



SIGUENOS



INDICE

Página 1

80 Años de la revolución Social española. VIVIR LA UTOPIA

Página 5

Fomento proyecta dotar todo el año de un barco de salvamento a Torrevieja

Página 7

Entrevista a Nuria Bravo: Primera piloto a los mandos del Helimer

Página 10

Libro del Mes: Anarquismo y Política de Stefano d'Errico

Página 11

Balearia competirá con Naviera Armas en la línea Motril-Melilla

Página 13

Caravana a Grecia: Rompiendo Fronteras

Página 15

Nuevas tecnologías a bordo del buque Fortuny para la ruta Melilla-Málaga

Página 16

Salvamento Marítimo de Almería 149 emergencias y 57 pateras este año

Página 17

Salinas se sumerge

Página 17

Humor Grafico

Página 18

¿De qué va la UE? Segunda Parte

80 años de la revolución española. VIVIR LA UTOPIA

18 DE JULIO DE 1936: LA ESPERA.

El sábado 18, como la mayoría de los sábados, José Peirats hizo un turno de madrugada en una ladrillería de l'Hospitalet y cuando acabó asistió a una clase de taquigrafía en el centro de Barcelona -su sueño era ser periodista. Poco podía saber que había hecho su último ladrillo.

Hacia mediodía, un amigo entró en su clase para informarle del golpe militar en Marruecos. Desde la victoria electoral del Frente Popular en febrero, la mayoría de los partidos de derechas habían abandonado la esperanza de conquistar la República por medios legales, y prestaban su fuerza a una trama golpista de militares extremistas y fascistas. El golpe se hizo realidad el 17 de julio en Marruecos. La CNT había hecho planes de emergencia para contrarrestar el golpe, y ahora ordenaba una movilización general de sus activistas.

Peirats salió para el Ateneo Racionalista de La Torrassa, parando en casa para coger la pistola, solo para enterarse de que su hermana ya se la había dado a un primo cenetista. Cuando llegó al Ateneo la mayoría de los demás miembros de "Afinidad", su grupo de afinidad, ya estaba allí con todas las armas que habían podido reunir. Les acompañaban jóvenes del barrio.

En una desesperada necesidad de armas, Peirats y el resto irrumpieron en mansiones cercanas con la esperanza de incrementar su arsenal, de camino a la sociedad coral "El universo", lugar de las producciones teatrales del Ateneo. Allí Afinidad estableció su "cuartel general" el 18 de julio y esperó, en medio de una gran tensión.

19 y 20 DE JULIO: DERROTA DEL GOLPE MILITAR

En l'Hospitalet las masas anarcosindicalistas representaban la gran mayoría de los que estaban en las calles. Peirats estaba en la primera línea de la contramovilización obrera, coordinando actividades y construyendo barricadas. Alertados por las sirenas a primera hora del 19 de julio, Peirats y sus compañeros –“un grupo de jóvenes mal armados, entre los cuales destacaban algunas mujeres”- convergieron en dos de las principales arterias que llevan al centro de Barcelona, donde tenían la intención de enfrentarse a las tropas del cuartel de Pedralbes, en la frontera entre l'Hospitalet y Barcelona. Con solo “nuestras tristes pistolitas y unos rifles oxidados” a su disposición, Peirats sabía que lo único que podían hacer sus compañeros y él era “hostilizar a la tropa con el fuego ingenuo”. Después de una espera ansiosa, recibieron noticias de que la mayor parte de las tropas del cuartel de Pedralbes ya habían pasado a Barcelona, tras lo cual los revolucionarios construyeron una barricada enfrentada a la ciudad para el caso de que volvieran. La

llegada de compañeros con rifles ayudó a aliviar sus nervios. Esa tarde, Peirats se dio una vuelta por el barrio. Predominaba la calma relativa, aunque una iglesia había sido incendiada por unos jóvenes. Cuando llegó a Sants vio muestras de feroces luchas callejeras, intestinos colgando de los cables del tranvía y carne humana pegada a las paredes.

Por la mañana del 20 de julio, después de dos noches sin dormir, y con el golpe efectivamente derrotado en Barcelona, Peirats y otros miembros de su grupo formaban parte de una multitud pobremente armada que se reunió para asaltar el cuartel de Pedralbes...Peirats fue uno de los primeros en entrar. Fue un momento jubiloso para él

sentir que la autoridad del viejo estado era barrida a un lado: “Éramos dueños del cuartel”. Los revolucionarios se apoderaron de rifles, pistolas, morteros, granadas, cascos y ametralladoras, que fueron transportados en camiones y coches requisados a La Torrassa y la vecina Sants.

Peirats estaba entusiasmado: “en psicología colectiva suceden cosas extraordinarias. El individuo se siente anulado. El nuevo ser es la masa.” Los trabajadores estaban reconquistando espacio: el cuartel de Pedralbes, de unas 5,31 hectáreas, se había construido durante la República en lo que había sido una zona pública arbolada donde las familias iban a hacer paellas. Para Peirats se trataba de su “refugio favorito”, al que iba en busca de soledad y para leer. Observó cómo se construía el cuartel, “des-

de del primer golpe de pico”, antes de que la zona circundante fuera declarada prohibida debido a motivos de seguridad para “la arquitectura castrense”.

Los revolucionarios rebautizaron entonces el cuartel como Cuartel Bakunin. Aunque Peirats perdió amigos y compañeros durante la lucha callejera del

19-20 de julio, se trataba de la materia de sus sueños: las masas obreras habían resquebrajado los bastiones del poder del estado y el pueblo se había armado de una nueva confianza creativa en que eran los agentes de su propia historia. Como reflejó décadas más tarde: “No se puede describir la alegría de un pueblo al sentirse soberano. Y ver al terrible enemigo a nuestros pies vencido... Aquí tenían carta de ciudadanía todas las iniciativas. Los más contenidos deseos encontraban libre cauce”.

Peirats estaba inmerso en la revolución en La Torrassa, donde el ateneo que previamente había traído cultura a los desposeídos ahora servía de foro de la democracia popular comunitaria. En sus memorias, relata los frenéticos



El cuartel del Bruc de Pedralbes, rebautizado cuartel Bakunin.)

primeros días de la revolución. En una de las reuniones iniciales del comité revolucionario de l'Hospitalet, un orador invocó el aforismo de Kropotkin –“si hay hambre el día después de una revolución, entonces la revolución ha fracasado”; inmediatamente se estableció un comité de abastos en un almacén colectivizado donde se distribuyó entre la comunidad la comida incautada de las tiendas...Estimulado por el entusiasmo revolucionario, el sueño era ahora un lujo innecesario: Peirats, como otros militantes, asistía a una sucesión de asambleas populares y reuniones del comité revolucionario de día; de noche, hacía pan antes de unirse a las patrullas de obreros armados por las calles. Para Peirats, era la culminación de la obra de su vida, los primeros pasos de tanteo hacia la creación de una sociedad alternativa.

20 DE JULIO: RETROCESO DE LA REVOLUCIÓN

En los pasillos del poder ya se estaban poniendo límites a la revolución. El 20 de julio, con la lucha en las calles acabada y el golpe militar derrotado en toda Cataluña, el presidente Lluís Companys invitó a los líderes de la CNT-FAI a una reunión histórica en la Generalitat. Político experto, y muy consciente del equilibrio de fuerzas revolucionario en las calles, Companys pronunció un emotivo discurso en el que alababa a los anarquistas por su triunfo sobre los militares:

“Hoy sois los dueños de la ciudad y de Cataluña... Habéis vencido y todo está en vuestro poder; si no me necesitáis o no me queréis como presidente de Cataluña... yo pasaré a ser un soldado más en la lucha contra el fascismo. Si, por el contrario, creéis que en este puesto, que sólo muerto hubiese dejado ante el fascismo triunfante, puedo, con los hombres de mi partido, mi nombre y mi prestigio, ser útil en esta lucha, que si bien termina hoy en la ciudad, no sabemos cuándo y cómo terminará en el

resto de España, podéis contar conmigo y con mi lealtad de hombre y de político.”

De esta manera, Companys ofreció a los líderes de la CNT-FAI que continuaran con su apoyo al Frente Popular, aunque bajo nuevas circunstancias, proponiendo la creación de un Comité Central de Milicias Antifeixistes (CCMA), un organismo nuevo compuesto de grupos políticos y sindicales antifascistas, encargado de organizar la lucha para recuperar aquellas zonas donde la sublevación militar había triunfado.

Confundiendo en la impotencia de Companys y del orden republicano, los líderes anarquistas optaron sencillamente por ignorar lo que quedaba del viejo estado y aceptaron la “colaboración democrática” con las demás fuerzas antifascistas por el bien de la unidad en la guerra contra el fascismo. Por consiguiente, el 21 de julio, quedó establecido el CCMA interclasista.

En apariencia se trataba de un organismo revolucionario, pero en esencia era más bien un gobierno y ministerio de guerra bajo el control de los sindicatos. Para los partidarios de la República democrática, por el contrario, la creación del CCMA suponía una

pausa en el camino del cambio revolucionario, pues con éste quedó preservada la legalidad del estado republicano burgués y, como veremos más adelante, los republicanos lograron predominar sobre los líderes de la CNT-FAI, con menos experiencia política.

A medida que el fugaz “corto verano de anarquía” dio paso a “el frío otoño”, Peirats se encontraría en fiera oposición a la dirección del movimiento libertario. Para Fidel Miró, un defensor de la postura “circunstancialista” anarquista de la guerra, Peirats era el “líder” de los “pieles rojas”, los opositores radicales al gubernamentalismo y los defensores de la revolución a ultranza.



21 DE JULIO: EL 21 DE JULIO: LA REVOLUCIÓN DESDE ABAJO

Mientras los líderes anarquistas se comprometían a la ‘colaboración democrática’ con los representantes políticos de las clases medias, las bases de la CNT-FAI llevaban adelante su revolución en las calles de Barcelona, reorganizando los medios de producción y asumiendo el control de las fábricas y la propiedad en lo que sería el mayor festival revolucionario de la historia contemporánea europea. En la mayor parte de las zonas donde se había sofocado la sublevación, los sectores más revolucionarios de la clase obrera urbana y rural no tenía ningún interés en volver al status quo vigente antes del fallido golpe militar, e interpretaron el triunfo sobre el ejército como una oportunidad para cumplir con su sueño colectivo de justicia social y económica.

Resulta irónico que la fiesta urbana revolucionaria de las calles comenzase el mismo día en que los líderes anarquistas accedieron a compartir el poder con otros partidos del Frente Popular en el CCMA: el 21 de julio de 1936. Grupos de obreros, en su mayoría organizados a través de los comités revolucionarios locales, y otras organizaciones políticas y sindicales, ocuparon los barrios de las elites, las propiedades de la Iglesia, las oficinas de empresas, los hoteles y los palacios de los ricos. Esta pauta se repitió por toda la ciudad, con grupos antifascistas, e incluso pequeños grupos de anarquistas, ocupando las casas de la gente acomodada. Y, así, justo cuando la dirección de la CNT-FAI se comprometía a colaborar con las fuerzas democráticas, sus partidarios de base iniciaban la revolución en la calle.

Chris Ealham

Vivir la anarquía, vivir la utopía



Fomento proyecta dotar todo el año de un barco de salvamento a Torrevieja

El distrito marítimo del sur de la provincia carece de Jefatura desde 2012 pese a registrar el movimiento de más de cinco mil embarcaciones.



El Ministerio de Fomento quiere que el Puerto de Torrevieja cuente con una embarcación de Salvamento Marítimo de forma permanente para llevar a cabo labores de rescate durante todo el año, en función del volumen de tráfico marítimo y la relevancia

de la zona sur de la provincia de Alicante. Una intención que anunció ayer el Capitán Marítimo de la provincia de Alicante, Cayetano Pérez Pérez, al visitar la embarcación de salvamento, el SAR Mesana, que permanecerá en aguas de Torrevieja en labores de rescate de personas y embarcaciones, control de tráfico marítimo o posibles episodios de contaminación hasta el domingo.

Fomento asume esta petición del Ayuntamiento al Gobierno para que contemple en las inversiones presupuestarias la adquisición de un buque, como los que ya asisten a las zonas marítimas de Santa Pola, Alicante y el norte de la provincia, al que se le asigne Torrevieja como puerto base, realizada por el alcalde José Manuel Dolón. «Vamos a estar vigilantes, haremos un seguimiento y estaremos atentos a todas las actuaciones que se pueden desarrollar en este sentido», dijo ayer. Pérez Pérez dijo que confía que «los nuevos responsables de Fomento en materia de salvamento marítimo continúen con la idea de dotar a Torrevieja de una embarcación con base fija en la ciudad y que este proyecto sea una realidad». Estas declaraciones las hizo ayer Pérez en una visita del alcalde de Torrevieja y el Jefe del Centro de Control de Salvamento Marítimo de Valencia-Alicante, Antonio Padial Sayas, al SAR Mesana, de 40 metros de eslora y diez tripulantes, que está atracado en el Muelle de la Sal. También Padial reconoció la necesidad de que Torrevieja se convierta en puerto base con un barco de salvamento de forma permanente. La embarcación prevista para Torrevieja sería de la clase Salvamar, de intervención rápida, de unos 20 metros de eslora. El SAR Mesana, que habitualmente tiene su base alternando Valencia con Alicante, modificó su programación trimestral, incluyendo su presencia en el sur de la provincia.

La necesidad de contar con una embarcación de este tipo se explica por las cifras de tráfico marítimo y el hecho de que no se cubra la plaza de jefe de distrito desde 2012 y que el puerto se haya quedado con un solo funcionario dependiente de la dirección general de la Marina Mercante. Entre Pilar de la Horadada y Guardamar funcionan seis marinas deportivas con 5.000 embarcaciones deportivas.

A ese balance a hay que sumarle el tráfico de barcos mercantes con bandera internacional que atracan en el dique de Poniente de Torrevieja, que alcanzan esloras de casi doscientos metros y tonelajes de 18.000 –en torno a cien tránsitos al año–, y el de las flotas pesqueras de cerco de varios municipios costeros de Murcia y Almería, que durante meses suelen tener su base de actividad en el puerto de Torrevieja.

Un volumen de tráfico marítimo, que se concentra en especial en Torrevieja y su puerto, tal y como ayer mismo los medios de comunicación pudieron comprobar con el paso constante de veleros, embarcaciones de recreo, barcos comerciales y de actividades deportivas sin un control aparente y al que hay que sumar las incidencias de la presencia de miles de bañistas en las playas en verano.

El capitán del SAR Mesana, Jorge García, fue el encargado de mostrar el buque y de explicar el funcionamiento de los principales sistemas de salvamento. El barco, que llegó a Torrevieja a principios de julio, dejará las aguas del puerto el próximo domingo para pasar una inspección. Salvamento Marítimo está estudiando la posibilidad de que otra embarcación le dé el relevo hasta el final del verano, pero ayer no se concretó este extremo.

2 nuevas Salvamares para Salvamento Marítimo

Salvamento Marítimo, ha adjudicado este mes la construcción de dos nuevas embarcaciones tipo Salvamar, así como el suministro de material de equipamiento y repuesto para las bases estratégicas y embarcaciones de la entidad.

Dos nuevas Salvamares

El Órgano de Contratación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, ha resuelto adjudicar la construcción de dos nuevas salvamares a la empresa Auxiliar Naval del Principado S.A., por un importe de 4 M€. La incorporación de estas dos nuevas embarcaciones a la flota de Salvamento, así como la de otras dos que ya se están construyendo, está enmarcada en el proceso de actualización de medios contemplado en el Plan Nacional de Salvamento 2010-2018. Estas unidades reemplazarán a cuatro de las de mayor antigüedad de entre las que operan actualmente.

Estas embarcaciones, de 21,50 metros de eslora, alcanzan velocidades superiores a los 30 nudos. Construidas en aluminio y con borda baja son adecuadas para rescatar naufragos del agua, además de dar remolques y asistencias. Las salvamares participan en la mayoría de las emergencias atendidas por Salvamento Marítimo, gracias a su rápida respuesta y versatilidad.

Material de equipamiento y repuesto para Bases Estratégicas y embarcaciones

Asimismo, Salvamento Marítimo ha adjudicado el contrato de suministro de equipamiento y repuesto para las Bases estratégicas y para las unidades marítimas, a la empresa Martín Vega Maquinaria, S.A. por un importe de 1,2 millones de euros. El material contratado –respuestos, accesorios, materiales para reparación de barreras de contención, skimmers, bombas, etc- será suministrado a las embarcaciones y a las Bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación. En estas bases se mantienen en situación de permanente operatividad los equipos de salvamento y de lucha contra la contaminación para su inmediato traslado a cualquier punto de la geografía española en caso de emergencias. Los componentes básicos del material de cada base son: cercos de contención de hidrocarburos para puerto y costa, equipos de recuperación de hidrocarburos de la superficie del mar, tanques flotantes de almacenamiento del hidrocarburo recuperado, equipos de buceo y elementos para las operaciones consideradas especiales.

Entrevista a Nuria Bravo

Primera piloto a los mandos del Helimer

«Me afectó la búsqueda del niño Gonzalo. Veía a sus padres en el Muelle desde arriba y solo quería encontrarlo. Era una impotencia muy grande»

Ver al helicóptero de Salvamento Marítimo Helimer sobrevolando Gijón y realizando maniobras imposibles y sumamente arriesgadas para rescatar a personas en apuros es habitual. Pero son pocos los ciudadanos que saben que ese aparato de casi siete toneladas está pilotado en muchos de los servicios por una mujer de 43 años. Es la única comandante y no solo se juega la vida a diario con sus compañeros para auxiliar a los demás, sino que en casa deja a sus cuatro hijos de 11, 10, 8 y 5 años. La conciliación fue lo que le empujó a pedir en 2007 una excedencia en el Ejército



La comandante del Helimer, Nuria Bravo Bretones, en la base de El Musel

del Aire y pasarse a la aviación civil, también enfocada al rescate, pero más cerca de su familia. Ingresó en la Academia General del Aire en 1994 con la primera promoción de mujeres. Y fue también la primera piloto helicoptrista del Ejército español. Participó en numerosas misiones extranjeras, entre ellas Afganistán, donde su unidad tenía la base. Esta madrileña afable tiene a sus espaldas 3.200 horas de vuelo y la capacidad de los grandes para hacer que lo más complicado parezca incluso sencillo. Incluso lo que excede el ámbito laboral.

¿Cómo pasa la capitana Bravo de pilotar un ‘superpuma’ del Ejército en Afganistán a ponerse a los mandos del Helimer en Asturias?

Las circunstancias de la vida me hicieron decidir dejar el Ejército en excedencia. Era muy complicado conciliar la vida laboral y la familiar estando donde estaba. Mi unidad estaba fuera y hacíamos viajes muy largos y tenía hijos muy pequeñitos. De aquélla tenía tres niños y ahora tengo otro más. Conocí a mi marido en el Ejército -es técnico de mantenimiento- y en un momento dado a los dos se nos planteó la posibilidad de empezar a trabajar para Inaer, empresa concesionaria del personal y mantenimiento de las aeronaves de Salvamento Marítimo. Elegimos Gijón porque era una ciudad que nos gustaba a los dos. Es muy bonita para vivir.

¿Se ha arrepentido en algún momento de quitarse el uniforme de militar?

No. No quería viajar, quería estar con mis hijos. Mis preferencias habían cambiado. Y tengo la suerte de poder seguir trabajando como piloto de rescate, aunque en el ámbito civil. Es mi pasión y un trabajo que engancha.

Todavía sigue siendo chocante encontrarse a una mujer a los mandos de un helicóptero de emergencias.

Sí. ¡Que se lo pregunten a las personas que rescatamos (ríe)! En alguna ocasión los evacuados ponen cara de terror cuando miro hacia atrás desde la cabina y se percatan que pilota una mujer, como pensando: ‘A ver si ahora que creí que había pasado lo peor no voy a llegar a tierra’ (bromea). Pero son contadas ocasiones. Las personas a las que socorremos se muestran tremendamente agradecidas, aunque de mano, si son por ejemplo pescadores, que es un gremio de hombres, les pueda chocar.

¿Nota algún rechazo del resto de sus compañeros?

Ninguno. La única diferencia es que a modo de broma me han pintado la habitación en la base de El Musel de color rosa chillón y me han bordado un cuadrado de punto de cruz en el que se lee: ‘Comandante Bretones’. Nos llevamos muy bien entre nosotros. Ya que a diario nos tenemos que enfrentar a situaciones tan complicadas y pasamos tanto tiempo juntos, por lo menos hacerlo todo más ameno.

¿Hay mucha diferencia entre el trabajo que desempeñaba antes y el de ahora?

La principal es que ahora los rescates con el Helimer son desde la línea de costa, mar adentro o en acantilados y zonas rocosas. También noto que los sistemas y la tecnología han avanzado muchísimo. Trabajamos con aparatos de ultimísima generación, tremendamente preparados.

«Dejé el Ejército para poder compatibilizar mi trabajo con el cuidado de mis cuatro hijos»

¿Cómo es una jornada diaria?

Trabajamos con dos turnos de 12 horas y tenemos que estar preparados en todo momento para despegar en menos de diez minutos desde que nos avisan desde la torre de El Musel. Cada equipo lo forma un piloto, un copiloto, un operador de grúa y el rescatador, que es quien se descuelga de la aeronave para intervenir. En invierno lo que más trabajo nos ocupa es el salvamento en barcos pesqueros, como las intervenciones en el ‘Mar Noso’ o el ‘Santa Ana’, que se hundieron cerca del Cabo Peñas hace dos años. En verano la mayoría de servicios son con barcos de recreo, bañistas y pescadores de roca.

¿Cuáles son las condiciones más complicadas a la hora de trabajar?

Cada piloto dirá una cosa diferente, para mí lo más complicado es hacer un rescate en un acantilado de noche cerrada. Si la meteorología es adversa con viento fuerte entonces se complica aún más. El clima en esta región lo condiciona todo mucho. No es lo mismo hacer un rescate en medio de un temporal que trabajar en una noche buena y con luna. Hay muy poca luz por la orografía del Norte y las noches suelen ser muy oscuras, no como por ejemplo en el Mediterráneo, donde toda la línea de costa tiene multitud de luces. Aún así, estamos muy preparados para trabajar por la noche, los dispositivos son los más avanzados que existen, con sistemas infrarojos de búsqueda, doble grúa, cámaras, pantallas...

«Cuando mis niños dicen ‘mira, ahí va mamá volando’ nadie les toma en serio»

¿Qué requisitos se exigen para acceder a este servicio?

Entrar es muy complicado, las exigencias son máximas. En mi caso el acceso se produjo gracias a que contaba con quince años de experiencia como helicopterista en el Ejército del Aire. No lo digo por mí, pero aquí trabaja la élite de los rescatadores. Todos mis compañeros tienen una experiencia y unos conocimientos tremendos. No podría ser de otra forma teniendo en cuenta las situaciones a las que nos enfrentamos a diario.

¿Hay más alegrías o sinsabores?

Diría que a partes iguales, aunque nos quedamos con lo positivo. Cualquier servicio en el que logres rescatar con vida a alguien es satisfactorio ya de por sí. Pero tiene otra cara. Te llevas muchos disgustos cuando llegas y la persona ya está muerta. Una persona que no sabe nadar en ahogarse tarda muy poco, aunque nosotros lleguemos muy pronto.

¿Cuánto puede sobrevivir una persona en el agua?

Depende de su corpulencia, de la ropa que lleve y de las condiciones meteorológicas, pero probablemente no sobreviva más de una hora. Además, curiosamente, muchos pescadores, sobre todos los de más edad, no saben nadar, aunque su medio de trabajo sea en el agua.

¿Hay alguna intervención que le haya marcado especialmente?

La misión que más me ha impresionado ha sido la búsqueda del niño Gonzalo, que iba en la embarcación que volcó a la entrada del Puerto. Las intervenciones con niños a todos nos afectan más, pero al ser madre me tocó mucho la fibra. Para mí fue muy impres-

sionante porque despegábamos y al pasar bajito por el Muelle veíamos siempre a los padres esperando (se emociona). Sentía mucha impotencia porque quería encontrarlo y entregárselo para que pudieran despedirle, pero era imposible, no aparecía. Fue muy duro.



Y al final apareció cuando ya no se le buscaba, a los trece días.

El mar siempre lo devuelve todo. Pero con sus plazos y cuando él quiere. Estaba aquí al lado, en el muelle de la Osa, pero debía de estar atrapado entre las rocas. Fue una impotencia muy grande.

¿Cómo se prepara uno mentalmente para enfrentarse a situaciones de tal alcance?

En ese momento no te da tiempo a pararte a pensar en otra cosa que no sea intervenir. Estamos todos muy mentalizados y acostumbrados. Para dedicarte a esto te tiene que gustar. No sé si te hace un poco diferente dedicarte a esto o es al contrario, que al ser diferente decides seguir este camino. Lo más complicado lo tiene el rescatador que se enfrenta cuerpo a cuerpo con el problema. Son de otra pasta...

¿Es más difícil pilotar el Helimer o conciliar?

No sé qué decirte (ríe). Con la conciliación ahí vamos, sobreviviendo y apagando fuegos a diario... Es solo cuestión de voluntad y de un poco de organización. Y sobre todo de llevarlo todo con humor.

¿Qué dicen los niños de la peculiar profesión de su madre?

Lo toman con normalidad porque es lo que han visto toda la vida. Pero a lo mejor están en la calle con alguien que no lo sabe, ven pasar al Helimer y dicen: 'ahí va mamá...' y claro la gente no les toma en serio.

ANARQUISMO Y POLÍTICA

Stefano d'Errico



Esta obra rechaza todo intento de hacer compatibles la revolución y la ortodoxia. La continua verificación de los postulados y el estilo antidogmático del intelectual anarquista italiano Camillo Berneri (alumno de Gaetano Salvemini y estimado interlocutor de Piero Gobetti, Carlo Rosselli y Antonio Gramsci) indican la preocupación de afirmar la primacía de la ética sobre la política.

Berneri se posiciona contra la autonomía de la política. A los liberales, les dice que no hay autodeterminación sin equidad. A los herederos de Marx, que no puede existir igualdad sin libertad. Los medios condicionan el fin. Luchó contra el capitalismo, el fascismo y todas las formas de la "razón de estado" (bolchevismo incluido). Perseguido por Mussolini desde 1926 hasta el exilio, fue asesinado en la Barcelona revolucionaria del 1937 por los sicarios de Stalin. Berneri se atrevió a escribir en defensa del POUM, perseguido por Moscú, mientras se desarrollaban "los hechos de mayo".

Berneri muestra a los anarquistas la necesidad de un proyecto, poniendo en guardia contra el paradójico "seguidismo", resultado de una falta de estrategia política (violación del principio ético de la responsabilidad). Señala la antítesis estado-sociedad, da valor al asociacionismo y a instituciones libres de la sociedad civil, al comunismo, al federalismo y, como instrumentos, al anarcosindicalismo y a una organización libertaria con identidad colectiva. Fomenta el gradualismo adecuado a las batallas de opinión y las necesarias alianzas contra todo totalitarismo.

Balearia competirá con Naviera Armas en la línea Motril-Melilla



El catamarán “Pinar del Río” regresa a España y hay que buscarle trabajo.

Naviera Armas hizo en su momento una apuesta que le ha salido bien en la línea Motril-Melilla. No existía comunicación marítima desde el puerto granadino hasta que apareció la naviera canaria, pues precisaba encontrar nuevos nichos de mercado para ubicar a su numerosa flota, construida y/o comprometida en los años de las “vacas gordas”, de modo que entre 2005 y 2011 incorporó nada menos que siete buques nuevos.

Aprovechando la debilidad que entonces tenía Trasmediterránea, y a pesar de ser accionista minoritario de la naviera liderada por el Grupo Acciona, Naviera Armas se ha metido de lleno en las líneas que atienden Melilla, Nador y Al Hoceima desde Motril y Almería, consiguiendo con ello mantener ocupada a una parte de su flota y hacer frente en mejores condiciones a su considerable endeudamiento, lo mismo que Balearia, que es aún mayor según fuentes del sector.

Bien es verdad que la Trasmediterránea de entonces nada tiene que ver con la actual. El cambio de estrategia de los últimos tiempos propiciado por el ingeniero naval Mario Quero y su equipo está dando resultados e inquieta a la competencia. Trasmediterránea está volcada en Melilla, donde tiene presencia desde hace casi cien años y en Baleares está remontando de manera muy considerable.

Hasta ahora no se había producido competencia directa entre Naviera Armas y Balearia y la habrá a partir de finales de este mes en las líneas Motril-Melilla y Almería-Melilla. En el caso de la segunda línea competirá también con Trasmediterránea. El barco designado será el fast-ferry “Pinar del Río”, que regresa a España después de su etapa en la línea Fort Lauderdale-Freeport iniciada en 2011 y hay que buscarle ubicación. De manera que habrá alta velocidad por primera vez entre Granada y Melilla.

Trasmediterránea genera expectación en la línea Alcudia-Ciudadela

El catamarán “Alcántara Dos” –capitán, Santiago Muñoz– ha iniciado esta mañana la línea de alta velocidad Alcudia-Ciudadela, en la que se presenta tras hacer conseguido generar una gran expectación. Trasmediterránea entra a competir en un mercado apetitoso entre los puertos de las islas de Mallorca y Menorca y lo hace con las tarifas más competitivas del mercado. La travesía tiene una duración de hora y media.

El catamarán “Alcántara Dos” hará dos rotaciones diarias, con salidas todos los días de Alcudia a las 07,15 y 15 h y de Ciudadela, a las 10 h y 17,45 h., respectivamente. El buque tiene un tamaño adecuado para esta línea, con capacidad para 536 pasajeros y 150 coches y mantiene una velocidad de 30 nudos. La línea tendrá continuidad todo el año y la estrategia de la naviera casi centenaria le permitirá afianzar su posición en Baleares.

Desde marzo de 2006, este buque está al servicio de Trasmediterránea. Ha operado en varias líneas, principalmente en la zona del Estrecho, mar de Alborán y Valencia-Ibiza, así como en Los Cristianos-El Hierro, fletado por Naviera Armas. Está propulsado por cuatro motores Ruston que accionan igual número de water jets. Se trata de un catamarán de 4.859 toneladas brutas y 78,60 m de eslora, construido por Austal Ships (Australia) y entró en servicio en mayo de 1994.

Grimaldi mueve ficha en la línea Barcelona-Tánger Med



El buque “Finneagle” realiza dos rotaciones semanales

El grupo naviero italiano Grimaldi ha posicionado el ferry finlandés “Finneagle” en la línea Barcelona-Tánger Med, con dos rotaciones semanales. El servicio está pensado para ofrecer mayor capacidad de transporte en carga rodada, en una época del año en la que la demanda de pasaje y vehículos en régimen de equipaje aumenta de forma extraordinaria. Grimaldi ha programado dos rotaciones semanales, con salidas de Barcelona los jueves y domingo y retorno de Marruecos los martes y viernes.

El buque “Finneagle” es propiedad de Finlines, una naviera controlada por Grimaldi y hasta comienzos de julio cubría la línea Kapellskär-Naantali. Es un barco de categoría, con capacidad para 2.459 metros lineales y 600 pasajeros en camarotes, construido en Astilleros Españoles, factoría de Puerto Real y puesto en servicio en octubre de 1999.

Contratado en origen por Stena Ferries Ltd., desde su puesta en servicio está controlado por Finlines y tiene otros tres buques gemelos. Registra 29.841 toneladas brutas y 8.383 toneladas de peso muerto, en un casco de 188 m de eslora, 28,70 m de manga y 6,21 m de calado. Está propulsado por cuatro motores Sulzer que suman una potencia de 23.000 kw y mantiene una velocidad de 22 nudos. Código IMO 9138006.



Caravana a Grecia

Rompiendo Fronteras

Una pequeña delegación se adelantó ayer a Atenas para trasladar sus peticiones y quejas, y, al no recibir la atención esperada, la indignación se ha traducido en protesta.



CARAVANA
A GRECIA

ATENAS.- La Caravana a Grecia, iniciativa de más de 20 colectivos sociales como Red Solidaria de Acogida, Gasteiz Irekia o Ecologistas en Acción, concluyó este sábado su viaje de más de 3.000 kilómetros desde distintas ciudades de España hasta Atenas con una protesta simbólica contra la gestión de la crisis de los refugiados.

Cinco autobuses provenientes de todo el país con más de 250 personas salieron hace una semana de Barcelona con destino Grecia, el país que ha sido puerta de Europa en esta crisis y en el que permanecen más de 57.000 personas tras el cierre de la ruta de los Balcanes.

Cuando llegaron a Grecia se instalaron en el No Border Camp de Salónica, una acampada no autorizada en la Universidad de Aristóteles, organizada por activistas pro refugiados y que generó mucha polémica debido a la ocupación de edificios universitarios y algunos actos vandálicos por participantes anarquistas.

Desde allí participaron en varios actos, como la protesta pacífica frente a dos centros de detención y otra en Idomeni, donde pretendían llevar a cabo una escenificación por la carga simbólica del lugar, que fue el mayor campamento improvisado del país, “espejo del fracaso de las políticas migratorias europeas”, según José Masa, portavoz de la Caravana.

“Hemos venido a demostrar nuestro malestar e intentar visibilizar la situación en la que se encuentran las personas refugiadas y migradas, no solo en Grecia, donde la situación nos ha parecido de emergencia humanitaria, sino en toda la frontera sur de Europa que se está convirtiendo en una fosa común”, explicó Masa.

El acto final lo celebraron este sábado en Atenas, una protesta simbólica frente a la embajada española donde unas 500 personas mostraron su repulsa frente a la gestión europea y española de esta crisis y pidieron la anu-





lación del acuerdo migratorio entre la Unión Europea y Turquía.

Una pequeña delegación se adelantó ayer a Atenas porque tenía cita en la embajada española para trasladar sus peticiones y quejas. Sin embargo, no recibió la atención esperada y la indignación se ha tradu-

cido en la protesta de hoy.

“No nos recibieron en territorio español, el cónsul salió a la calle y mantuvimos una conversación de diez minutos. Nos parece una falta de respeto hacia todas las plataformas ciudadanas y todas las personas que han viajado hasta aquí. La ciudadanía no se siente escuchada”, explicó Masa.

Paso seguro para los ciudadanos

La Caravana pidió a las autoridades españolas que tomaran cartas en el asunto y demostraran voluntad política para solucionar esta crisis, además de formular ante el cónsul medidas concretas como abrir las embajadas de los países en conflicto como un paso seguro para que sus ciudadanos no tengan que jugarse la vida buscando refugio o un plan de rescate y salvamento en el mar Mediterráneo.

En la protesta de este sábado, durante unos minutos de silencio, unas quince personas avanzaron hasta la línea policial que protegía la embajada, se descalzaron y tumbaron. Cubiertos por una lona blanca, recordaron a las miles de personas que han muerto en el Mediterráneo intentando llegar a Europa.

Una pancarta sobre uno de los cuerpos rezaba “2016: Récord mundial Guinness de personas desplazadas debido a la guerra”. Al terminar, los presentes se giraron hacia la embajada española con las manos en alto, mostrando mensajes como “Europa criminal”, “open the borders” o “pasaje seguro”.

En el último momento surgió un acto simbólico de rechazo a las políticas migratorias y fronterizas, al grito de “Ningún ser humano es ilegal” rompieron varios pasaportes y los quemaron a los pies del muro formado por la policía antidisturbios griega.

Hoy emprenden su vuelta a casa pero aseguran que continuarán luchando para que se cumplan los derechos humanos para todo el mundo. Las mismas consignas que se escuchaban estos días en Grecia en castellano, vasco y catalán seguirán sonando a su regreso.

“Ha sido un viaje muy intenso, emocionalmente duro, pero nos llevamos el mensaje de todo lo que hemos visto y la gente que hemos conocido y seguiremos trabajando; esto no se acaba aquí”, finalizó Masa antes de regresar a los autobuses que los llevarán de vuelta.

Nuevas tecnologías a bordo del buque Fortuny para la ruta Melilla-Málaga



El buque Fortuny congregará hoy en el Puerto de Melilla a autoridades y clientes de Trasmediterránea para conocer de primera mano las novedades tecnológicas a bordo. Se ha multiplicado por nueve la velocidad de navegación para ofrecer la mejor conexión en alta mar; un portal de entretenimiento que, por primera vez, se puede disfrutar en una línea de transporte marítimo regular, y una cartelería digital interactiva para que el pasajero disponga en tiempo real de información sobre los servicios del barco son algunas de las novedades que se darán a conocer.

Asistirá el presidente de Trasmediterránea, Jorge Vega-Penichet; el consejero director general, Mario Quero, y otros directivos de la compañía que se encargarán de presentar las nuevas aplicaciones. Algunos de ellos son Carlos Labandeira, director de Desarrollo de Negocio del Sur-Estrecho; Miguel Pardo, director comercial de la compañía y Juan Manuel Caballero, director de Tecnología de la Información y Comunicaciones.

La naviera apuesta este verano en la línea de Melilla-Málaga por ofrecer una “experiencia completa” a sus pasajeros que además de contar ya con wifi de mayor calidad y del nuevo portal de entretenimiento para ver películas, series, monólogos o dibujos animados desde los dispositivos móviles, tienen también a su disposición la nueva versión de la ‘App Trasmeferry’ con nuevas funcionalidades que pretenden ayudar al pasajero a personalizar su experiencia de viaje, así como la nueva web con adaptación al multidispositivo. Otra de las ventajas para el pasajero es la cartelería digital implantada en las zonas comunes y que permite conocer, a través de pantallas interactivas, cómo acceder a las nuevas aplicaciones y soportes, además de ofrecer otro tipo de informaciones desde el tiempo, la hora de llegada a destino, los menús y sus precios hasta las ofertas en la tienda. Se trata, en suma, “de ayudar al pasajero en su viaje” mejorando la comunicación. Para ello, hay distintos puntos de cartelería digital en las zonas comunes del barco como en información, el bar, la tienda o el autoservicio, entre otras.

Naviera Armas cancelará su deuda bancaria tras colocar bonos por 232 millones

Naviera Armas ha anunciado hoy que ha colocado una emisión de 232 millones de euros en bonos en el mercado de deuda de Londres, que destinará a cancelar todos sus créditos con los bancos y a construir nuevos buques.

La naviera dice haber recibido ofertas de compra de los bonos por el doble de la cantidad emitida, gracias a las calificaciones otorgadas por Standard & Poor’s (BB) y Moody’s (B1). Armas asegura que, al cancelar “en su totalidad” su deuda bancaria con los ingresos obtenidos con los bonos, podrá reducir “de forma considerable” los costes financieros de la compañía.

“Además, la emisión permite que la compañía construya nuevos buques y consolide así su posición como la naviera española con la flota más moderna”, añade, en un comunicado.

Armas subraya que esta operación -de la que no ha dado más detalles que su cuantía total- es “la primera emisión de bonos realizada por una empresa canaria” y también “la primera efectuada por una naviera española”.

Naviera Armas celebra este año su 75 aniversario, con una flota de once buques que navegan en Canarias, el sur de la Península Ibérica y el norte de Marruecos.

Salvamento Marítimo de Almería

149 emergencias y 57 pateras este año

El delegado del Gobierno en Andalucía, Antonio Sanz, visitó ayer el Puerto de Almería y se congratuló por la labor realizada en los centros de coordinación.



El delegado del Gobierno en Andalucía, Antonio Sanz, aprovechó su visita al buque de salvamento marítimo SAR Mastelero, atracado en el muelle de Levante del Puerto de Almería, para congratularse de las buenas cifras que se extraen del primer balance del año respecto a los rescates y actuaciones realizadas por los centros de coordinación de Salvamento Marítimo en toda la Comunidad Autónoma.

Según avanzó, este año se ha realizado por el momento un total de 140 rescates de pateras en las costas andaluzas, requiriendo asistencia 2.647 personas. De todos estos, un buen número se ha llevado a cabo frente al litoral almeriense, donde la actividad se ha multiplicado en este primer semestre del año. Sanz, que recorrió acompañado de su tripulación una de las embarcaciones cuya misión es atender a estos sucesos, explicó que el centro de coordinación almeriense ha asistido en este mismo periodo a 57 pateras, 12 más que las atendidas en el mismo periodo del año anterior.

En total, las personas que han tenido que ser rescatadas en Almería de enero a junio han sido 1.428, por las 862 personas del año anterior. Esto supone un incremento del 65%, algo que le ha valido a Sanz como soporte para su felicitación a las personas y medios que están comprometidos en estas labores solidarias.

Actuaciones de emergencia

En lo que tiene que ver con las situaciones de emergencia, el centro andaluz ha desarrollado 149 actuaciones con esta calificación, con un total de 133 buques y embarcaciones implicadas en estas emergencias, donde además se han atendido a 1.818 personas asistidas en el primer semestre del año.

Respecto a la embarcación de Salvamento a la que fue invitado, explicó que el SAR Mastelero, construido en 2010 y que opera desde 2011 en el mar de Alborán, cuenta con una tripulación de nueve personas, que se reparten por sus 40 metros de eslora. Sobre el buque estuvo caminando el delegado del Gobierno, que explicó que su función es «dar remolque a otros grandes barcos, además de tener capacidad operativa para intervenir en grandes siniestros, como por ejemplo, incendios, contaminación y labores de salvamento», dijo Sanz, que destacó por último la capacidad de respuesta de una nave que opera entre las costas de Almería y Granada.

Salinas se sumerge

Un campeonato de salvamento marítimo internacional y una travesía desde Arnao llenarán de nadadores el concejo este verano.

El “Festival de Salinas Surf, Music & Friends” hará mucho más que surcar las olas. Entre algunas de sus múltiples actividades, que incluyen exhibiciones de skate, puestos de comida, festivales de música y de cine y un open internacional de surf, este evento también congregará a los deportistas más exigentes del mundo de la natación. Entre los días 4 y 7 de agosto el festival celebrará un campeonato de salvamento marítimo internacional y una travesía a nado desde Arnao hasta Salinas. “The Waterman Challenge” es considerado, según los organizadores del festival, como “uno de los mayores retos deportivos de salvamento marítimo que existen a nivel mundial”. La competición estará dividida en varias pruebas y contará con figuras de élite del Salvamento Marítimo y Socorrismo Internacional venidos de todos los rincones del mundo, como Nueva Zelanda, Australia, Estados Unidos o Portugal. Para conseguir el ansiado trofeo, una de las pruebas estrellas es la denominada “OceanMan Eliminator”, que también cuenta con una versión femenina y que se divide en tres pruebas físicas distintas.

En este reto los aspirantes deberán recorrer, desde el punto de salida situado en la playa, una distancia de 300 metros a nado hasta la primera boya marina de la prueba, para regresar a su punto de partida lo más rápido posible. Sin realizar ningún descanso, los competidores deberán coger su “rescue board” (una tabla utilizada en socorrismo) y correr de nuevo hasta el agua para alcanzar la segunda boya, situada a 450 metros de distancia. Al regresar, y de nuevo sin poder tomar un respiro, deberán coger su kayak de rescate y volver a saltar al agua hasta la tercera boya, situada esta vez a 600 metros de distancia, para volver al punto de salida inicial. Esta prueba, no apta para aficionados, irá acompañada de otros retos de BodySurf, RescueBoard o SurfSki, entre otros, en una competición altamente exigente y que supondrá toda una exhibición de fuerza humana y resistencia para todos los asistentes al festival en la playa de Salinas.

HUMOR GRAFICO



¿De qué va la UE?

Segunda Parte

¿Es la UE el paladín de la lucha contra el cambio climático?

* * *

La UE se derrite hablando de la importancia de luchar contra el calentamiento global. Así, la Comisión Europea, en las citas internacionales, apuesta por las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero más ambiciosas. Y la UE no solo habla, sino que también actúa: ha cumplido los objetivos marcados por el Protocolo de Kioto.

Sin embargo, esto se ha conseguido con un ejercicio de “contabilidad creativa” basada fundamentalmente en el desplazamiento de una parte de la producción a los países emergentes y a los más empobrecidos y, por lo tanto, también se han desplazado las emisiones de gases de efecto invernadero. Si se tienen en cuenta los productos que la

ha cumplido los objetivos marcados por el Protocolo de Kioto.

Si se miden las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel mundial se comprueba que no paran de crecer. Los dos únicos periodos recientes en los que se ha producido una reducción en las emisiones de CO2 globales han sido provocados por fuertes crisis económicas: el colapso del bloque soviético y la Gran Recesión actual. Esto se debe a que el consumo de energía y el crecimiento del PIB se interrelacionan directamente: más crecimiento del PIB implica un consumo de energía equivalente. Y, un mayor consumo energético implica una mayor emisión de gases de efecto invernadero. En un mundo globalizado, las cuentas deben calcularse a nivel global para no hacer trampas.

La UE ha sido muy hábil para crear nuevos nichos de



UE consume pero que se producen en otros lugares del mundo, la cuenta de las emisiones de la UE debería aumentar en un 30% aproximadamente, lo que aleja a la UE del cumplimiento real de Kioto. En paralelo, pudiera parecer que los sectores financieros, esenciales para la UE, consumen menos energía comparativamente, pero eso supone olvidar que la economía financiera tiene repercusiones inmediatas sobre el medio ambiente, puesto que influye y presiona a la economía real.

La UE se derrite hablando de la importancia de luchar contra el calentamiento global. Así, la Comisión Europea, en las citas internacionales, apuesta por las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero más ambiciosas. Y la UE no solo habla, sino que también actúa:

mercado aprovechando el cambio climático. Entre estos destacan la compraventa de derechos de emisión en las bolsas, o la extensión del control del agua por parte de las multinacionales europeas en aquellos lugares donde es previsible que disminuya su disponibilidad a causa del cambio climático. En realidad a la UE solo le interesa el crecimiento, lo que, inevitablemente, implica más cambio climático y destrucción ambiental.

¿Sabes cuánto invierte la UE en defensa y quién se beneficia de ello?

* * *

¿Sabías que el gasto militar de los países de la UE supera los 200.000 millones de euros al año?.

¿Sabías que Reino Unido, Francia, Alemania e Italia figuran entre los diez países con mayor gasto militar en el año 2012?.

¿Sabías que, contando los efectivos de los ejércitos en Europa, de las fuerzas “paramilitares” y de las fuerzas de reservistas, Europa cuenta con más de 6.000.000 de personas adiestradas y dispuestas para la guerra y para la intervención militar?.

¿Sabías que 24 de los 28 países de la UE coordinan su política militar bajo la OTAN?

¿Sabías que la UE ha participado hasta la fecha en treinta y cinco operaciones militares en el exterior, contando con fuerzas militares propias y de los Estados miembros?.

¿Sabías que puede desplegar entre 50-60.000 soldados a más de 4.000 km de distancia en menos de sesenta días y mantenerlos durante un año en guerra?.

¿Sabías que la UE mantiene el segundo complejo militar industrial más potente del planeta y que la suma de las ventas anuales de armas de las industrias militares de

to Europeo, ni ninguno de los órganos representativos de la UE?.

¿Sabías que la política del Frontex desarrolla un planteamiento militar para el tratamiento de las migraciones?.

La política de seguridad de la UE está altamente militarizada y tiene un enfoque ofensivo e intervencionista. Existe un potente lobby militar que influye decisivamente en dicha política y en la construcción de un polo militar-industrial que promueve la venta de armas y la exportación de conflictos internacionales. Toda esta política se paga con los impuestos de la ciudadanía y se practica de espaldas a la sociedad y sin contar con su opinión. Es insolidaria con las necesidades sociales europeas y del resto del mundo y únicamente busca fortalecer los intereses de la oligarquía del capital. Se puede aspirar a la desmilitarización de la defensa en Europa y en el planeta y a la apuesta por la seguridad humana en vez de la seguridad militar.

Pero la UE no lo hace.



países de la UE superan los 115.000 millones de dólares anuales?.

¿Te suenan de algo las empresas BAE Systems, EADS, Finmeccanica o Thales? BAE Systems factura al año en venta de armas 29.150 millones de dólares, EADS factura 16.390 millones; Finmeccanica, 14.560 y Thales, 9480 millones.

¿Sabías que la UE cuenta con estructuras militares propias que duplican las de los Estados: un Estado Mayor de la Defensa, una Agencia Europea de Defensa, un Comité Militar, un servicio de espionaje, cuarteles generales, cuerpos de ejército, entre otros?.

¿Sabías que existe una “doctrina” de seguridad de la UE en cuya definición y control no pinta nada ni el Parlamen-

¿Cómo están evolucionando las desigualdades en la UE?

* * *

Un análisis de las políticas sociales seguidas por los países industrializados en la UE muestra tres momentos diferenciados.

El primer periodo, década de los 80 y primeros 90, se caracteriza por los cambios efectuados en las políticas sociales. Las Instituciones de la UE optan por reformas que convierten los Sistemas de Protección Social Universales y Públicos en Sistemas Mixtos, es decir, aquellos de financiación pública pero con producción privada. Además, son segmentados (contributivos, no contributivos,

asistenciales, etc.) y se fijan distintos niveles de protección. Domina la ideología de “las ventajas de lo privado”, que sirve de excusa para poner en manos del mercado lo que antes estaba en la esfera pública. Se pasa de la concepción “ciudadana/o portador de derechos” a “usuario/o consumidor de servicios”. En estos momentos, por paradójico que parezca, no solo no disminuye el gasto público total, sino que aumenta en unos 11 puntos sobre el PIB en los países industrializados. Las partidas con el crecimiento más fuerte son las de pensiones y sanidad.

El segundo período, desde 1992 hasta 2008, estuvo determinado por la reestructuración de políticas económicas (entrada del euro) y políticas fiscales (reducción de gastos como forma de compensar los déficit, en lugar de aumentar ingresos). Esto acentúa la vulnerabilidad del sistema ante las fuertes presiones del mercado y los procesos de integración económica supranacionales conocidos como “globalización”. La unificación de las políticas económicas y fiscales, con dos referencias clave, el Tratado de Maastricht (93) y Pacto de Estabilidad (97), supone problemas comunes a los sistemas de protección social. Las mismas políticas en todos y cada uno de los estados miembros de la UE, producen en este momento un estancamiento en el volumen de gasto social en torno al 26% del PIB.

El tercer período, desde el estallido de esta crisis, es regido por el Pacto del Euro y el Pacto Fiscal. El volumen de gasto social disminuye de manera drástica y especialmente en los países del sur europeo, incrementándose la desigualdad hasta extremos insoportables.

Se recortan los gastos de prestaciones y en especial las pensiones, la sanidad y la prestación de desempleo. Se instala la idea de “estado Asistencial” ante situaciones de necesidad imperiosa, suplantando al “estado de Bienestar”.

Las consecuencias de éstas políticas se visibilizan en el análisis de cada una de las partidas del gasto. Aumenta la vulnerabilidad social, al crecer la pobreza, la exclusión social, la inseguridad y precariedad laboral y la sociedad de control (ausencia de libertad, leyes especiales de ex-

tranjería, mayores poblaciones reclusas).

Estas políticas neoliberales dismantelan los servicios públicos favoreciendo la privatización. No corrigen el desequilibrio y la deuda en materia de cuidados, sino que los agravan. Al transferir a la “esfera privada” cuidados, como escuelas infantiles, atención a la dependencia, etc. aquellas mujeres que no pueden afrontar los precios se ven obligadas a sobrecargarse, puesto que la sociedad sigue siendo profundamente patriarcal y los cuidados no están repartidos equitativamente. La mayoría de las personas consideradas pobres en Europa son mujeres. Son las más afectadas por la discriminación en materia de empleo, salarios y salud.

Estas políticas producen pobreza, desigualdad y exclusión social, a la vez que benefician a unos pocos con las privatizaciones y los rescates. Las ciudades y las regiones periféricas del mundo ven aumentar las bolsas de pobreza. Nuevas formas de exclusión del derecho a la salud en los países de la UE se relacionan con la desigual distribución y acceso a los servicios y a los recursos entre naciones y territorios regionales y entre trabajadoras/es autóctonos y extracomunitarios. La sociedad es cada vez más desigual.

Pretenden extender la idea de que el único modo para salir de la crisis es “volver al puro mercado como regulador de las relaciones económicas y sociales, de acuerdo con las leyes de la oferta y la demanda”. Sin embargo, ese modelo capitalista ha causado 27 millones de personas paradas en la UE; el 13% de la población ocupada en situación precaria; el 15% de la población por debajo de los umbrales de pobreza; millones de inmigrantes (mano de obra barata, esclava), a quienes se les niega cualquier derecho de ciudadanía y se les utiliza como ejército de reserva, fomentando el racismo y la xenofobia en las sociedades de acogida; sociedades cada vez más desestructuradas con regresión y desarraigo social; deterioro ecológico y medio ambiental, posiblemente irreversible.

¿Qué es el MEDE?

* * *

Se conoce como MEDE al Mecanismo Europeo de Estabilidad. Es un organismo intergubernamental para los países de la llamada “zona euro” cuyo objetivo expreso es salvaguardar la estabilidad financiera de la moneda. Para ello, podrá “movilizar fondos y proporcionar apoyo a la estabilidad, bajo una estricta condicionalidad”. Esto es, hará préstamos sujetos a condiciones neoliberales. Revisará periódicamente el cumplimiento de dichas condiciones y contará con toda la fuerza de la UE para sancionar los incumplimientos.

Los fondos del MEDE los aportan los países suscritos de forma proporcional al tamaño de su población. Y estos fondos son los que otorgan la capacidad de voto. Así, entre Alemania, Francia e Italia pueden conseguir la mayoría simple. Este organismo es una muestra más de la falta de democracia real en la UE, puesto que está fuera de cualquiera de los tratados vigentes y no debe someterse al control parlamentario.



El MEDE prevé cinco instrumentos de asistencia financiera. Uno de ellos permitirá rescatar países que ni siquiera lo hayan solicitado, en el caso de que el Consejo de Gobernadores del MEDE considere que está en riesgo la estabilidad de la zona euro.

Otro está pensado para rescatar directamente a la banca de un país, siendo el responsable último del préstamo (y de las condicionalidades) dicho país y no el sector bancario. En otras palabras, el MEDE tiene expresamente previsto un mecanismo de socialización de las pérdidas de los bancos.

Las actividades del MEDE están libres de impuestos directos y los estados deberán devolver los impuestos indirectos que el MEDE hubiera pagado. A esto se suma que

el personal del MEDE, así como sus directivos, gozan de inmunidad de jurisdicción en sus actividades oficiales.

El capital autorizado del MEDE asciende a 700 000 millones de euros. Puede parecer una cifra muy elevada, pero si la comparamos con la deuda pública española (952.014 millones de euros en noviembre de 2013) o la italiana (2.068.722 millones), constatamos que no alcanza para rescatar las finanzas públicas de estos países, si fuera necesario.

Entonces, ¿para qué sirve? Realmente, no persigue acabar con el problema de la deuda, sino que pretende “estabilizarla”, volverla “sostenible” y, de paso, garantizar que los Estados aplican las políticas neoliberales. Desempeña la misma función que tuvo el FMI en la crisis de la deuda de los años 80. Es un ejemplo claro de que la UE es un proyecto para beneficiar al capital y no para las personas.

¿Cuáles son las políticas de inmigración de la UE? ¿Cómo se toman dichas medidas?

* * *

La Unión Europea aborda el tema de las migraciones desde una perspectiva economicista: la libre movilidad de las personas y las trabajadoras y trabajadores (comunitarios) por la Unión exige suprimir las fronteras internas. Pero también exige levantar controles más precisos en las fronteras exteriores, para todas aquellas personas extracomunitarias.

Las personas extranjeras sólo son tenidas en cuenta en la UE como trabajadoras/es útiles a las economías nacionales. Por eso, tanto su acceso al territorio de la UE como su movilidad por él están severamente restringidos. En cuanto a sus derechos ciudadanos o su integración social, la UE simplemente se desentiende.

El territorio de la Unión está abierto a la libre circulación de capitales y personas.

Cualquier ciudadana/o de la Unión podrá libremente instalarse, trabajar, invertir...y exigir el cumplimiento de sus derechos en cualquiera de los estados pertenecientes a la Unión.