



Els “moralistes” i les mobilitzacions de Navantia

Les mobilitzacions dels treballadors de les drassanes de Navantia han desencadenat una important polèmica. Vivim en un món en el qual el capitalisme en descomposició ha fet de l'indústria de guerra un dels seus principals components, i en el qual es duu a terme una ofensiva militar de destrucció de les nacions per destruir amb elles els drets arrencats en la lluita de classes i apropiar-se directament dels seus recursos naturals. Aquí està el que succeeix a Àfrica subsahariana, a Líbia, a Síria, a Iemen...

Hem d'assenyalar la hipocresia dels qui aproven -o no qüestionen- la pertinença d'Espanya a l'OTAN, i, per tant, els bombardejos de Líbia i d'altres, i ara s'esquincen les vestidures per la venda d'armes al govern dictatorial d'Àrabia Saudita.

Publiquem aquesta contribució al debat que s'ha obert.

El passat 3 de setembre, la Ministra de Defensa, Margarita Robles, anunciava que el seu ministeri havia decidit paralitzar la venda a Aràbia Saudita de 400 bombes de precisió làser fabricades a Estats Units i que tenia l'Exèrcit espanyol. Robles assenyala, no sense raó, que aquestes bombes podrien ser utilitzades per bombardejar Iemen.

Les declaracions de Robles van donar lloc a una resposta per part del govern Saudita, que ja havia pagat els 9,5 milions d'euros de la comanda. De manera immediata van insinuar que aquesta decisió els podia obligar a revisar el contracte amb les drassanes a Navantia de Sant Fernando (Cadis).

Aquest contracte es va signar el passat mes de juliol per un import d'1.800 milions d'euros, i suposaria una càrrega de treball global de set milions d'hores per a les drassanes de Badia de Cadis, Ria de Ferrol i Cartagena i la seva indústria auxiliar. Es calcula que donaria ocupació a 6.000 treballadors durant cinc anys, dels quals 1.100 seran directes en les drassanes Navantia, 1.800 per a les indústries auxiliars de l'empresa i una mica més de 3.000 indirectes en altres empreses. No és moc de gall dindi a la província de Cadis, que encapçala tots els índexs d'atur i precarietat.

Els treballadors de Navantia es mobilitzen

Immediatament, els treballadors de Navantia, amb les seves organitzacions al capdavant, van reaccionar a l'anunci saudita convocant mobilitzacions. Divereses manifestacions són convocades, encapçalades per una pancarta que exigeix “càrrega de treball per a les drassanes”.

Tenen raó aquests treballadors i els seus sindicats? Des del nostre punt de vista, la seva mobilització mereix el suport incondicional de tot el moviment obrer.

El treballador d'una drassana, per conservar el seu lloc de treball, necessita que es construeixin vaixells.

No tothom opina així. Potser l'exemple més extrem hagi estat el comunicat difós per les Seccions Sindicals d'Autonomia Obrera i CGT de l'Hospital “Porta del Mar” del propi Cadis, que han dit que “rebutgem de arrel tals mobilitzacions pel seu gravíssim contingut insolidari i bel·licista, ja que l'única cosa que, en última instància, es persegueix amb elles és imposar al govern central un canvi de postura en la seva decisió d'anular la venda a Aràbia Saudita d'una comanda de 400 bombes de precisió làser pel temor al fet que això pogués implicar l'anul·lació per aquest país del contracte signat al juliol per a la construcció de cinc corbetes”. El comunicat afegeix que “constitueix en el fons una mobilització reaccionària i una expressió gravíssima d'insolidaritat i incoherència que gens tenen a veure amb les lluites històriques del moviment obrer”. Com si fossin els treballadors de les drassanes els qui decideixen si aquests vaixells són creuers, butaners o bucs de guerra. O a qui es venen. Caldria recordar a aquests “grans moralistes” que són els patrons i els governs els qui decideixen això. Com decideixen les guerres a les quals obliguen a anar als treballadors com a carn de canó o com a víctimes. Per les mateixes, es podria arremetre contra els treballadors que fabriquen plàstics que contaminin els mars, o en les mines que aboquen als rius, o que treballen en altres indústries contaminants. Resulta fins i tot pesat haver de recordar, 174 anys després que Marx escrivís els manuscrits de 1844, que sota el règim capitalista el treballador es limita a vendre la seva força de treball, que el propietari de l'empresa i qui decideix què es fabrica en ella és el patró, i que el treballador està alienat de les mercaderies que es veu obligat a produir.

L'alcalde de Cadis, José María González, “Kichi”, de l'ala “anticapitalista” de Podemos, escrivia que “la meua posició personal és sobradament coneguda i clara (...) em reitero una vegada més en ella si fa falta: que vengem les comandes!, els signats i els que estiguin per signar”. L'única sortida per a les Drassanes, llavors, seria construir vaixells per a Aràbia Saudita?, i afegia que “ara els toca donar la cara i demostrar que en aquesta ocasió estaran amb les nostres drassanes i amb totes aquestes famílies a les quals una vegada ens van deixar a l'estacada. No escorrin més l'embalum i garanteixin la càrrega de treball per a les nostres drassanes!”. I afegeix, no sense raó, que “fa anys que podia haver-se engegat una política de diversificació de la producció, equilibrant les comandes de la indústria militar amb la civil, la comercial, l'edilícia de off shore...però no. Els nostres governants van preferir condemnar a Navantia als vaivens capritxosos d'economies alienes a nosaltres mateixos. I així ens va”. Ara bé, a aquesta petició de Kichi hauria de respondre el govern al que sustenta “Podemos”, el seu propi partit, que és el que hauria de garantir aquesta càrrega de treball.

Què impedeix a la direcció de “Podemos” portar aquesta qüestió a les negociacions dels pressupostos de l'Estat que estan negociant en aquest precís moment amb el PSOE, i exigir en aquesta negociació carregues de treball o ajudes públiques a les Drassanes?

La UE i els governs al seu servei van desmantellar les drassanes

En 1982, quan Felipe González va arribar al govern, hi havia en l'Estat espanyol 10 grans drassanes (Unió Naval de València, Factories Juliana, MCíes, Drassanes de Sevilla, Drassanes de Huelva, Euskalduna, Drassanes de Sestao, ASTANO, Bazán

de Ferrol i Unió Naval de Barcelona). En ells treballaven prop de 100.000 persones. A partir de 1984, preparant l'entrada d'Espanya en la Unió Europea, comença l'anomenada "reconversió naval", que no és sinó el tancament progressiu de totes les drassanes.

El tancament de les drassanes ve imposat des de Brussel·les en compliment del principi tan car a la UE de "lliure competència no falsejada", que obliga a competir amb les drassanes asiàtiques (on els baixos salaris, la falta de drets i les males condicions de treball, juntament amb les ajudes públiques, permeten tirar els costos de producció). Brussel·les prohibeix que les drassanes europees rebin ajudes públiques, sense les quals no poden sobreviure. Com a resultat d'aquesta política, les drassanes europees van tancant un darrere l'altre. En 1950 tenien més del 50% del total de construcció naval mun-

dial. En 1990, les drassanes dels països de la UE tenien un 22% i els països asiàtics (Corea del Sud, Japó i Xina), tenien ja una quota de mercat mundial del 57%, avui és ja del 86%, mentre que el percentatge de les drassanes de la UE ha passat al 7% del total mundial. Només els queden, pràcticament, vaixells molt especialitzats com els creuers i els bucs militars, on només les patents i el secret militar protegeixen el mercat. És aquesta política la que ha portat als treballadors de Navantia a dependre dels contractes militars.

La Unió Europea va obligar, fins i tot a retornar les ajudes ja rebudes. Una decisió adoptada el 17 juliol 2007 pel Col·legi de Comissaris de la Comissió Europea, format per 28 membres i el president de la CE, José Manuel Durao Barroso, ratificant la proposta elaborada pel llavors comissari de Competència, Joaquín Almunia. El secretari general de la patronal gallega del metall (Asime), Enrique Mallón, va dir llavors que la decisió d'Almunia i de la Comissió de Competència havia causat "uns danys absolutament irreparables per a la indústria naval espanyola".

No fa falta insistir que aquestes decisions eren absolutament irracionals des del punt de vista de les necessitats del nostre país, que té gairebé 6000 quilòmetres de costes i un dèficit important d'infraestructures de transport. És a dir, que necessita vaixells (per exemple, quan l'enfonsament del Prestige que va omplir les costes de Galícia de "chapapote", es va trobar a faltar l'existència de remolcadors d'alta potència. I segueix sense haver-los). Fabricar aquests vaixells a Corea o a Xina és prevaler els interessos de les multinacionals que deslocalitzen allí la construcció de vaixells per sobre de les necessitats de l'economia nacional.

No va faltar llavors la resistència dels treballadors de les drassanes, que, juntament amb les seves organitzacions, van anar a la vaga, es van manifestar, es van enfrontar a la policia en

combats mítics. Comptaven amb la simpatia i el suport del conjunt de la classe treballadora i en les seves mobilitzacions van participar milers de treballadors i treballadores d'altres empreses. Va ser la submissió dels seus dirigents al marc imposat per l'O.I. el que va impedir que poguessin arribar fins a la fi i vèncer.

Com és avui la submissió a aquest marc la que els col·loca en la disyuntiva de perdre els seus llocs de treball o mobilitzar-se per defensar l'única comanda de vaixells que tenen.

Les meravelles de l'amistat dels tirans

En lloc d'atendre a les exigències de la majoria, els successius governs van lliurar a bona part dels treballadors de les drassanes com a "última sortida" als cacics del Golf, "compinches" de la família Borbó.

Aquest és el sentit de la propaganda que enaltia al rei Juan Carlos i al monarca actual, com "els millors ambaixadors dels interessos d'Espanya". Així, l'alternativa al fet que es pretén sotmetre als treballadors és servir els crims dels cacics, o tancar.

Així, el règim monàrquic exigeix la submissió a l'arbitrarietat d'afavorir als mercats asiàtics, i deixa una petita part per servir als seus "compinches". El que els treballadors i els pobles necessiten són governs i unes Corts que serveixin els interessos de la majoria i dediquin la producció a fomentar la producció.

Culpar ara als treballadors que defensen la construcció dels únics vaixells que els deixen construir no és desviar el tir, que hauria d'apuntar contra el capital i els governs i les institucions que li serveixen?

La defensa dels llocs de treball en les drassanes, que és responsabilitat dels dirigents de les principals organitzacions dels treballadors, exigeix que aquests dirigents trenquin amb les condicions imposades pel capital financer. Tenen raó els treballadors de Navantia en exigir que les seves organitzacions lluitin per la continuïtat de la seva drassana.

Ja és al carrer un altre número d'Información Obrera

Nº 329
14 de septiembre de 2010
Precio 1,5 €
Aporte 2 €

INFORMACIÓN OBRERA
Tribuna libre de la lucha de clases

Por el actual sistema público de pensiones
Por la libertad de los presos políticos

ENCUENTRO CULTURAL: 20 DE OCTUBRE
Reunión de la coordinadora convocada del Comité por la Alianza de los Trabajadores y los Pueblos en Madrid 6-7

11 DE SEPTIEMBRE
Un millón de manifestantes en Barcelona exigen la libertad de los presos políticos

INTERNACIONAL
Italia, Portugal, México, Brasil 11-12

Avanzar hacia la República

EDITORIAL
Ante los nuevos Presupuestos del Estado

¿Pueden ser otros los líderes?

Llegeix i difon la premsa obrera!

Campanya d'extensió i subscripcions a aquesta Carta Setmanal

Si no la reps, et convidem a que la rebis cada setmana. Si la reps, et proposem que subscriguis a altres companyes i companys als quals pugui interessar.

L'elaboració i enviament d'aquesta Carta comporta algunes despeses. El POSI, que l'edita, no té ni vol subvencions, tota la seva activitat i les seves publicacions són finançades exclusivament per treballadores i treballadors, que volen recolzar, en aquest cas, la publicació de la Carta Setmanal. Demanem un suport de 5 EUROS a l'any, o més si us sembla.

Per rebre-la, envia un correu electrònic a: inforposi@gmail.com

o entra a la nostra Web: <http://www.posicuarta.org>

Nostre compte corrent en La Caixa és: 2100 2812 51 0200071314. Indicant: Recolzo Carta Setmanal



Partit Obrer Socialista Internacionalista
Secció a Espanya de la IV Internacional

Carrer Desengaño, 12 (1º 3A). 28004 - Madrid
Teléfono: 91 522 23 56 - Fax: 91 521 72 01
<http://www.posicuarta.org>
Busca'ns en Twitter: @posicuarta