal interdependencia global no fue un factor en la depresión global de la década de 1930, contrariamente al mito económico sobre la Ley de Tarifas Smoot-Hawley como causa principal. Fueron las estructuras de deuda internacional centradas en los bancos de Nueva York.

Crisis de mano de obra marítima

Para agravar la crisis en la disponibilidad de contenedores y los atascos en los puertos clave del mundo, existe una creciente crisis de mano de obra marítima. La mayor parte de la mano de obra de marineros no oficiales para el transporte de contenedores se contrata en Asia. Según la Cámara Naviera Internacional, Filipinas es el mayor proveedor de Ratings (gente de mar calificada), seguida de China, Indonesia, la Federación de Rusia y Ucra-

nia. Los bloqueos globales y, más recientemente, la alarma sobre la denominada variante del corona india o "Delta", a pesar de la falta de datos sobre su letalidad, han creado una catástrofe creciente en la situación de la mano de obra naval. Antes de la declaración de la pandemia de la corona en 2020, la oferta de mano de obra marítima ya era muy escasa. Este problema de mano de obra también está afectando las tarifas de carga de los barcos.

En julio, se estima que el 9% o 100.000 marineros en contenedores y otros barcos quedaron varados en barcos más allá del tiempo legalmente contratado, ya que países desde China hasta los EE. UU. les prohíben desembarcar debido a las restricciones de contagio del corona. Eso significa que no se están produciendo cambios de tripulación y las tripulaciones varadas en el mar están bajo un estrés psicológico y físico creciente, que incluso lleva a suicidios. Luego, se estima que 100.000 o más marineros o ratings están varados en tierra en varios países debido a los cierres pandémicos, sin poder trabajar. La duración máxima permitida del contrato es de 11 meses, según lo estipulado por una convención marítima de la ONU. Normalmente hay una rotación de unos 50.000 marinos mensualmente dentro y fuera de los barcos. Ahora es una fracción de eso. Según el sindicato de la Federación Internacional de Transporte, hasta un 25% menos de gente de mar se está incorporando a los buques que antes de la pandemia. El secretario general del sindicato declaró: "Hemos advertido que las marcas globales deben estar preparadas para tripulaciones cansadas y fatigadas que finalmente se romperán".

En tierra, dado que los cierres pandémicos, especialmente en California, mantuvieron a miles de trabajadores de los principales puertos de EE. UU. y Asia en Los Ángeles y Long Beach, no fue posible eliminar la gran acumulación de contenedores antes de que comenzaran a llegar más, un poco como la plaga del Aprendiz de hechicero. América del Norte se enfrenta actualmente a un desequilibrio del 60%; lo que significa que de cada 100 contenedores que llegan solo se devuelven 40. Continúan acumulándose sesenta de cada 100 contenedores .

Drewry estima que estos factores negativos también conducirán a un déficit de oficiales a la tripulación en la flota mercante mundial en los próximos años. Todo esto subraya lo extremadamente frágil y quebradizo que es hoy el sistema de distribución de las cadenas de suministro mundiales globalizadas. Los bloqueos globales de COVID están teniendo impactos a largo plazo mucho más graves de lo que la mayoría cree. La economía mundial es una red interconectada dinámica y altamente compleja que no puede encenderse y apagarse como un interruptor de luz.

'PARALELO 35º50' VIAJA A LA FRONTERA IMAGINARIA CON MARRUECOS PARA LAS OPERACIONES DE RESCATE EN EL MAR

Néstor Cenizo
elDiario.es

Un trabajo de la productora malagueña Entrefronteras desvela con audios inéditos cómo las autoridades marroquíes y españolas se reparten las labores de rescate, poniendo en entredicho el cumplimiento de obligaciones internacionales

Cualquiera sabe que una raya en el agua no es nada: miles de millones de gotas en movimiento perpetuo, mezclándose para ser siempre lo mismo y algo distinto. El paralelo 35º50 es una raya en el agua, pero ha acabado convirtiéndose en una frontera rígida que opera desde 2019 a (supuesta) conveniencia de España. Más allá de esa raya, Salvamento Marítimo no rescata a los hombres, mujeres y niños que tratan de llegar hasta la orilla europea, según se comprueba en Paralelo 35º50, un documental de investigación producido por Entrefronteras, una productora audiovisual malagueña, que se preestrena para mecenas y público en general este miércoles en el cine Albéniz de la capital de la Costa del Sol. La película, que ha contado con unos 8000 euros que han aportado 190 mecenas, podrá verse también el próximo sábado en los cines Verdi, en Madrid.

"Hay una línea de acuerdos internacionales entre Marruecos y España que estos dos países han convertido en una línea fronteriza", detalla Sergio Rodrigo, director y guionista del documental: "Si no pasas del 35º50, España no va a ir a rescatarte", señala. Se trata de un reparto que puede originar conflicto con obligaciones básicas del derecho del mar, como la de prestar auxilio a cualquier persona en riesgo. "Tanto las fuentes oficiales de Salvamento Marítimo como las voces críticas lo dicen muy claro: en el mar no hay fronteras. España y Marruecos pueden fijar una línea de salvamento, pero eso no exime de cumplir las obligaciones de rescate".

Eso es, en la práctica, lo que podría ocurrir: "Tenemos audios inéditos que dicen claramente que Salvamento no puede pasar del 35º50". Por ejemplo, uno de ellos documenta la presencia de una patera en el 35º49, y cómo se envía una embarcación para que no traspase la línea. En otro, se deduce la presencia simultánea de la Armada, la marina marroquí y Salvamento Marítimo, que recibe la orden de alejarse después de que quienes viajan en la patera se lancen al mar en busca de su asidero.

La película también recoge testimonios de trabajadores de Salvamento Marítimo, muchos descontentos con esta decisión. "La forma de pintar una frontera donde no existe en el mar es ponerle nombre. En este caso se llama 35º50.

Y una persona se ahoga en el 49º9 o en el 51º2, se ahoga igual. La vida es la vida, igual a un lado que a otro", apunta uno de ellos.

Hay voces que interpretan que podrían cometerse delitos de omisión del deber de socorro. "Nosotros no podemos decirlo. Malas prácticas sí hemos corroborado. Gente que estaba en el agua y no sobrepasaban la línea, España no salía a pesar de que sus embarcaciones estaban más cercanas", comenta el periodista: "El riesgo está en una balsa a la deriva en alta mar: antes Salvamento salía rápido al rescate; ahora lo que tenemos es gente que se pega ocho horas esperando a que te rescaten y llegue la marina de Marruecos".

Una frontera revelada en 2019

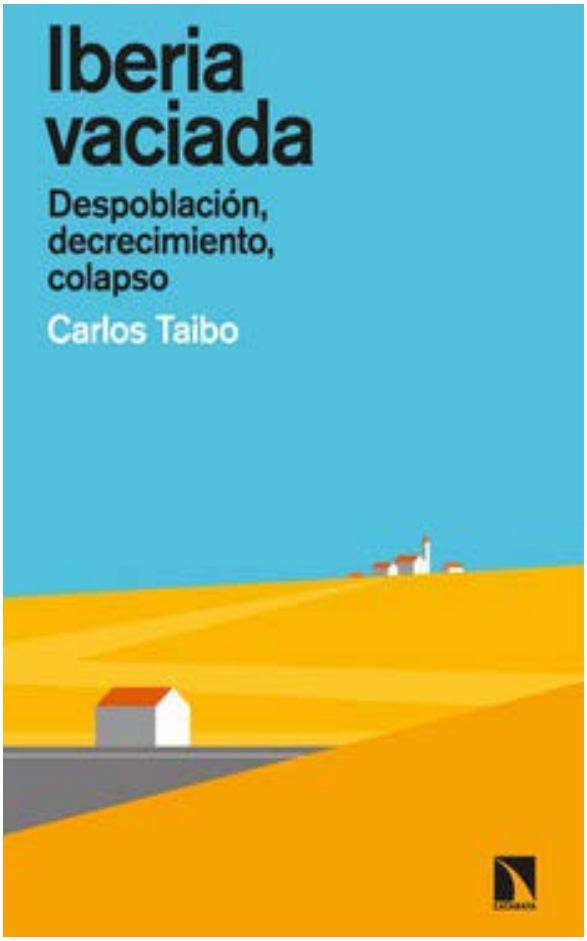
La delimitación de esta frontera marítima se produjo a finales de 2018. Ese año llegaron a la costa mediterránea española unas 64.000 personas. Por entonces, y desde hacía meses, venía larvándose un conflicto laboral en Salvamento Marítimo, y el nuevo gobierno de Pedro Sánchez dio un golpe de timón, que iba mucho más lejos que una mera reestructuración operativa: encomendó el nuevo mando único de las acciones de rescate a un miembro de la Guardia Civil, y situó al frente de Salvamento Marítimo a un político de su confianza, Ignacio López, sin experiencia marítima alguna. Salvamento Marítimo dejó de informar de las operaciones de rescate, como hacía hasta entonces.

A mediados de ese año, Entrefronteras, que lleva años documentando el fenómeno migratorio en la Frontera Sur, recibió el primer audio. Aunque barajaron su publicación inmediata, se decantaron por una investigación en profundidad, que ha durado dos años. "Lo que hemos conseguido en estos dos años en ponerle nombre a esa línea que han convertido en una frontera". El documental muestra cómo en mitad del mar Marruecos y España levantaron un muro imaginario con consecuencias para las vidas de miles de migrantes. Paralelo 35º50 recoge la historia de Mamadou Simon Bamba: fue devuelto a Marruecos en dos ocasiones tras ser rescatado en alta mar por la Guardia Civil.

Puede que esta nueva política migratoria contribuyera al objetivo declarado de reducir las llegadas por el Mediterráneo. En 2019 se redujeron en un 52%. Pero también dejó víctimas. Al menos 1885 personas murieron intentando cruzar el Mediterráneo en 2019, según los datos del Proyecto Migrantes Desaparecidos, de la Organización Internacional de las Migraciones. De ellas, 553 se dejaron la vida en la travesía del Mediterráneo occidental, la ruta española. En lo que va de 2021, al menos 1369 inmigrantes han muerto en la travesía del Mediterráneo, 238 de ellos en la ruta española. A estas muertes habría que sumar los naufragios invisibles: muertes no registradas de las que no hay constancia oficial. La cifra de fallecimientos en relación a los intentos de cruzar el mar sigue creciendo: en 2020 fue del 1%, y este año es del 1,1%.

Libro del mes

Carlos Taibo



MATERIA COOPERACIÓN Y DESARROLLO
ISBN 978-84-1352-127-5
PVP 14,5 €
PÁGINAS 128
TAMAÑO 14X22 CM

La Iberia vaciada en un valioso aporte para estimular un debate necesario y hasta ahora escaso, desde la perspectiva del decrecimiento y la teoría del colapso.

El objetivo mayor de este libro es aplicar a la Iberia vaciada las herramientas que nacen de la perspectiva del decrecimiento y de la teoría del colapso. Con ese propósito, en sus páginas se delimita el concepto, a menudo nebuloso, de esa Iberia, y al respecto se considera tanto el escenario español como el portugués. Se perfila también un conjunto de propuestas relativas a lo que hay que preservar, lo que hay que recuperar, lo que hay que introducir y lo que hay que rechazar en los espacios afectados, no sin prestar atención a debates importantes como los relativos a la población, a las mujeres, a la neorruralidad, a las biorregiones o a la naturaleza de un modelo económico y social alternativo. Por encima de todo, el libro quiere constituir un borrador que estimule un debate, el vinculado con el decrecimiento, que visiblemente falta.

Salud mental, feminismo y antirracismo

Las principales claves sociales de los Juegos Olímpicos de Tokio 2021.

Los Juegos Olímpicos son un escaparate deportivo mundial que muestran un reflejo internacional de debates sociales, conflictos y resistencias en muchos niveles. Está atravesado por tantísimas cuestiones que sería imposible abordarlas todas sin hacer una tesis, y ese no es nuestro objetivo, sino dar algunas de las claves en un sentido crítico y que nos parecen importantes rescatar.

La cita olímpica como termómetro histórico de luchas y conflictos sociales

Para luchar contra la mercantilización del deporte, hay que fomentar la actividad deportiva popular y de base, un deporte colaborativo donde el apoyo entre los participantes sea el eje central de la misma actividad, aunque el de-

porte en sí mismo pueda ser una sana competición. Si bien estas citas olímpicas veraniegas están colmadas de esa mercantilización deportiva, cerrar los ojos y pensar que por no seguir el evento en nuestro gueto no está sucediendo, tampoco es una estrategia de utilidad.

Históricamente los Juegos Olímpicos modernos han sido la punta de lanza de visibilizar luchas, de eventos que han determinado hitos políticos internacionales: Hitler en el Estadio Olímpico de Berlín en 1936 viendo cómo vencía el atleta afroamericano Jessi Owens delante de sus narices. El puño en alto de los atletas negros estadounidenses en los Juegos Olímpicos de México 1968, precedidas esas olimpiadas, además, de la masacre del gobierno mexicano en la Plaza de las Tres Culturas contra centenares de estudiantes. La acción directa palestina contra la Israel sionista en Múnich 1972, o el boicot de países africanos en Montreal 1976 contra Nueva Zelanda por su apoyo a la Sudáfrica del Apartheid.

Si bien estamos acostumbradas a que el mundillo del arte y cine es 'progre', y el mundo deportivo es de derechas y rodeado por el halo de la españolidad; esta edición de los Juegos Olímpicos ha mostrado que sí que hay deportistas de izquierdas, es decir, con discursos y con acciones que van contra el imaginario de la derecha rancia española. Esto quiere decir que ciertas tendencias feministas, de cuestionamiento de masculinidades, de antirracismo, y contra otras discriminaciones están calando socialmente.

Muchas veces hemos visto con preocupación que ciertas herramientas de emancipación se conviertan en moda y que entren en los circuitos de normalización y descafeinados del sistema. Por mucho que ciertas tendencias se conviertan en moda de una manera que no es la idónea porque se obvia un análisis desde la raíz, no deja de ser una batalla cultural que hay que seguir librando, cuanto más acorraladas las opre-

siones, mucho mejor. Pero cuidadito, no olvidemos que las estructuras sociales autoritarias no solamente se tiran abajo con un brochazo de estética, debajo de esa punta de iceberg avistada, hay todo un sistema que sigue operando bajo las dinámicas desiguales de siempre, o más bestialmente si cabe. No sabemos bien si nos planteamos de verdad que los discursos feministas o contra al racismo no son un simple elemento cultural, son espacios de lucha que deben ampliarse porque la vida de millones de personas están en juego por culpa de ese sistema de dominación. Seamos radicales, pero nunca marginales; y es por eso que se pueden rescatar algunas de las noticias más comentadas socialmente tras los pasados Juegos Olímpicos de verano.

Contra la homofobia y las discriminaciones

Más allá de lo moda que se ponga la bandera arcoíris cada vez que llega el mes de junio de cada año, la realidad es que en el mundo sigue existiendo una homofobia latente y criminal. Y esa batalla social tan solo se va venciendo si se difunde en todos los frentes una lucha incondicional contra la homofobia. Porque parece una obviedad decirlo a estas alturas, pero quienes creen que la homofobia es una opinión como otra cualquiera, están legitimando la difusión de esa idea y de las consecuencias reales que tiene en nuestro mundo. La imagen del participante olímpico Tom Daley tejiendo tranquilamente en la grada de la piscina tuvo más repercusión que el oro conseguido por el británico desde el trampolín de 10 metros en la prueba de salto sincronizado. Es saltador anunció públicamente que se 'sentía orgulloso de decir abiertamente que era gay y también campeón olímpico', un gesto con el que buscaba apoyar a todas las personas discriminadas por su orientación sexual, o por la expresión de su rol de género, en un más que necesario cuestionamiento de las masculinidades.

Similar a esto anterior sucedió con Raven Saunders, lanzadora de peso que consiguió la medalla de plata y desde el podio cruzó los brazos por encima de su cabeza en muestra de apoyo por todas las personas oprimidas. El COI, institución que marca la normativa de este evento, aseguró que investigaría este gesto de la atleta estadounidense porque los gestos simbólicos de protesta no están contemplados en el acto ceremonial de entrega de medallas. El camino deportivo de Saunders ha estado repleto de episodios de discriminación y violencia, a raíz de su orientación sexual y su color de piel. "Era joven, negra y homosexual. Hay muchos estigmas alrededor de eso y llegué a pensar que no iba a encontrar una salida. El atletismo me distraía, pero los problemas persistían". Días después el COI rectificó porque la madre de Saunders había fallecido recientemente, con lo que interpretaron motivos sentimentales del gesto y retiraron la investigación, no querían meter el dedo en la llaga, pero dejaban clara su postura reaccionaria ante alzados de voz simbólicos.

La salud mental en el deporte y en el centro de la vida

Justo antes de la final por equipos, la gimnasta estadounidense Simone Biles anunció que se retiraba de la prueba y mandaba un mensaje de apoyo a sus compañeras, deseando que tuvieran una excelente actuación. Aseguraba que su prioridad era su propia salud mental, y que desde su actuación en los últimos Juegos Olímpicos de Rio de Janeiro en 2016 donde ganó cuatro medallas, las expectativas sobre ella y su éxito futuro fueron enormes. Fue reconocida la mejor gimnasta del mundo, y lo que tiene ser reconocida lo mejor en algo, es que se genera una sensación de que no se pueda fallar lo más mínimo las expectativas sociales. En el caso de personajes tan relevantes

como deportistas internacionales es aún más evidente, y es que a veces ese halo heroico que rodea a la competición olímpica, les sitúa a los deportistas en la figura de semidioses. Simone Biles reconoció el deterioro mental que puede resultar ese peso para una persona, y su gesto puso en valor la importancia de la salud mental en cualquier deporte, y en nuestras vidas mismas, sobre todo para que deje de ser un tabú o estar estigmatizada. En una rueda de prensa, en este sentido que estamos mencionando, la propia gimnasta afirmó lo siguiente: "Después de la actuación que hice, simplemente no quería seguir. Tengo que concentrarme en mi salud mental. Creo que la salud mental ha tomado más relevancia en los deportes en este momento [...] Tenemos que proteger nuestras mentes y nuestros cuerpos y no solo salir y hacer lo que el mundo quiere que hagamos". También relacionado con la salud mental en el deporte, destacó la imagen de las nadadoras de distintas nacionalidades abrazándose en un gesto de sororidad y reconocimiento mutuo. Frente a la hipersexualización del cuerpo femenino: jarabe feminista.

Si bien no directamente en la competición olímpica, sino en la competición continental europea en Bulgaria y muy mediático también este verano, fue que las jugadoras noruegas del equipo de balonmano playa fueron sancionadas tras decidir que no saldrían a jugar sus partidos con bikini según exige la normativa para ese deporte en mujeres. Fue en el partido que las enfrentaba precisamente a las jugadoras españolas, y la Federación Noruega había comunicado que las jugadoras saldrían en pantalón tipo short. Las normas establecen incluso el máximo de centímetros de ancho que deba tener la parte inferior de la indumentaria, lo cuál nos recuerda a imágenes estrambóticas de policías del siglo pasado midiendo el bañador de las mujeres para comprobar si cumplían las normativas de baño en playas. De bastante mal gusto cuando se presentan esa clase de cuestiones relacionándolas con el pasado, y no viendo la inmensa relación con el presente que sigue siendo igual de patriarcal pero ligeramente refinado si se quiera pensar. El equipo de gimnasia femenino alemán en los JJ.OO. de Tokio 2020, optó por usar trajes de cuerpo entero; para ellas, esta

decisión fue tomada para contrarrestar «la sexualización del deporte». Además de promover la libertad de elección y alentar a la mujeres a usar lo que las haga sentir cómodas para practicar cualquier disciplina. Ya nos quedaba claro en la anterior cita olímpica de Rio de Janeiro 2016 cuál era el análisis patriarcal burdo que se hacía de una imagen que dio la vuelta al mundo: dos jugadoras de voley-playa, una alemana con top y braga de bikini, y otra egipcia con bañador completo y hiyab. El machismo estaba a ambos lados de la red de voley, y no por las mujeres en sí mismo, sino por nuestra propia mirada patriarcal del mundo que queremos esconder bajo particularidades culturales.

Antirracismo o barbarie: ‘No somos de color, somos negros’

La medallista olímpica Ana Peleteiro, gallega de nacimiento y negra, soltó esa frase en una entrevista junto al también medallista español y negro, Ray Zapata, cuando él se refirió a ellos mismos como gente de color. Ana, ni corta ni perezosa, interpeló que ella no se consideraba de ‘color’ sino negra; y sabía que a mucha gente en España su medalla no le hacía ni pizca de gracia por su visión racista. Este hecho dio mucho que hablar en las redes sociales, muchos seguidores de Vox comenzaron a afirmar que no era española por no ser hija de ambos padres españoles. Y otra mucha gente se pitorreó de ellos diciendo que entonces el rey Felipe V, ‘El Preparao’, no era tampoco español por esa regla de tres. Los políticos de derechas demostraron que solo felicitaban a los medallistas si eran españoles de pura cepa, tampoco valían izquierdista; como por ejemplo, el escalador Alberto Ginés, que se considera así mismo antifascista y ha metido mucha caña en redes a la extrema derecha. Y es que el racismo y el fascismo se combate, como venimos diciendo, en todos los frentes; incluido por supuesto, en el deporte internacional.