



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

DICIEMBRE 2024 Nº115

NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



SALUD Y LUCHA

2025



con-tenido



03. BARLOVENTO

¿37,5 horas?...Tarde, insuficiente y de dudosa aplicación.

06. SALVAMENTO MARÍTIMO

9.757 personas murieron tratando de alcanzar Canarias en pateras o cayucos durante 2024, lo que supone una media de 28 muertes al día.

08. ACTUALIDAD JURÍDICA

El Gobierno aprueba un permiso retribuido para las personas trabajadoras en caso de catástrofes meteorológicas y amplía el deber de información para la representación de las trabajadoras

12. MARINA MERCANTE

Fred. Olsen Express lamenta la muerte de un pasajero en uno de sus barcos entre Tenerife y Agaete.

14. MARINA MERCANTE

El ferry «Ciudad de Ibiza» colisiona con un muelle del puerto de Las Palmas.

16. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

18. LIBRO DEL MES

La escuela sin dogmas

20. TODO POR HACER

Llegó el nuevo Reglamento de Extranjería



08



12



14



La escuela sin dogmas
La comisión proescuelas racionalistas (1935)



Miguel Á. Martínez



18



20



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



barlo- vento



¿37,5 HORAS?... TARDE, INSUFICIENTE Y DE DUDOSA APLICACION



Secretariado Permanente
Comité Confederal de la CGT

El pasado viernes, el Gobierno y sus sindicatos UGT y CCOO alcanzaron un acuerdo con el que se pretende aplicar en el Estado español la jornada laboral de 37,5 horas (tras su paso por el Consejo de Ministros y la posterior aprobación en el Congreso de los Diputados).

Desde CGT, como sindicato de clase y combativo, queremos hacer una primera valoración del acuerdo previo, el cual no deja de ser un nuevo brindis al sol del Gobierno, ya que aún falta mucho camino para que sea aprobado definitivamente y sea posteriormente publicado en el BOE. Podríamos resumir nuestra valoración de este acuerdo previo en que llega tarde, que es insuficiente y que su aplicación efectiva se nos antoja más que dudosa.

Llega tarde porque la clase trabajadora del Estado español llevamos más de 40 años con la jornada laboral de 40 horas y más de

100 años con las 8 horas diarias, un logro pionero conseguido gracias a una huelga histórica, la de La Canadiense. Estos datos dejan claro que las personas trabajadoras del Estado español llevamos demasiado años trabajando demasiadas horas y que, aun aplicándose la reducción de la jornada laboral anunciada por el Gobierno, sigue muy alejada de las que existen en gran parte de los Estados de la Unión Europea con los que el Gobierno no duda en compararnos cuando se trata de otros ámbitos como la productividad.

Es insuficiente porque en las últimas décadas, con

el avance de las nuevas tecnologías añadido a la situación laboral y social actual, hacen que la aplicación de la reducción de la jornada laboral de 2,5 horas semanales se quede, cuanto menos corta. Primero, porque, pese a las diferentes situaciones que han ido sucediéndose en los últimos años (pandemia, guerras, crisis, catástrofes naturales...), los beneficios de la patronal han ido aumentando, año tras año, de manera notoria y, segundo, porque, para afrontar la realidad existente en la clase trabajadora en ámbitos tan importantes como la conciliación laboral, la salud laboral o la incidencia del trabajo en la salud mental; es necesario que la reduc-

ción de jornada sea mucho más ambiciosa para que incida más en nuestras vidas. Esta reducción no permite conciliar nuestra vida laboral, personal y familiar ni facilita que las personas puedan dejar de vivir por y para trabajar durante gran parte de la semana ni impulsa el fin de la brecha de género existente, no solo en el ámbito laboral sino también en el ámbito familiar, sobre todo en lo que a los cuidados se refiere.

Es de aplicación efectiva más que dudosa porque, por desgracia, durante las últimas décadas, hemos visto que las diferentes administraciones, a través de las inspecciones de trabajo y de la justicia,

han vulnerado sistemáticamente los derechos de las personas trabajadoras mientras han permitido que al empresario le salga muy barato no cumplir con la ley. Todos y todas sabemos que hay sectores en los que no se cumple con lo establecido en cuanto a la duración de la jornada laboral... ¿Qué van a hacer con esos sectores? ¿Van a seguir mirando hacia otro lado como han hecho hasta ahora? ¿Y qué pasa con las miles de horas extraordinarias y complementarias que se obligan a hacer cada día? En definitiva, desde CGT dudamos mucho que quien no ha puesto remedio para frenar las vulneraciones sistemáticas en materia laboral, que las



trabajadoras y trabajadores hemos y estamos sufriendo, lo vaya a hacer ahora por mucha reducción de la jornada laboral que se pacte.

Desde CGT, por lo expuesto antes, tenemos claro que la reducción de la jornada laboral es más necesaria que nunca, pero también que esta reducción, además de ser de una manera mucho más amplia y contundente, debe de venir acompañada de una mejora de las condiciones laborales, de una mejor protección de nuestros derechos laborales, de una mayor protección de la salud laboral, tanto mental como física, y de una mejora de nuestros salarios. Porque es insufi-

ciente trabajar menos horas si el salario que recibes no te permite llegar a final de mes dignamente, porque es insuficiente que se reduzca la jornada laboral si sigue habiendo miles de puestos de trabajo que dañan nuestra salud física y mental, porque es insuficiente trabajar menos y que sigan sin trabajar todas y todos, porque es insuficiente trabajar menos horas y seguir viendo como la jubilación se retrasa más y más (66 años y 8 meses a partir del 1 de enero de 2025) y en la cual vas a percibir una pensión con la no vas a llegar a final de mes dignamente. En definitiva, es insuficiente llevar a cabo una pequeña medida cuando lo que realmente hace fal-

ta son muchas medidas que hagan recuperar a la clase trabajadora tanto los derechos como el poder adquisitivo perdido en las últimas décadas.

CGT seguiremos luchando tanto por una reducción de la jornada laboral encaminada hacia las 30 horas semanales, como por la mejora de nuestros salarios y nuestras condiciones laborales y sociales y lo seguiremos haciendo en la calle, ejerciendo la acción directa que ha sido la responsable de los grandes logros de la clase trabajadora. Porque, recordemos, las condiciones laborales no se ganan en los despachos, se conquistan en la calle.





Salvamento Marítimo

LA RUTA CANARIA

9.757 PERSONAS MURIERON TRATANDO DE ALCANZAR CANARIAS EN PATERAS O CAYUCOS DURANTE 2024, LO QUE SUPONE UNA MEDIA DE 28 MUERTES AL DÍA



Antena 3



María Gutiérrez

Antena 3

La mortífera ruta canaria en la que mueren 28 migrantes al día: casi 10.000 personas murieron en 2024 tratando de alcanzar las islas.

En plena madrugada del

día de Navidad arribaba un cayuco a El Hierro con 80 personas a bordo, entre ellas viajaban 3 menores de edad. Los voluntarios de Protección Civil 'Corazón Naranja' de la isla dejaban su fiesta de Nochebuena para dirigirse al Centro de Atención Temporal para Extranjeros donde pasaron también todo el día de Navidad atendiendo a los inmigrantes recién llegados. Un 25 de diciembre que comenzaba con la llegada de cayucos a varias islas, tras 5 días sin recibir ninguna embarcación.

Pocos minutos antes de las

10 de la mañana del día de Navidad, los servicios de emergencia alertaban de la llegada de otra embarcación, en esta ocasión al muelle de Arguineguín en Gran Canaria, donde desembarcaban 64 personas, 4 de ellas mujeres. Esto solo era el comienzo de un día de rescates frenético para Salvamento Marítimo. Otras 42 personas eran rescatadas cerca de Tenerife, y 75 inmigrantes llegaban a El Hierro, donde poco después atendían una tercera embarcación con 65 otras personas a bordo.

Ya por la tarde llegaba la se-

gunda embarcación del día a la isla de Gran Canaria con 68 personas, entre ellas había varias mujeres y una de ellas viajaba con una niña muy pequeña y un bebé, que desembarcaba en brazos de uno de los rescatadores de Salvamento Marítimo. Algunos de los ocupantes desembarcaban del cayuco visiblemente afectados, y varios hombres tuvieron que ser trasladados al hospital, uno de ellos aquejado del conocido como “pie de patera”.

Ya en la jornada de este jueves ha llegado otro cayuco a El Hierro y dos más a Tenerife con 63 y 66 personas entre ellas 1 bebé. Uno de los cayucos fue localizado y rescatado ayer a 70 millas de la isla y tras toda la noche en la Salvamar, llegaba al puerto de Los Cristianos.

600 migrantes en dos días

En dos días, han llegado casi 600 inmigrantes a bordo de 9 cayucos a Canarias, y la ONG Caminando Fronteras ha publicado las cifras escalofrantes de fallecidos en la ruta canaria. Un total de 9.757 personas murieron tratando de alcanzar Canarias en pateras o cayucos durante 2024, lo que supone una media de 28 muertes al día en el que se ha convertido en el año más mortífero hasta la fecha, batiendo el récord de 2023, cuando fallecieron 6.007 migrantes. Cifras que suponen un aumento del 62,4% frente a las del año pasado, y una muerte en el Atlántico cada 51 minutos.

“Canarias va a cerrar el año por encima de los 45.000 inmigrantes, 5.000 más que año

anterior y seguimos sin respuesta por parte del Estado”, afirmaba Alfonso Cabello, Portavoz del Gobierno de Canarias. Además ha mostrado su esperanza por que el foco que puso su Majestad el Rey en el discurso de Navidad, sirva para llegar al consenso: “Hago un llamamiento a las fuerzas políticas para sentarnos y dejar estridencias a un lado”.

Cabello explicaba que hay unos 5500 menores ahora mismo bajo tutela del Gobierno de Canarias y cada vez hay una situación de mayor colapso: “Hemos pasado de 79 a 84 centros en unas semanas. Hay 6100 menores llegados en este año, 5500 están ahora en centros desbordados al borde del colapso”, afirmaba Cabello.



ACTUALIDAD JURÍDICA

NÚMERO 5 DICIEMBRE 2024

**EL GOBIERNO APRUEBA UN PERMISO
RETRIBUIDO PARA LAS PERSONAS
TRABAJADORAS EN CASO DE CATASTROFES
METEOROLÓGICAS Y AMPLIA EL DEBER DE
INFORMACIÓN PARA LA REPRESENTACION
DE LAS TRABAJADORAS**



GABINETE JURÍDICO CONFEDERAL

Hace escasas horas se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado mediante Real Decreto- ley 8/2024 de 28 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el marco del Plan de respuesta inmediata, reconstrucción y relanzamiento frente a los daños causados por la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) en diferentes municipios entre el 28 de octubre y el 4 de noviembre de 2024.

En esta normativa se ha añadido, al artículo 37.3 del Estatuto de los Trabajadores, un nuevo permiso retribuido por motivos meteorológicos adversos o catástrofes climáticas, todo ello sin obligación para las trabajadoras de recuperar los días, es decir, se ha introducido un permiso retribuido no recuperable. Desde CGT defendemos que el disfrute de

días de permiso tiene que darse en días de trabajo, según la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

Por tanto, se añade una nueva letra g) al artículo 37.3 con la siguiente redacción:

g) Hasta cuatro días por imposibilidad de acceder al centro de trabajo o transitar por las vías de circulación necesarias para acudir al mismo, como consecuencia de las recomendaciones, limitaciones o prohibiciones al desplazamiento establecidas por las autoridades competentes, así como cuando concorra una situación de riesgo grave e inminente, incluidas las derivadas de una catástrofe o fenómeno meteorológico adverso. Transcurridos los cuatro días, el permiso se prolongará hasta que desaparezcan las circunstancias que lo justificaron, sin perjuicio de la posibilidad de la empresa de apli-

car una suspensión del contrato de trabajo o una reducción de jornada derivada de fuerza mayor en los términos previstos en el artículo 47.6.

Cuando la naturaleza de la prestación laboral sea compatible con el trabajo a distancia y el estado de las redes de comunicación permita su desarrollo, la empresa podrá es-

empresa tiene que respetar el permiso retribuido no recuperable de 4 días antes de solicitar el ERTE, sin que pueda acudir al mismo antes del transcurso de esos cuatro días. Igualmente, la norma concreta que es motivo de ERTE la imposibilidad de la persona trabajadora de acudir al centro de trabajo una vez transcurren los cuatro días de permiso



tablecerlo, observando el resto de las obligaciones formales y materiales recogidas en la Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia, y, en particular, el suministro de medios, equipos y herramientas adecuados.

El Real Decreto también especifica que cuando las consecuencias adversas de los fenómenos meteorológicos adversos continúen más allá de los cuatro días, entonces la empresa puede solicitar un ERTE de fuerza mayor. De esta forma, la

retribuido.

Así, se modifica el apartado **6 del artículo 47**, que queda redactado del siguiente modo:

6. La fuerza mayor temporal podrá estar determinada por impedimentos o limitaciones en la actividad normalizada de la empresa que sean consecuencia de decisiones adoptadas por la autoridad pública competente, incluidas aquellas orientadas a la protección de la sa-

lud pública.

También estará determinada por el mantenimiento, transcurridos los cuatro días previstos en el artículo 37.3.g), de la imposibilidad de acceder al centro de trabajo o a las vías de circulación necesarias para acudir al mismo, salvo que sea posible el trabajo a distancia en los términos recogidos en dicho precepto.

Por el contrario, las circunstancias del párrafo anterior no serán constitutivas de fuerza mayor durante la duración del permiso del artículo 37.3.g). Durante la misma, solo podrá justificarse la fuerza mayor en base a otras circunstancias, en cuyo caso los efectos se retrotraerán al momento del hecho causante correspondiente.

Será de aplicación el procedimiento previsto para los expedientes por causa de fuerza mayor temporal a que se refiere el apartado anterior, con las siguientes particularidades:

- a)** La solicitud de informe por parte de la autoridad laboral a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social no será preceptiva.
- b)** La empresa deberá justificar, en la documentación remitida junto con la solicitud, la existencia de las concretas limitaciones o del impedimento a su actividad como consecuencia de la decisión de la autoridad competente.
- c)** La autoridad laboral autorizará el expediente si se entienden justificadas las limitaciones o impedimento referidos.



Mediante este Real Decreto-ley 8/2024, se amplía el derecho de información a la representación legal de los trabajadores/as en estos términos:

Se introduce una nueva letra e) en el artículo 64.4 con la siguiente redacción:

«**e)** Ser informado por la empresa de las medidas de actuación previstas con motivo de la activación de alertas por catástrofes y otros fenómenos meteorológicos adversos, sin perjuicio de los derechos de información, consulta y participación previstos en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Todo ello a los efectos de la adopción de las respectivas medidas y decisiones, incluidas, entre otras, las previstas en el artículo 21 de la Ley 31/1995, de 8

de noviembre.»

Igualmente, la norma modifica el apartado 1 del artículo 85 del Estatuto de los Trabajadores para que los Convenios colectivos regulen protocolos de actuación frente a los fenómenos climáticos extremos, por lo que queda redactado del siguiente modo:

Igualmente, a través de la negociación colectiva se negociarán protocolos de actuación que recojan medidas de prevención de riesgos específicamente referidas a la actuación frente a catástrofes y otros fenómenos meteorológicos adversos.

Estas modificaciones entran en vigor el día 30 de noviembre de 2024.





Marina Mercante

FRED. OLSEN

FRED. OLSEN EXPRESS LAMENTA LA MUERTE DE UN PASAJERO EN UNO DE SUS BARCOS ENTRE TENERIFE Y AGAETE



Redacción

La Provincia

Fue el propio viajero quien alertó al jefe de cabina sobre su malestar antes de desmayarse repentinamente, afirma la naviera, que defiende la profesionalidad de la tripulación.

El pasado viernes 6 de diciembre, un pasajero perdió la vida en uno de los ferries de Fred. Olsen Express que conectan Santa Cruz de Tenerife y el puerto de Agaete (Gran Canaria). Desde la compañía, se han expresado profundas condolencias hacia los familiares y amigos del afectado, subrayando la consternación que el incidente ha causado tanto en la dirección de la naviera como en la tripulación presente durante el viaje.

La empresa ha reitera-

do su compromiso con la atención a los pasajeros y la importancia de los protocolos establecidos para manejar situaciones de emergencia.

Fred. Olsen Express asegura que en todos sus barcos se sigue un estricto protocolo para la atención médica y la gestión de incidentes. La tripulación está formada en primeros auxilios y en el uso de DESA (Desfibriladores Externos Semiautomáticos), los cuales se encuentran disponibles en todos sus servicios. En este caso es-

pecífico, el protocolo se activó de manera correcta y eficiente. Fue el propio pasajero quien alertó al jefe de cabina sobre su malestar antes de desmayarse repentinamente.

Una vez que el pasajero colapsó, el jefe de cabina recibió asistencia inmediata de un médico que se encontraba cerca, así como de otros profesionales de la salud que estaban a bordo, incluyendo tres médicos y cuatro enfermeros, algunos de los cuales pertenecen al Servicio de Urgencias Canario (SUC). La tripulación informó al puente de mando y, de manera inmediata, se activó la megafonía para solicitar la presencia de sanitarios en la zona.

Coordinación con Servicios de emergencias

Simultáneamente, la naviera contactó al 112 para solicitar una ambulancia medicalizada que pudiera atender al pasajero en el

puerto de Agaete. A pesar de los esfuerzos de la tripulación y los sanitarios, quienes trabajaron en la reanimación del pasajero por más de 40 minutos, lamentablemente no se logró salvar su vida.

Fred. Olsen Express ha declarado su más sincero pésame a los allegados del pasajero y reconocido la dedicación y profesionalidad del personal que estuvo involucrado en la atención.

Según algunas informaciones, hubo un periodo de 10 minutos en que el pasajero no recibió atención, lo cual es categóricamente falso según lo indicado por la compañía. Fred. Olsen Express ha instado a la sociedad en general a evitar la propagación de rumores que podrían afectar la memoria del fallecido y la reputación de la tripulación.

Reconocimiento a la tripulación

La dirección de Fred. Olsen Express ha manifestado su agradecimiento hacia la tripulación y los sanitarios que intervinieron en la emergencia. Estos profesionales actuaron con rigor y compromiso en un momento crítico, enfrentando una situación sumamente delicada.

La naviera resalta que, a pesar de la tristeza que este suceso ha traído, la respuesta fue manejada de manera profesional y conforme al protocolo establecido, un testimonio del compromiso hacia la seguridad y bienestar de todos los pasajeros.

En este sentido, la empresa reafirma su propósito de proporcionar un servicio seguro y responsable, comprometida con la salud y el bienestar de quienes eligen viajar con ellos.

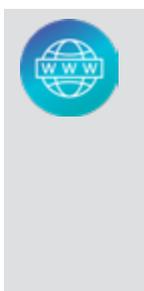
Más de 20 años de experiencia en la defensa de los trabajadores, tanto en lo individual como en lo colectivo

DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO

Teléfono: 681 65 98 35 www.germinalabogados.net



EL FERRY «CIUDAD DE IBIZA» COLISIONA CON UN MUELLE DEL PUERTO DE LAS PALMAS



Redacción

El Estrecho Digital

El buque ha sufrido daños en su casco, pero no se han registrado heridos ni vertidos de combustible.

El ferry “Ciudad de Ibiza”, operado por la naviera Armas-Trasmediterránea, ha

colisionado esta mañana contra el Muelle Cristóbal Colón en el Puerto de Las Palmas mientras realizaba maniobras de atraque. El incidente ha tenido lugar debido a un fuerte golpe de viento que ha desviado la embarcación hacia la alineación Juan Sebastián El Cano, provocando que el buque perdiera el control y terminara impactando contra el muelle.

El siniestro, que se ha producido durante una operación de remolque de cambio de dique, no ha dejado heridos ni ha ocasionado

vertidos de combustible, según han confirmado la Autoridad Portuaria de Las Palmas (APLP) y la naviera Armas-Trasmediterránea. Ambas entidades han asegurado que no existe ningún riesgo para la tripulación, la embarcación ni el medio marino, ya que el daño en el casco se ha producido por encima de la línea de flotación.

Beatriz Calzada, presidenta de la APLP, ha explicado que la colisión fue provocada por un golpe de viento que desvió la embarcación, lo que llevó al ferry a perder

el control. La operación de atraque estaba siendo supervisada por un práctico del puerto con el apoyo de remolcadores externos, siguiendo los procedimientos establecidos para estas maniobras.

En el momento del incidente, el ferry "Ciudad de Ibiza" no transportaba pasajeros ni carga, lo que facilitó la intervención de los equipos de asistencia. Fuentes de la naviera Armas-Trasmediterránea han aclarado que no se ha producido ninguna incidencia técnica que pudiera haber causado el accidente, descartando cualquier fallo mecánico en la embarcación. Desde la compañía han señalado que el buque se encontraba en una operación rutinaria gestionada por el práctico y asistida por remolcadores externos.

Tras el choque, la naviera ha activado su gabinete de crisis para coordinar las acciones de respuesta en estrecha colaboración con la Autoridad Portuaria de Las

Palmas. Ambas entidades se encuentran evaluando los daños sufridos tanto en la embarcación como en la infraestructura portuaria, con el objetivo de realizar las reparaciones necesarias.

A pesar del incidente, la situación ha sido controlada en un breve periodo de tiempo, lo que ha permitido que el ferry "Ciudad de Ibiza" recupere su atraque habitual en el puerto de Las Palmas. La rápida intervención ha sido posible gracias a la coordinación entre la naviera y las autoridades portuarias, que han movilizado a su personal para supervisar la maniobra de atraque tras la colisión.

Fuentes de Armas-Trasmediterránea han expresado su agradecimiento a las autoridades portuarias y al personal que ha participado en la operación de control y aseguramiento de la embarcación. La naviera ha subrayado que la seguridad de la tripulación, la integridad del buque y la protección del

ecosistema marino han estado garantizadas en todo momento.

Investigación en curso

Tanto la naviera como la Autoridad Portuaria han iniciado una investigación para esclarecer los hechos y determinar las causas exactas del siniestro. Se espera que los resultados del análisis permitan adoptar medidas preventivas para evitar incidentes similares en el futuro, especialmente en condiciones meteorológicas adversas.

Este tipo de incidentes ponen de manifiesto la importancia de las medidas de control y seguridad en las maniobras de atraque, especialmente en situaciones climáticas complicadas. La Autoridad Portuaria y la naviera han confirmado que se implementarán medidas adicionales de seguridad en la zona afectada para garantizar la protección de la infraestructura portuaria y de las operaciones marítimas.



Más de 20 años de experiencia en la defensa de los trabajadores, tanto en lo individual como en lo colectivo

DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO

Teléfono: 681 65 98 35 www.germinalabogados.net

MARINA

Noticias Breves



Las rutas marítimas Huelva-Canarias registran 52.400 pasajeros hasta noviembre

La retirada de la naviera Armas de las rutas Huelva-Canarias ha propiciado el descenso en las cifras de la línea, declaradas de interés público.

Las rutas marítimas que discurren entre Huelva y Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife han superado los 52.400 pasajeros hasta noviembre, un dato que supone un descenso del 20% con respecto al mismo período del año pasado, según los datos del Puerto de Huelva. Estas líneas regulares, declaradas de interés público, registraron durante los once primeros meses de 2023 un total de 64.229 viajeros, alrededor de 12.000 menos que los que han utilizado estas líneas en este 2024. En cuanto al número de

vehículos transportados, la cifra se sitúa en 30.583 hasta noviembre, un dato que refleja un descenso del 16,98% respecto al año anterior, cuando fueron 36.838..

El descenso viene motivado por el hecho de que desde mitad de abril es una sola línea la que cubre la ruta Huelva-Canarias después de que dejara de operar la línea de la Armas, tras la decisión de la naviera de llevarse sus servicios al puerto de Cádiz. Desde entonces sólo se mantiene puesta en marcha en octubre de 2018 por las navieras Fred Olsen Express y Baleària, a través de su alianza Canary Bridge Seaways (CBS); se trata de una ruta triangular entre los puertos de Huelva, La Luz en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

Baleària amplía su operativa con Argelia con una nueva conexión entre Valencia y Orán

Baleària ha ampliado su red de conexiones con Argelia mediante la apertura de una nueva ruta que une el puerto de Valencia con el de Orán. Esta nueva línea, que comenzó a operar el miércoles 18 de diciembre, forma parte de la estrategia de la compañía para consolidar su presencia en el país norteafricano. Con esta incorporación, Baleària ofrece ya tres conexiones semanales con Argelia: Valencia-Mostaganem, operativa desde 2016; Valencia-Argel, en servicio desde octubre; y ahora la nueva conexión Valencia-Orán.

Las salidas de esta nueva línea están programadas los miércoles a las 18:30 ho-

ras desde Valencia y los jueves a las 15:00 horas desde Orán, proporcionando una frecuencia semanal en ambas direcciones. Este nuevo servicio responde a la creciente demanda de transporte de pasajeros y mercancías entre ambos países.

Pero la expansión de Baleària en Argelia no se detiene aquí. A partir del 15 de enero, la naviera pondrá en marcha una conexión inédita entre Barcelona y Argel, que operará de forma regular. Además, mantendrá dos salidas semanales desde Valencia, una de ellas fija con destino a la capital argelina y la otra, con destino a Orán o Mostaganem, que se alternarán cada semana.

MERCANTE

Noticias Breves



Trasmediterránea refuerza su compromiso con el transporte de mercancías con La Palma

Trasmediterránea, una de las navieras líderes en el sector marítimo, refuerza su compromiso con el transporte de mercancías con La Palma. La compañía pone a disposición de la isla más de 5,000 metros lineales de carga, mediante dos buques de gran capacidad y un rápido ferry de alta velocidad. Este servicio se realiza con doble frecuencia semanal, los días miércoles y viernes, lo que demuestra el compromiso de la empresa con el abastecimiento de la isla.

El Grupo Armas Trasmediterránea asegura el transporte de mercancías hacia La Palma, atendiendo las necesidades del

sector primario, incluyendo agricultura, ganadería y pesca, así como el sector industrial, servicios y distribución. La compañía ha adaptado sus horarios y operaciones para satisfacer las necesidades de abastecimiento de la isla, especialmente en fechas navideñas, ofreciendo un servicio de calidad y eficiente.

Además, como parte de su plan de reorganización de flota para el año 2025, Trasmediterránea planea la inclusión del fast ferry Volcán de Tirajana, un buque de alta velocidad con una capacidad impresionante, lo que demuestra el compromiso de la naviera con el suministro efectivo y eficiente a la isla.



Fred. Olsen cierra el año de su 50º aniversario con una inversión de 70 millones de euros

Fred. Olsen Express cierra 2024 con una inversión de 70 millones de euros para ampliar su servicio de carga entre las islas y reforzar las conexiones entre Lanzarote y Fuerteventura y entre Gran Canaria y Fuerteventura, según datos de la compañía.

Cuatro incorporaciones de buques, caso de dos rolones para carga rodada, un miniferry de nueva construcción y un catamarán de 24 años fletado a largo plazo a la compañía italiana Liberry Lines, y que se encuentra siendo remozado en ASTICAN para adaptarlo a sus estándares, además de la modificación de la rampa de popa, pues hasta noviembre pa-

sado operó en la línea Algeciras-Ceuta con el nombre de «Ciudad de Ceuta» y provisionalmente ostentó el nombre de «Vittorio M».

Además, a partir del próximo 31 de diciembre retomará la línea Los Cristianos-El Hierro, lo que «pone el broche de oro al año de su 50º aniversario». Línea que ya cubrió en el pasado y que entonces abandonó con la excusa de que no era rentable. Ahora lo hará fuera de contrato y en competencia con el Grupo Armas Trasmediterránea, que mantiene su presencia con el catamarán «Volcán de Tirajana», con el que hará doblete a La Palma.

La escuela sin dogmas



La escuela sin dogmas

La comisión proescuelas racionalistas (1935)



Miguel Á. Martínez



La Escuela sin dogmas: La comisión proescuelas racionalistas (1935).

Meses antes de que se produjera el golpe militar de 1936, un grupo de figuras de procedencia, ideología y profesiones diversas en el contexto anarquista, redactó un manifiesto a favor de la escuela racionalista que se impartía en los ateneos libertarios. Ocho personalidades entre las que no encontramos ninguna mujer, aunque las aulas se llenaran enseguida de niños y de niñas, de hombres y de mujeres. Con la guerra, las maestras y las Mujeres Libres reclamarán el fin de la marginación y la conquista de sus derechos en todos los aspectos de la sociedad, la cultura, el trabajo y la educación.

Tras describir brevemente los principios del manifiesto pedagógico, se analizan los da-

La escuela sin dogmas

Miguel Á. Martínez Martínez



tos biográficos de las ocho personalidades firmantes, también se han recuperado textos relacionados con la educación que ayudan a situar el pensamiento pedagógico de cada una de estas figuras para quienes la guerra trajo el exilio, la cárcel, la muerte o el olvido.

Los procesos de aprendizaje de la Escuela Moderna, Racional y Científica (1901-1906) de Francesc Ferrer i Guàrdia, así como las enseñanzas prácticas y las aportaciones teóricas de su Boletín y los libros de la editorial de la Escuela Moderna, ejemplos de una enseñanza integral y alternativa a las del Estado y de

la Iglesia Católica, se convirtieron en las bases de una nueva y singular institución: las escuelas racionalistas.

Ferrer había tomado aspectos fundamentales de la pedagogía libertaria de finales del siglo XIX y principios del XX, como su carácter permanente e inseparable de la revolución y la potenciación del desarrollo integral y la promoción de lo específico de cada persona. Y le había añadido otros aspectos propios de la llamada Escuela Nueva e influencias masónicas: racionalismo y cientificismo, metodología activa, coeducación, ausen-

cia de premios y castigos...

La Escuela Moderna fue clausurada en 1906, fruto de un primer montaje para acallar su trayectoria. En el verano de 1909, el juicio militar y posterior fusilamiento de Ferrer, acusado de ser el instigador de la Semana Trágica, respondió a la sed de venganza de unas clases dominantes, en pleno declive, que estaban dispuestas a mantener sus privilegios a cualquier precio y no querían que fueran puestos en cuestión mediante la enseñanza integral y racional y las reivindicaciones laboral y social.





Contexto:

El 20 de noviembre, peculiar fecha, se publica en el BOE el Real Decreto 1155/2024, de 19 de noviembre, por el que se aprueba el nuevo Reglamento de la Ley de Extranjería. El Gobierno tiene potestad reglamentaria, es decir, la reforma no necesita contar con la aprobación de las cámaras legislativas; por tanto, el único responsable de esta nueva norma es el Gobierno de coalición conformado por PSOE y Sumar.

En el ámbito de la Extranjería, y en muchos otros, el Reglamento juega un

papel fundamental, pues, la Ley de Extranjería (Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social), que es de un reducido tamaño, se limita a fijar directrices generales, siendo el Reglamento el responsable de su aterrizaje práctico, de su desarrollo. Un ejemplo muy evidente de este hecho puede ser todo lo relacionado con los arraigos, la vía más habitual que tienen las personas extranjeras para obtener la autorización de residencia y trabajo. La LO 4/2000 se limita a establecer que “la Administración podrá conceder una autorización de residencia temporal por

situación de arraigo”, mientras que el Reglamento es el que establece los diferentes tipos de arraigo, desarrollando los requisitos y particularidades de cada uno.

La relevancia del Reglamento en el ámbito de la Extranjería y la noticia de que estaba teniendo lugar un proceso de modificación ha generado meses de expectación, debate, inquietud y rumores, en redes sociales, grupos de mensajería instantánea, conversaciones, etc., pues, está en juego el presente y futuro de centenares de miles de personas.

Comentarios:

1- El nuevo Reglamento mantiene una línea continuista respecto a las últimas modificaciones, es decir, la lógica que atraviesa a todo el documento es la de la persona extranjera como activo para el mercado laboral, como elemento cosificado cuyo interés radica en su inclusión en el ciclo productivo para que no se detenga la continua extracción de plusvalías por parte de la clase empresarial. Para ello, por ejemplo, por un lado, se flexibilizan los diferentes tipos de contratación en otros países con la obligación impuesta al trabajador de retornar, y, por el otro, se dificulta la reagrupación familiar de ascendientes, es decir, de población envejecida, población considerada inactiva.

2- En esta línea, el enfoque humanitario, las vías de protección y acogimiento, cada vez se ven más relegadas. Uno de los puntos más relevantes incluidos en este nuevo reglamento

es que el tiempo de permanencia en el país como solicitante de asilo no se computará para el acceso a algún tipo de arraigo.

Para poder solicitar una autorización de residencia por arraigo, se debe permanecer, generalmente, durante 2 años en el país, por ello, al estar la resolución de protección internacional demorándose unos 10-12 meses, o incluso más, dicha reforma sitúa a las personas extranjeras ante una difícil disyuntiva. Arriesgarse a solicitar asilo, con el riesgo de que, si la solicitud es denegada, la persona extranjera deberá permanecer, más o menos, un año más de forma irregular en España para poder acceder a una autorización de residencia, o renunciar a dicho derecho internacional para asegurar la residencia en el menor tiempo posible. Por tanto, esta modificación es un ataque frontal al derecho a poder optar al procedimiento de solicitud de asilo, al esta-

blecer como medida de disuasión este chantaje.

3- Las notas de prensa enviadas por el Gobierno y reproducidas por todos los medios de comunicación insistían en dos mensajes. Uno de ellos es que dicha reforma permitirá la regularización administrativa de 300.000 personas por año, hasta 900.000 en 3 años. La insistencia en dicho mensaje y en la magnitud de esta cifra consideramos que está vinculada a la nula intención del partido socialista de continuar con la tramitación y aprobación de la Iniciativa Legislativa Popular impulsada por colectivos antirracistas para la apertura de un proceso de regularización extraordinario.

4- Ningún ministro o ministra del ala izquierda del Gobierno ha dicho nada en redes sociales en relación a dicha reforma durante la semana de su aprobación y publicación. Por otro lado, la mayoría de sindicatos y



organizaciones del espectro anticapitalista tampoco se han pronunciado al respecto. Dos silencios con diferentes causas pero ilustrativos de dos cuestiones relevantes. El primero deplora la consciencia de dichos personajes de la clase de reglamento aprobado. El segundo evidencia una falta de diversidad en nuestras organizaciones que, al final, define las prioridades presentes.

Estando la clase trabajado-

ra conformada por personas de múltiples procedencias, teniendo ya un amplio porcentaje sus orígenes fuera de la Península, si dichas organizaciones esperan ser espacios conformados por mayorías amplias, no pueden obviar dichas cuestiones. Contrasta como, durante meses, en determinados círculos, las noticias sobre la reforma en marcha ocupaban la conversación presente, mientras que, en otros, ni se tenía conocimiento de

ella.

Por ello, la incorporación de asesorías de Extranjería, un conocimiento mínimo de la normativa por parte de los militantes, más el desarrollo y discusión formativa en el antirracismo para su incorporación a la práctica y el discurso, debe ser una autoexigencia para cualquier organización de clase con aspiraciones de cambio social.





UNA HERRAMIENTA DE LUCHA
HONESTA SOLIDARIA PARTICIPATIVA