



Los “moralistas” y las movilizaciones de Navantia

Las movilizaciones de los trabajadores de los astilleros Navantia han desencadenado una importante polémica. Vivimos en un mundo en el que el capitalismo en descomposición ha hecho de la industria de guerra uno de sus principales componentes, y en el que se lleva a cabo una ofensiva militar de destrucción de las naciones para destruir con ellas los derechos arrancados en la lucha de clases y apropiarse directamente de sus recursos naturales. Ahí está lo que sucede en África subsahariana, en Libia, en Siria, en Yemen...

Hemos de señalar la hipocresía de quienes aprueban -o no cuestionan- la pertenencia de España a la OTAN, y, por tanto, los bombardeos de Libia y otros tantos, y ahora se rasgan las vestiduras por la venta de armas al gobierno dictatorial de Arabia Saudí.

Publicamos esta contribución al debate que se ha abierto.

El pasado 3 de septiembre, la Ministra de Defensa, Margarita Robles, anunciaba que su ministerio había decidido paralizar la venta a Arabia Saudí de 400 bombas de precisión láser fabricadas en Estados Unidos y que tenía el Ejército español. Robles señalaba, no sin razón, que esas bombas podrían ser utilizadas para bombardear Yemen.

Las declaraciones de Robles dieron lugar a una respuesta por parte del gobierno saudí, que ya había pagado los 9,5 millones de euros del pedido. De manera inmediata insinuaron que esa decisión les podía obligar a revisar el contrato con los astilleros Navantia de San Fernando (Cádiz).

Ese contrato se firmó el pasado mes de julio por un importe de 1.800 millones de euros, y supondría una carga de trabajo global de siete millones de horas para los astilleros de Bahía de Cádiz, Ría de Ferrol y Cartagena y su industria auxiliar. Se calcula que daría empleo a 6.000 trabajadores durante cinco años, de los que 1.100 serán directos en los astilleros Navantia, 1.800 para las industrias auxiliares de la empresa y algo más de 3.000 indirectos en otras empresas. No es moco de pavo en la provincia de Cádiz, que encabeza todos los índices de paro y precariedad.

Los trabajadores de Navantia se movilizan

De inmediato, los trabajadores de Navantia, con sus organizaciones al frente, reaccionaron al anuncio saudí convocando movilizaciones. Varias manifestaciones son convocadas, encabezadas por una pancarta que exige “carga de trabajo para los astilleros”.

¿Tienen razón estos trabajadores y sus sindicatos? Desde nuestro punto de vista, su movilización merece el apoyo incondicional de todo el movimiento obrero. El trabajador de un astillero, para

conservar su puesto de trabajo, necesita que se construyan barcos.

No todo el mundo opina así. Quizá el ejemplo más extremo haya sido el comunicado difundido por las Secciones Sindicales de Autonomía Obrera y CGT del Hospital “Puerta del Mar” del propio Cádiz, que han dicho que “rechazamos tajantemente tales movilizaciones por su gravísimo contenido insolidario y belicista, ya que lo único que, en última instancia, se persigue con ellas es imponer al gobierno central un cambio de postura en su decisión de anular la venta a Arabia Saudí de un pedido de 400 bombas de precisión láser por el temor a que ello pudiese implicar la anulación por ese país del contrato firmado en julio para la construcción de cinco corbetas”. El comunicado añade que “constituye en el fondo una movilización reaccionaria y una expresión gravísima de insolidaridad e incoherencia que nada tienen que ver con las luchas históricas del movimiento obrero”. Como si fueran los trabajadores de los astilleros quienes deciden si esos barcos son cruceros, butaneros o buques de guerra. O a quien se venden. Habría que recordar a esos “grandes moralistas” que son los patronos y los gobiernos quienes deciden esto. Como deciden las guerras a las que obligan a ir a los trabajadores como carne de cañón o como víctimas. Por las mismas, se podría arremeter contra los trabajadores que fabrican plásticos que contaminen los mares, o en las minas que vierten a los ríos, o que trabajan en otras industrias contaminantes. Resulta incluso cansino tener que recordar, 174 años después de que Marx escribiera los manuscritos de 1844, que bajo el régimen capitalista el trabajador se limita a vender su fuerza de trabajo, que el propietario de la empresa y quien decide qué se fabrica en ella es el patrón, y que el trabajador está alienado de las mercancías que se ve obligado a producir.

El alcalde de Cádiz, José María González, “Kichi”, del ala “anticapitalista” de Podemos, escribía que “mi posición personal es sobradamente conocida y clara (...) me reitero una vez más en ella si hace falta: ¡que vengan los pedidos!, los firmados y los que estén por firmar” ¿La única salida para los Astilleros, entonces, sería construir barcos para Arabia Saudí?, y añadía que “ahora les toca dar la cara y demostrar que en esta ocasión estarán con nuestros astilleros y con todas esas familias a las que una vez nos dejaron en la estacada. ¡No escurran más el bulto y garanticen la carga de trabajo para nuestros astilleros!”. Y añade, no sin razón, que “hace años que podía haberse puesto en marcha una política de diversificación de la producción, equilibrando los pedidos de la industria militar con la civil, la comercial, la eólica de off shore... pero no. Nuestros gobernantes prefirieron condenar a Navantia a los vaivenes antojadizos de economías ajenas a nosotros mismos. Y así nos va”. Ahora bien, a esta petición de Kichi tendría que responder el gobierno al que sustenta Podemos, su propio partido, que es el que tendría que garantizar esa carga de trabajo. ¿Qué impide a la dirección de Podemos llevar esta cuestión a las negociaciones de los presupuestos del Estado que están negociando en este preciso momento con el PSOE, y exigir en esa negociación cargas de trabajo o ayudas públicas a los Astilleros?

La UE y los gobiernos a su servicio dismantelaron los astilleros

En 1982, cuando Felipe González llegó al gobierno, había en el Estado español 10 grandes astilleros (Unión Naval de Valencia, Factorías Juliana, MCies, Astilleros de Sevilla, Astilleros de Huelva, Euskalduna, Astilleros de Sestao, ASTANO, Bazán de Ferrol y Unión Naval de Barcelona). En ellos trabajaban cerca de 100.000

personas. A partir de 1984, preparando la entrada de España en la Unión Europea, comienza la llamada “reconversión naval”, que no es sino el cierre progresivo de todos los astilleros.

El cierre de los astilleros viene impuesto desde Bruselas en cumplimiento del principio tan caro a la UE de “libre competencia no falseada”, que obliga a competir con los astilleros asiáticos (donde los bajos salarios, la falta de derechos y las malas condiciones de trabajo, junto con las ayudas públicas, permiten tirar los costes de producción). Bruselas prohíbe que los astilleros europeos reciban ayudas públicas, sin las cuales no pueden sobrevivir. Como resultado de esta política, los astilleros europeos van cerrando uno tras otro. En 1950 tenían más del 50% del total de construcción naval mundial. En 1990, los astilleros de los países de la UE tenían un 22% y los

países asiáticos (Corea del Sur, Japón y China), tenían ya una cuota de mercado mundial del 57%, hoy es ya del 86%, mientras que el porcentaje de los astilleros de la UE ha pasado al 7% del total mundial. Sólo les quedan, prácticamente, barcos muy especializados como los cruceros y los buques militares, donde sólo las patentes y el secreto militar protegen el mercado. Es esta política la que ha llevado a los trabajadores de Navantia a depender de los contratos militares.

La Unión Europea obligó, incluso a devolver las ayudas ya recibidas. Una decisión adoptada el 17 de julio de 2007 por el Colegio de Comisarios de la Comisión Europea, formado por 28 miembros y el presidente de la CE, José Manuel Durao Barroso, ratificando la propuesta elaborada por el entonces comisario de Competencia, Joaquín Almunia. El secretario general de la patronal gallega del metal (Asime), Enrique Mallón, dijo entonces que la decisión de Almunia y de la Comisión de Competencia había causado “unos daños absolutamente irreparables para la industria naval española”.

No hace falta insistir en que esas decisiones eran absolutamente irracionales desde el punto de vistas de las necesidades de nuestro país, que tiene casi 6000 kilómetros de costas y un déficit importante de infraestructuras de transporte. Es decir, que necesita barcos (por ejemplo, cuando el hundimiento del Prestige que llenó las costas de Galicia de chapapote, se echó en falta la existencia de remolcadores de alta potencia. Y sigue sin haberlos). Fabricar estos barcos en Corea o en China es primar los intereses de las multinacionales que deslocalizan allí la construcción de barcos por encima de las necesidades de la economía nacional.

No faltó entonces la resistencia de los trabajadores de los astilleros, que, junto con sus organizaciones, fueron a la huelga, se manifestaron, se enfrentaron a la policía en combates míticos.

Contaban con la simpatía y el apoyo del conjunto de la clase trabajadora y en sus movilizaciones participaron miles de trabajadores y trabajadoras de otras empresas. Fue la sumisión de sus dirigentes al marco impuesto por la UE lo que impidió que pudieran llegar hasta el fin y vencer. Como es hoy la sumisión a ese marco la que les coloca en la disyuntiva de perder sus puestos de trabajo o movilizarse para defender el único pedido de barcos que tienen.

Las maravillas de la amistad de los tiranos

En lugar de atender a las exigencias de la mayoría, los sucesivos gobiernos entregaron a buena parte de los trabajadores de los astilleros como “última salida” a los caciques del Golfo, compinches de la familia Borbón.

Este es el sentido de la propaganda que ensalzaba al rey Juan Carlos y al monarca actual, como “los mejores embajadores de los intereses de España”. Así, la alternativa a que se pretende someter a los trabajadores es servir los crímenes de los caciques, o cerrar.

Así, el régimen monárquico exige la sumisión a la arbitrariedad de favorecer a los mercados asiáticos, y deja una pequeña parte para servir a sus compinches. Lo que los trabajadores y los pueblos necesitan son gobiernos y Cortes que sirvan los intereses de la mayoría y dediquen la producción a fomentar la producción.

Culpar ahora a los trabajadores de que defiendan la construcción de los únicos barcos que les dejan construir ¿no es desviar el tiro, que debería apuntar contra el capital y los gobiernos y las instituciones que le sirven?

La defensa de los puestos de trabajo en los astilleros, que es responsabilidad de los dirigentes de las principales organizaciones de los trabajadores, exige que estos dirigentes rompan con las condiciones impuestas por el capital financiero. Tienen razón los trabajadores de Navantia al exigir que sus organizaciones luchen por la continuidad de su astillero.

En la calle un nuevo número de *Información Obrera*

Nº 329
14 de septiembre de 2010
Precio 1,5 €
Apoyo 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 ESTIVAL: 20 DE OCTUBRE
Reunión de la coordinadora convocada por el Comité 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

¡Lee y difunde la prensa obrera!

Campaña de extensión y suscripciones a esta *Carta Semanal*

Si no la recibes, te invitamos a que la recibas cada semana. Si la recibes, te proponemos que suscribas a otros compañeras y compañeros a los que pueda interesar.

La elaboración y envío de esta Carta conlleva algunos gastos. El POSI, que la edita, no tiene ni quiere subvenciones, toda su actividad y sus publicaciones son financiadas exclusivamente por trabajadoras y trabajadores, que quieren apoyar, en este caso, la publicación de la *Carta Semanal*. Pedimos un apoyo de 5 EUROS al año, o más si os parece.

Puedes apuntarte para recibirla: - Enviando un correo electrónico a inforposi@gmail.com
- En nuestra Web: <http://cartas.posicuarta.org>

Nuestra cuenta corriente en La Caixa es: 2100 2812 51 0200071314. Indicando: Apoyo Carta Semanal

POSI Partido Obrero Socialista Internacionalista
Sección en España de la IV Internacional

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