



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

FEBRERO 2025 Nº117

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

#ISE
ACABÓ!

NI INVISIBLES
NI PRECARIAS
NI EXPLOTADAS
POR CUIDAR



8M DIA INTERNACIONAL DE LA MUJER TRABAJADORA

Yofrekin

con-tenido

03. BARLOVENTO

8M: ¡Se acabó! Ni invisibles, ni precarias, ni explotadas por cuidar.-

06. SALVAMENTO MARÍTIMO

Yolanda Díaz visitará Canarias para conocer la realidad migratoria y la situación de Salvamento.

08. SALVAMENTO MARÍTIMO

Comunicado Reunión Ministerio de Trabajo.

10. ACTUALIDAD JURÍDICA

El Tribunal Superior de Cataluña declara improcedente el despido de un empleado con dichas condiciones al exceder el contrato el límite temporal fijado por la ley.

12. MARINA MERCANTE

Cuando el cherne intentó comerse a la tintorera: Armas-Trasmediterránea, una radiografía tras 8 años.

18. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

20. LIBRO DEL MES

Obras Completas; Dios y el Estado

22. TODO POR HACER

Vivienda: Cuatro tareas para el 2025



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



8M: ¡SE ACABÓ! NI INVISIBLES, NI PRECARIAS, NI EXPLOTADAS POR CUIDAR



Asamblea de jubiladas y pensionistas de CGT-València

¡Se acabó! Ni invisibles, ni precarias, ni explotadas por cuidar

Las mujeres, que sostenemos la vida, decimos basta y tomamos las calles para reclamar autonomía, justicia social y la abolición de un sistema que nos oprime. Ponemos en el centro de nuestra vida y de nuestra lucha los cuidados, porque sin ellos no

hay vida, no hay economía y no hay futuro. El sistema cis-heteropatriarcal y capitalista nos ha explotado haciéndonos asumir los cuidados, invisibilizándonos y relegándonos a las mujeres e identidades feminizadas. Este sistema se sostiene debido a una división injusta: mientras unas producen bienes y servicios, otras tantas se ven forzadas a sostener la vida mediante el trabajo reproductivo y de cuidados, sin remuneración, sin derechos, explotadas, precarias y sin reconocimiento social. Bajo la excusa del amor y la obligación sociocultural, el capitalismo se apropia de nuestro trabajo para garantizar la

mano de obra futura sin asumir los costos.

Nos negamos a seguir sosteniendo solas, explotadas, precarias e invisibilizadas todo el trabajo de CUIDADOS.

EXIGIMOS:

- **Cuidados como derecho fundamental: Un sistema de cuidados público, comunitario, universal y gratuito que garantice todos los derechos para quienes sostienen la vida.**
- **Condiciones laborales dignas también en el sector de los cuidados: Salarios justos, conve-**



nios colectivos, estabilidad laboral y acceso a la huelga para todas las trabajadoras del sector, incluyendo la eliminación de la brecha de género en las pensiones y el reconocimiento económico y social de quienes han dedicado su vida a cuidar.

- **Acceso a una vivienda digna: Políticas justas de vivienda asequible y acceso a los suministros básicos, ante la crisis habitacional.**
- **Protección ante cualquier crisis: Medidas de protección en momentos críticos, ya que las guerras, las crisis económicas o**

los desastres naturales, como la DANA en València, afectan de manera desproporcionada sobre todo a mujeres y personas en situación de vulnerabilidad.

Desde la CGT, también exigimos el fin de la precariedad estructural que nos condena a la explotación y la desigualdad:

- **El fin de la división sexual del trabajo y de la brecha salarial y de las pensiones.**
- **Eliminación de cualquier tipo de violencias hacia las mujeres, personas disidentes, LGTBIQA+....**

- **Erradicación de sesgos de género en la salud laboral y eliminación del machismo en todas sus formas y manifestaciones.**
- **Derogación de la reforma laboral y de las pensiones que nos condena a trabajar más allá de nuestras capacidades.**
- **Derogación de la ley mordaza.**
- **Establecimiento de una renta básica de las iguales y reducción de la jornada laboral a 30 horas.**
- **Visibilidad y representación equitativa de mujeres y personas no**

binarias en todos los ámbitos.

- **Una sociedad no capacitista e inclusiva con la diversidad funcional y los cuerpos no normativos.**
- **Políticas reales de coeducación, formación y sensibilización en igualdad.**
- **Regularización de todas las personas migrantes y abolición de la ley de extranjería. Cierre de los CIEs y el fin de las deportaciones.**

• **Medidas urgentes frente a la emergencia climática.**

Levantamos nuestra voz contra las guerras y genocidios que desgarran comunidades, pueblos y territorios. Exigimos un cese inmediato de cualquier acción bélica, amenazas que se ceban especialmente con las mujeres, niñas y personas no binarias. Condenamos todas las formas de violencia que atenten contra la diversidad y reafirmamos nuestro compromiso con un feminismo inclusivo y transformador que cambie conciencias y constru-

ya un mundo libre, justo e igualitario.

Ponemos en el centro la vida de todas las personas, derribando barreras y construyendo puentes de solidaridad.

¡Porque nos sobran motivos para seguir luchando y construyendo un mundo mejor para todas las personas!

JUNTAS SOMOS MÁS FUERTES

LA LUCHA EN LA CALLE NOS HARÁ MÁS LIBRES

NOS VA LA VIDA, NOS VAN LAS LIBERTADES





Salvamento Marítimo

DERECHOS LABORALES

YOLANDA DÍAZ VISITARÁ CANARIAS PARA CONOCER LA REALIDAD MIGRATORIA Y LA SITUACIÓN DE SALVAMENTO

C7



Silvia Fernández

Canarias7

La ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, se comprometió ayer con los trabajadores de Salvamento Marítimo a viajar a Canarias en las próximas semanas para conocer 'in situ' la reali-

dad de la crisis migratoria que sufre Canarias y las dificultades a las que se enfrentan las tripulaciones de Sasemar en su día a día, con la constante llegada de cayucos.

Díaz se comprometió a esta visita durante el encuentro que mantuvo ayer en Madrid con la representación sindical de Salvamento Marítimo (CGT) y en el que pudieron trasladarle sus precarias condiciones de trabajo, con jornadas que llegan a alcanzar las 80 horas semanales. Hay casos, como el

responsable de máquinas de la embarcación que tiene que estar de guardia durante 24 horas treinta días seguidos.

Durante la reunión, los representantes de los trabajadores explicaron a Díaz el «grave déficit» de personal que afecta a las unidades marítimas de Sasemar, así como los reiterados incumplimientos en las jornadas de trabajo y descanso que sufren los tripulantes. CGT le entregó un plan de dotaciones para reforzar las plantillas en Canarias, cumpliendo

con la legislación vigente en seguridad laboral, como apunta el coordinador estatal de Salvamento Marítimo para CGT, Marcos Díaz.

Como explica, solo en los últimos tres meses los trabajadores han presentado cinco denuncias ante la Inspección de Trabajo por los incumplimientos de la jornada laboral. Tras la visita de los inspectores se han impuesto sanciones.

Díaz consideró la necesidad de que los trabajadores de Salvamento Marítimo mantengan un encuentro con el ministro de Transportes, Óscar Puente, y con el director de la Marina Mercante, Gustavo Santana, que es también el presidente de Sasemar. Ambos encuentros son considerados clave para la ministra para tratar de solucionar los problemas de las tripulaciones, ya que ella se limita al ámbito laboral y decidir refuerzos de plantilla no la competen.

«Yolanda Díaz se ha prestado a ser la palanca para poder mantener estos encuentros», indica Marcos Díaz, que apunta la necesidad de este apoyo pues-

to que el último encuentro con el director de Marina Mercante no fue cordial y acabó sin acuerdo. «La ministra compartió nuestra preocupación por la falta de implicación de Santana para tratar de mejorar las condiciones de seguridad y laborales de los trabajadores de Salvamento Marítimo», afirma.

Los trabajadores valoraron de forma positiva la disposición de la ministra para tratar de hallar una solución al problema y lograr que Sasemar dote de más recursos humanos a Salvamento Marítimo y cumpla con la legislación vigente en materia de seguridad laboral. «Han sido muy buenas palabras pero a veces se las llevo el viento. Vamos a estar vigilantes para que se cumpla y los compromisos se conviertan en hechos», manifestó.

Los trabajadores de Salvamento Marítimo quisieron agradecer la mediación de la diputada de CC, Cristina Válido, que fue quien interpeló en el Congreso de los Diputados a Yolanda Díaz hace unos meses y le preguntó por la situación que atravesaban las plantillas en Canarias. Gracias

a su pregunta la ministra se comprometió a mantener un encuentro con los trabajadores, que se celebró ayer, después de que se suspendiera hace tres meses por motivos de agenda de Yolanda Díaz.

La ministra mediará para que Transportes y Marina Mercante refuercen las plantillas en Canarias. En tres meses se han puesto cinco demandas por exceso de jornada, con sanciones de la Inspección

COMUNICADO REUNIÓN MINISTERIO DE TRABAJO

Esta mañana hemos mantenido una reunión en el Ministerio de Trabajo con la ministra Yolanda Díaz. Este encuentro ha sido posible gracias a la intervención de la diputada Cristina Valido, de Coalición Canaria, quien defendió en el Congreso los derechos de los tripulantes de Salvamento Marítimo.

Durante la reunión, le trasladamos a la ministra la grave falta de personal que sufrimos en las unidades marítimas de SASEMAR, así como los continuos incumplimientos en nuestras jornadas de trabajo y descanso. Desde CGT le entregamos un documento donde explicamos en detalle un plan para solucionar esta situación y garantizar que se cumpla la legislación en materia de seguridad laboral.

La ministra nos aseguró

que conoce bien nuestra situación y expresó su apoyo total a nuestra labor, destacando la importancia del trabajo que realizamos, aunque muchas veces no sea reconocido por los responsables políticos.

También nos comunicó la necesidad de mantener una reunión con el Ministro de Transportes, Óscar Puente, y se comprometió a facilitarnos un encuentro con la Dirección General de Trabajo. Además, coincidió con nosotros en la preocupación por la falta de implicación de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y de su máximo responsable, Gustavo Santana, en la mejora de nuestras condiciones laborales y de seguridad.

Otro punto importante es que la ministra se comprometió a visitar las Islas Canarias en cuanto su

agenda lo permita, para conocer de primera mano la situación que enfrentamos con la crisis migratoria y ver en persona las condiciones en las que trabajamos.

En resumen, nos vamos con buenas palabras y el compromiso de seguir trabajando por un Salvamento Marítimo con los recursos necesarios y en condiciones dignas. Estaremos atentos para que estos compromisos se conviertan en hechos.

Salud y acierto.

Delegados de CGT Comité de Flota SASEMAR



UNA HERRAMIENTA DE LUCHA
HONESTA SOLIDARIA PARTICIPATIVA

ACTUALIDAD JURÍDICA

EL TRIBUNAL SUPERIOR DE CATALUÑA DECLARA IMPROCEDENTE EL DESPIDO DE UN EMPLEADO CON DICHAS CONDICIONES AL EXCEDER EL CONTRATO EL LIMITE TEMPORAL FIJADO POR LA LEY



Un tribunal ha declarado improcedente el despido de un trabajador que no había superado el periodo de prueba incluido en el contrato, puesto que se extendió más allá de lo que fija la ley para este tipo de figura laboral. La Justicia manda así un nuevo aviso a las empresas que hacen uso de esta herramienta como sustitutivo de los contratos temporales.

Los hechos se refieren al despido de un empleado que prestaba sus servicios en una empresa con un contrato indefinido a tiempo completo que establecía un periodo de prueba de 117 días.

Al término de ese plazo, la empresa le comunica que no ha superado el periodo de prueba y le pide que entregue el material de trabajo. El empleado se niega a firmar y se marcha

sin devolverlo.

Ese mismo día, y después de recibir un SMS de la Tesorería General de la Seguridad Social en el que se le comunica su baja en el sistema, inicia un proceso de incapacidad temporal derivado de enfermedad común por «trastorno de adaptación no especificado».

Tras un acto de conciliación infructuoso, el trabajador interpone una demanda sobre el despido, que pretende declarar nulo -al entender que se han vulnerado sus derechos fundamentales- y, de forma subsidiaria, improcedente. Además, solicita una indemnización para el primero de los supuestos de 3.000 euros.

El Juzgado Social 1 de Lleida desestima la demanda. Considera que no se han vulnerado derechos fundamentales y dictamina que, en caso

de que se declarara nula la cláusula del periodo de prueba, el despido sería calificado como improcedente, pero no nulo.

El trabajador interpone entonces un recurso de suplicación ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. La Sala Social de esta instancia judicial estima parcialmente la demanda, y califica el despido como improcedente, al considerar nula la cláusula que fija la duración del periodo de prueba.

Superar el tope legal

Los 117 días establecidos en el contrato superan el máximo previsto (15 días) en el convenio colectivo de aplicación para la categoría laboral del trabajador, en este caso un peón especialista. El tribunal entiende que la empresa ha extinguido el contrato sin causa alguna constitutiva de despido y por tanto lo considera improcedente.

En cambio, rechaza la petición de declararlo nulo por violación de derechos fundamentales, debido a la falta de pruebas o indicios que la respaldaran.

El fallo del tribunal superior de Cataluña revoca la sentencia del juzgado de Lleida, y además de declarar improcedente el despido, condena a la empresa a la inmediata readmisión en las mismas condiciones, o a abonarle una indemnización de 311,47 euros.

La sentencia, aunque no es firme,

supone un aviso para las empresas que, ante la mayor dificultad para firmar contratos temporales como consecuencia de la reforma laboral, emplean ese cauce para emplear de manera eventual.

La práctica consiste en contratar de forma indefinida y, antes de cumplirse el plazo de prueba establecido, despedir al trabajador para ahorrarse la indemnización correspondiente.

Según el sindicato CGT, estos despidos pasaron del 5% antes de la reforma laboral de 2021 a entre un 20% y un 25% en los años posteriores. Sólo en los 10 primeros meses de 2023 se dieron de baja en la Seguridad Social por ese motivo a unas 825.000 personas.





Marina Mercante

LA RADIOGRAFÍA DE ARMAS

CUANDO EL CHERNE INTENTÓ COMERSE A LA TINTORERA: ARMAS-TRASMEDITERRÁNEA, UNA RADIOGRAFÍA TRAS 8 AÑOS

A9H
atlanticohoy.com



Álvaro Oliver González

Atlanticohoy

Hace apenas unos días, el presidente de Canarias, Fernando Clavijo, desveló que su ejecutivo estaba trabajando en la retaguardia para que Naviera Armas volviese a tener sello canario. La

expresión que utilizó fue que el empresariado de las islas tuviese “un porcentaje importante” de la naviera, a fin de que las decisiones de la empresa no se rigiesen “por razones económicas”.

Para el común de los canarios, sin más contexto, el anuncio del presidente pudiera pasar inadvertido o no comprenderse. “¿Cuándo ha dejado Armas de ser una empresa canaria? Si yo sigo cogiendo el ferry para viajar entre islas”. Parece una pregunta razonable para quienes

algo han oído de una mala racha de Naviera Armas en los últimos años, pero no están muy puestos en el tema.

Que si un barco (más de una decena, en realidad) vendido por aquí, que si una ruta cancelada por allá... Todo tiene una razón, y el presidente de Canarias no va nada desencaminado al decir, de una forma suavizada, que la élite político-empresarial de las islas tiene miedo de que la principal naviera del Archipiélago (y de España), clave para la co-

hesión social de Canarias, se rija ahora mismo por intereses extranjeros.

Como si Binter compra Iberia

Para entender por qué Fernando Clavijo y las altas esferas del empresariado canario están tan preocupadas porque algún apellido de las islas vuelva a resonar en el consejo de administración de Naviera Armas hay que echar el calendario varios años atrás, hasta 2017, cuando la compañía compró a Acciona la naviera Trasmediterránea.

“Es como si Binter hubiese comprado Iberia”, fue una de las frases que mencionamos en la sala de máquinas de Atlántico Hoy cuando comenzamos a dibujar un bosquejo de lo que sería este artículo, tan necesario para explicar los barros que acabaron casi metiendo a Naviera Armas en el lodazal que hubiera supuesto el

concurso de acreedores y disolución a los que parecía abocada la empresa hace dos años hasta que el grupo de bonistas de la compañía, capitaneados por el fondo de inversión estadounidense JP Morgan, acordó con la familia Armas quedarse con el 94% del pastel y reflotarlo.

Las comparaciones son odiosas. Quizás no es justo ejemplificar la escena con otras empresas del panorama de la conectividad canaria que, si brillan por algo, es por su éxito. Dejémoslo, simplemente, en que la compra de Trasmediterránea por parte de Naviera Armas se encajó con el escepticismo de ver a un pez chico tratando de comerse al grande. Un chernobyl canario, esbelto y sano, tratando de zamparse una tintorera mediterránea desorientada. El empacho era harto probable. Aunque, por supuesto, eso es fácil decirlo a posteriori. Lo cortés no quita lo valiente.

Trasmediterránea en Canarias

En octubre de 2017, la Naviera Armas de Antonio Armas Fernández, hijo del fundador de la compañía Antonio Armas Curbelo, compró por 260 millones de euros el 92,71% de las acciones de Trasmediterránea a Acciona. Trasmediterránea llevaba décadas -desde los 80- operando en Canarias con los históricos Jet Foil Princesa Guayarmina y Princesa Guacimara y había ido creciendo y consolidando su posición en el Archipiélago con otras líneas y acuerdos comerciales. En el momento de la compra, Trasmediterránea era la naviera más grande de España.

Cabe decir que, a finales de los 90, ya había habido una especie de prueba de unificación conocido como Trasarmas en La Gomera con la línea Gomera Jet, pero no prosperó. La intentona definitiva, la de

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



2017, llegó cuando Trasmediterránea arrastraba una deuda financiera de 127 millones de euros que asumió Naviera Armas.

El acuerdo tampoco fue coser y cantar, ya que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), aunque lo aprobó en 2018, impuso importantes condicionantes a la compra, como la cesión de parte de las rutas en el Estrecho de Gibraltar a la compañía FRS. Requisito que, de hecho, no se cumplió y Armas-Trasmediterránea tuvo que aron-
tar una multa de más de

medio millón de euros.

Deudas, deudas y deudas

Poco duró la luna de miel del esplendoroso matrimonio naviero. Ni tres años, concretamente. Para 2020, Naviera Armas-Trasmediterránea ya estaba con el agua al cuello e, incapaz de pagar a los acreedores que tenía por aquel momento, fue metiéndose en una rueda interminable de rehipotecación de la compañía para pagar deudas viejas con préstamos nuevos.

Para colmo, la COVID-19

hizo que los viajes se desplomasen en picado en los dos archipiélagos españoles que, entonces, estaban bajo el control de la compañía. Ya en aquel año, el pasivo de Armas-Trasmediterránea superaba los 800 millones de euros con distintos acreedores y la compañía se declaró incapaz de pagar a sus bonistas el cupón de los bonos que vencían en 2023.

El fin de un imperio

Fue entonces cuando comenzó a hablarse por primera vez de una reestructuración de la compañía

que llevase a una quita de la deuda a cambio de acciones, en aquel momento contempladas en torno al 50% o 60%. Además, Armas-Trasmediterránea comenzó un proceso de descuartización de su imperio, con la venta de buques como el Villa de Teror a intereses canadienses para poder inyectar 50 millones de liquidez o la entrega en 2021 de todo el paquete balear a Grimaldi por 375 millones de euros. Huelga decir que la mencionada venta de buques no se quedó en el Villa de Teror: en los últimos años, la naviera se ha deshecho de más de una decena de barcos.

Llegamos al presente

Llegados a este punto, ponemos fin al preludeo y nos metemos en faena. Ya se ha mencionado que había un grupo de acreedores capitaneados por JP Morgan que reflataron la naviera. Es hora de ponerles nombre, ellos son JP Morgan, Barings, Bain Capital y Cheney Capital.

A finales de 2022, cuando Armas-Trasmediterránea dio a conocer las cuentas del ejercicio de 2021, se comprobó que la jugada había sido exitosa, aun-

que no definitiva. Gracias a la entrada de estos colosos financieros al accionariado -por debajo del 51%- a la emisión de nuevos bonos y la ejecución de préstamos, la naviera redujo en 526 millones de euros su deuda.

Acuerdo definitivo

Sin embargo, el flotador definitivo para la familia Armas llegó en marzo de 2023, cuando los acreedores mayoritarios de la naviera (JP Morgan y compañía) alcanzaron el acuerdo de reestructuración definitiva: ellos, que además eran bonistas, se quedarían con el 94% de las acciones (los fundadores mantuvieron el 6%) a cambio de una quita de buena parte de su deuda, una capitalización de los bonos que constituían el grueso de la deuda (445,9 millones de euros) y la inyección de 73,3 millones de euros para cubrir cualquier necesidad de liquidez del grupo mientras se llevaba a cabo el proceso de recapitalización acordado.

Pero este acuerdo (que fue refrendado por el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Las Palmas de Gran Canaria a finales de aquel

año) tenía una cláusula que mosqueó bastante a otros acreedores minoritarios como los bancos españoles Santander, Sabadell y CaixaBank: una quita total de la deuda que Armas-Trasmediterránea tenía con ellos.

Tasación de Armas-Trasmediterránea

El escenario era el siguiente: tras la última reforma de la ley concursal, cuando las empresas entraban en causa de disolución, cabía de pleno derecho que los acreedores mayoritarios arrastrasen a los minoritarios a acuerdos contra su voluntad, y eso fue exactamente lo que pasó. Armas-Trasmediterránea debía a la banca española 64'5 millones de euros avalados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) que le habían prestado en 2020. Frente a los 445,9 millones de euros que la naviera adeudaba al equipo JP Morgan, los bancos españoles tenían todas las de perder.

Antes de convalidar el acuerdo por Naviera Armas ante la justicia, la empresa Abencys tuvo que tasar la compañía con el objetivo de establecer



si era superior la deuda que acumulaba que su valor de tasación (en cuyo caso, estaría justificado el acuerdo) o si, por el contrario, costaba más la compañía que la deuda (escenario en el que el cual los bancos podrían impugnar la operación).

Al final, Abencys dio la razón a JP Morgan y compañía y el juez homologó el acuerdo: la empresa costaba, según sus cálculos, entre 279 y 330 millones de euros. Pero la historia no acabó ahí, ya que Santander, Caixabank y Saba-

dell llevaron ante la justicia el acuerdo para tratar de impugnarlo.

Por si fuera poco, en 2022 falleció Antonio Armas Fernández, presidente de la naviera. Parecía casi premonitorio, ¿el fin de un imperio?

A juicio por el acuerdo

Los bancos aportaron una valoración de 558 millones realizada por Ayuso Laínez & Monterrey. En paralelo, Acciona, que también es acreedor minoritario obligado a la quita, efectuó

de forma independiente a Santander, Sabadell y Caixabank una tasación diferente elaborada por BDO que fijó el valor de Armas-Trasmediterránea en 308 millones, aunque sostenía que habría dado más valor en una liquidación concursal a los acreedores -unos 575 millones- y que, por lo tanto, no se tendría que haber homologado la reestructuración.

Así las cosas, el juicio en cuestión sigue en vilo. Aunque debería haberse producido en agosto, el

juzgado lo retrasó supuestamente a enero de 2025, pero no ha vuelto a haber noticias sobre el mismo.

Negociaciones

Y, mientras tanto, los murmullos sobre la venta de Naviera Armas-Trasmediterránea por parte de los nuevos propietarios se han seguido rumoreando en los mentideros canarios. Aunque en un primer momento todo parecía apuntar a que JP Morgan y compañía querrían deshacerse de la naviera una vez saneada y funcional, lo cierto es que cuando eso se consiguió los fondos de inversión extranjeros parecieron cogerle el gusto a eso de hacer dinero con una empresa reestructurada y sana y han echado el freno de mano.

Es cierto que ha habido negociaciones entre empresarios canarios y los fondos para pactar una posible entrada en el accionariado como Clavijo mencionó esta semana. Sin embargo, parecen haberse estancado o, por lo menos, ralentizado. De castaño a oscuro

El tema, no obstante, empieza a pasar de castaño a oscuro en el sentido de

que a muchos empresarios y políticos comienza a chirriarles que, casi dos años después del acuerdo, la conectividad canaria siga en manos de intereses extranjeros que no tienen la sensibilidad con las islas que requiere operar en un territorio fragmentado.

Muestra de ello, por ejemplo, fue el revuelo que se montó con la venta del buque Volcán de Taburiente que hacía la ruta entre Los Cristianos y Santa Cruz de La Palma por motivos estrictamente económicos, pero que mantuvo en vilo a la sociedad y la economía palmera durante un verano entero.

En aquel caso, se llegó a cancelar la ruta y anunciar una sustitución que saldría de Santa Cruz de Tenerife, aunque finalmente se salvó la línea con otro buque capaz de operar en el puerto. Aquello puso en evidencia la dependencia que tienen las Islas Canarias de una naviera con gran capacidad de carga rodada, ya que no solo se transportan personas sino también mercancías y Fred. Olsen, único competidor de Armas en Canarias, no puede abarcar

lo todo.

Conectividad de las islas

Pero hay más ejemplos, no son casos aislados, es una dinámica. El año pasado, Fred. Olsen y Armas-Trasmediterránea llegaron a distintos acuerdos de cesión de rutas y la primera llegó a adquirir dos grandes buques de carga, el Bentayga Cargo y el Bahía Cargo, para garantizar el suministro de mercancías en la provincia oriental tras el enésimo recorte de rutas “no rentables” que protagonizaba Armas.

Así las cosas, si hay una palabra que pueda definir la situación es incertidumbre, aunque mucho más comedido que antes de que los acreedores mayoritarios de Armas-Trasmediterránea tomasen control de la naviera. Ahora reina una especie de paz incómoda en la que muchos actores creen que ya debería haber llegado el momento de que los intereses canarios retomen la dirección de la naviera que fundó en su día Antonio Armas Curbelo en Lanzarote, con una flotilla de buques de casco de madera que navegaban a vela. El tiempo dirá.

MARINA

Noticias Breves



Armas experimenta un crecimiento del 33,5% en pasajeros y mercancías entre Melilla y Motril

El pasado 1 de enero la naviera Armas-Trasmediterránea comenzaba a operar la línea marítima entre Melilla y Motril, en virtud de la adjudicación por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de la línea declarada de obligación de servicio público (OSP). En el primer mes de funcionamiento el número de pasajeros se ha incrementado un 33,5% respecto al mismo periodo del año anterior. Similar crecimiento han experimentado los vehículos (36,7%) que viajan en las bodegas del ferry Tamadaba, un buque de 1.500 metros lineales, diseñado para transportar 1.000 pasajeros y trescientos vehículos y que puede desarrollar una velo-

cidad de 24,5 nudos.

Durante el primer mes de funcionamiento de la línea bajo la gestión de Armas-Trasmediterránea se han movilizado un total de doscientas setenta y seis Unidades de Transporte Intermodal (UTIs), como se denomina a los camiones en el argot marítimo, cargados principalmente de productos de alimentación, de primera necesidad y materiales de construcción para el abastecimiento de la población melillense.

La línea regular marítima entre los puertos de Melilla y Motril entró en funcionamiento en julio de 2011, aunque no fue hasta diciembre de 2020 cuando es declarada de interés público.



De España a Marruecos en 40 minutos. Este ferry eléctrico futurista quiere conectar el estrecho

Este ferry eléctrico forma parte de los planes de la compañía Balearia, la cual tiene diversas rutas marítimas en la actualidad, y que busca realizar cambios en cuanto a sostenibilidad. La industria naviera es muy contaminante, por lo que la llegada de ferrys eléctricos permite que su impacto medioambiental sea muy inferior respecto al de los ferrys de combustibles convencionales.

En particular, este nuevo ferry contará con dos barcos gemelos que se encargarán de llevar a cabo la ruta entre Algeciras (Cádiz) y Tánger (Marruecos). Además, irán con unos motores de 16 MW que tendrán alimentación procedente de unas baterías

de 11.500 kWh y, ante la posibilidad de que se agote la energía o que falle el sistema, generadores eléctricos diésel de respaldo, para evitar que la embarcación quede a la deriva ante cualquier situación.

Del mismo modo, tanto los puertos de Tánger como Algeciras comenzarán a tener cargadores eléctricos que permitan que estos barcos tengan siempre la energía necesaria para llevar a cabo esta ruta que conecta ambos países a través del Estrecho de Gibraltar. De este modo, también futuros barcos eléctricos podrán beneficiarse de la mejora de infraestructuras para la movilidad eléctrica, un aspecto en el que, particularmente, España todavía no está cumpliendo objetivos.

MERCANTE

Noticias Breves



El veterano ferry “Volcán de Tauce” ha salido hoy de la flota del Grupo Armas Trasmediterránea

Según ha podido saber puente de mando.com en medios marítimos de la capital grancanaria, el ferry “Volcán de Tauce” ha sido entregado hoy a su nueva propietaria, la compañía Emirates International Air Cargo, de Emiratos Árabes Unidos. En breve se procederá al cambio de bandera y de nombre.

Al personal del Grupo Armas Trasmediterránea se le había informado mediante correo electrónico que la entrega sería el 13 de febrero, pero se ha aplazado seis días y hoy ha desembarcado la tripulación española que permanecía a bordo y ha sido relevada por oficiales ára-

bes y de otras nacionalidades.

Desde el pasado 14 de enero, el citado buque se encuentra amarrado en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, tras unas reparaciones en ASTICAN y ha cambiado varias veces de atraque, hasta volver ayer al muelle de Santa Catalina.

El citado buque, construido en el astillero Barreras y en servicio desde 1995, figuraba como propiedad de Anarafe S.L., una de las sociedades controladas por el Grupo Armas Trasmediterránea y según ha trascendido, su nueva propietaria tiene la intención de reconvertirlo en buque-hospital.

El Puerto de Huelva y Puertos de Tenerife impulsan un corredor entre ambas zonas

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife en colaboración con la Autoridad Portuaria de Huelva se encuentran actualmente en fase de desarrollo del estudio de viabilidad del proyecto The GATEWAY: Green And Technological European Waterway, una ambiciosa iniciativa destinada a crear un corredor verde entre los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Huelva, cuyo objetivo es impulsar la descarbonización del transporte marítimo en Europa, fomentando la transición hacia una economía azul sostenible y reduciendo la huella de carbono.

Este proyecto, que cuenta con la colaboración de la Autoridad

Portuaria de Huelva, se enmarca dentro de la Misión de la Unión Europea “Restaurar nuestros océanos y aguas”, cuya finalidad es proteger y recuperar la salud de los ecosistemas marinos mediante la investigación, la innovación y la inversión en tecnologías sostenibles, además de contribuir a compromisos internacionales como el Acuerdo de París, el Pacto Verde Europeo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU.

La ruta Tenerife-Huelva, clave para la conexión entre Canarias y la península, será el escenario donde se implementarán tecnologías innovadoras.

Obras Completas; Dios y el Estado

OBRAS COMPLETAS

Mijail Bakunin

TOMO 5. DIOS Y EL ESTADO



Coordiadas por Frank Mintz

Introducción de Sonia Lojo

ED-
IMPERDIBLE

En este Tomo 5, presentamos la edición definitiva del texto más conocido de Mijail Bakunin, con una nueva traducción, presentación y notas de Frank Mintz.

«Lo mismo pasa con la familia, por otra parte, tan indisolublemente vinculada, por su principio tanto como en el hecho de la propiedad individual y hereditaria. La autoridad de los esposos y del padre constituye un derecho natural. La sociedad, representada por el Estado, la consagra jurídicamente. Pero al mismo tiempo pone ciertos límites al poder natural de uno y de otra, para salvaguardar otro derecho natural, el de la libertad individual de los miembros subordinados de la familia, es decir, de la madre y de los hijos. Y es precisamente imponiéndole esos límites cuando la consagra, la convierte en derecho jurídico

Obras Completas; Dios y el Estado

Mijail Bakunin



y da fuerza de ley a la autoridad marital y paternal. El sistema considera la familia jurídica, fundada en esa doble autoridad y en la propiedad jurídica hereditaria, como la base esencial de toda moral, de toda civilización humana, del Estado.

El sistema considera el Estado como una institución divina, en este sentido fue fundado y desarrollado sucesivamente, desde el comienzo de la historia, por la razón divina, objetiva, inherente a la humanidad, estimada como un todo, y los individuos históricos que contribuyeron sea a su fundación o sea a su desarrollo, solo fueron intérpretes

divinamente inspirados. El sistema considera el Estado como la forma inevitable, permanente, única, absoluta de la existencia colectiva de los individuos, es decir, de la sociedad; como la condición suprema de toda civilización, de todo progreso humano, de la justicia, de la libertad, de la común prosperidad, en una palabra, como la única realización posible de la humanidad. (Y, sin embargo, es evidente, como lo demostraré más tarde, que el Estado es la negación flagrante de la humanidad)».

Mijaíl Aleksándrovich Bakunin fue un teórico político, filósofo,

sofista, sociólogo y revolucionario anarquista ruso. Es uno de los más conocidos pensadores de la primera generación de filósofos anarquistas junto a Piotr Kropotkin, Pierre-Joseph Proudhon, Carlo Cafiero y Errico Malatesta. Está considerado uno de los padres de este pensamiento, dentro del cual propuso los planteamientos del anarco-colectivismo. Su legado marcó una fuerte influencia para el socialismo revolucionario, el ateísmo militante, el movimiento obrero, el anarcosindicalismo y los posicionamientos ético-filosóficos y críticos del autoritarismo y el poder político.



VIVIENDA: CUATRO TAREAS PARA EL 2025



El pasado 23 de noviembre más de 170 mil personas venidas de diferentes partes de Catalunya tomaron las calles de Barcelona bajo la consigna determinada de S'HA ACABAT. No solo con importantes reivindicaciones en el tema de vivienda y alquileres, sino también con la claridad de que si éstas no se atienden, será el propio movimiento popular el que las pondrá en práctica por la vía de los hechos. En ese sentido, quizás el logro más importante del 23N ha sido conquistar el imaginario colectivo de las inquilinas

de todo el país con la idea de una huelga de alquileres.

Nos encontramos en un momento importante, en que los próximos pasos determinarán el futuro de la lucha por la vivienda. Mientras reflexionamos y compartimos las experiencias que nos aportó el mes de noviembre de cara a futuras movilizaciones y al Segon Congrés del Moviment per l'Habitatge de Catalunya (en adelante, Segon Congrés), consideramos importante concretar algunas cuestiones de nuestra Línea Estratégica en la lucha por una vivienda digna, publicada en abril del año pasado.

La movilización territorial amplia, el desborde en las calles y la difusión de una perspectiva combativa hacia la huelga, marcan una importante victoria táctica del Movimiento por la Vivienda (en adelante MxH, por sus siglas en catalán). Ahora bien, para transformar esta victoria táctica en una victoria estratégica, es decir, consolidar la acumulación de fuerzas hacia la conquista de marcos organizativos y reivindicativos a medio y largo plazo, es imprescindible orientar nuestra acción hacia cuatro tareas que ayuden al MxH a transformarse realmente en un movimiento de masas, fuerte, combativo y bien organizado. Si

bien es cierto que el éxito del 23N no ha sido improvisado, sino fruto de años de construcción, tenemos que tener presente el hecho de que hemos ganado una batalla importante, pero aún toca ganar una guerra muy larga.

Consideremos, pues, las cuatro tareas:

1.- Desarrollar mejores criterios para el trabajo de base a nivel de masas

Una crítica y autocrítica frecuente en el MxH es que éste esté dirigido por una mayoría catalana, blanca y con estudios universitarios, frente a una base social mucho más diversa y frecuentemente más precaria. Frente a eso viene creciendo el debate acerca de una superación de la división existente entre la figura de quien milita y de quien solamente busca solucionar su caso personal.

Creemos, pero, que esto es imposible, y que aun-

que surge de un planteamiento justo, la solución que marca es muy ingenua y solamente podría tener posibilidades de éxito en un contexto de pequeños colectivos y ciertamente no para un movimiento de masas. Y como nuestro objetivo es un movimiento que organice a millones de personas, tenemos que buscar una manera más realista de enfocar el problema. Para lograr avanzar en esta situación será necesario:

- **No esconder las diferencias bajo el miedo de romper con la igualdad.**

Al contrario, la igualdad empieza cuando aceptamos las diferencias y nos disponemos a trabajar con ellas, sincera y éticamente. Hay que reconocer que los movimientos sociales se componen por dos pies, siendo uno la militancia y otro su base social; una base que en el sindicalismo de vivienda asume el carácter de

persona afiliada y afectada. Hay que aceptar y reconocer que buena parte de esta base no se transformará en militante, y que no se la puede obligar a ello. Pero al mismo tiempo hay que fomentar que las personas que quieran, puedan transformarse en militantes. Por eso, antes que nada más hay que aceptar los diferentes niveles de implicación y formalizarlos dentro de una estructura clara, en la que queden claros los deberes y derechos de cada uno y definir las políticas de transición entre uno y otro. Nadie nace militante y es importante estimular la formación y la toma de responsabilidades de manera progresiva y dentro de una dimensión colectiva que facilite y motive, rompiendo con el predominio de las informalidades y la iniciativa individual. Eso sí sería realmente



democrático.

- **La prioridad no puede ser la formación de liderazgos, sino de comunidades.** Crear comunidades participativas, autogestionadas y activas; es el caldo de cultivo para que de los conflictos se formen militantes sin alimentar a los egos que peligrosamente pueden elevarse por encima de la lucha colectiva. Con comunidades nos referimos a comités de bloques o de barrios, secciones sindicales etc. además de la confluencia de todo esto en un gran movimiento, una gran comunidad. Un concepto que el MxH tiene la oportunidad de seguir redefiniendo; abandonando determinismos excluyentes basados en burbujas identitarias y abriéndose a la creación de nuevas respuestas y estructuras sociales y políticas basadas en el abordaje conjunto de las diferentes opresiones que se entrecruzan en la lucha. La militancia que hay que crear y formar no es la de líderes y dirigentes, sino la de coordinadoras y dinamizadoras,

donde lo fundamental no es el carisma, sino la comunidad y las ganas de implicarse de cada persona, haciendo que toda persona pueda participar sin depender de características específicas y demasiado normativas al sistema que queremos destruir.

- **Generar los espacios donde poder establecer una práctica dialogada, horizontal y constructiva** entre los diferentes sectores y realidades que se encuentran en la lucha del MxH. Apoyando el apoderamiento y el desarrollo de la voz, la fuerza y el “poder hacer” de aquellos sectores más oprimidos entre quienes formamos parte de la lucha por la vivienda y otras luchas. Dando forma a un movimiento que implique y llegue a todas. Construyéndolo desde una igualdad diversa y compleja, que tenga en cuenta y explicita sus interseccionalidades y actúe firmemente en contra de las opresiones e instrumentalizaciones que también se pueden reproducir dentro de la misma clase y el mismo

movimiento.

- **Desarrollar la responsabilidad colectiva y la perspectiva a largo plazo,** es decir, fortalecer una cultura y un estilo militante que le tenga cariño a la dedicación, la seriedad y el compromiso aplicados en el desarrollo de un trabajo regular y constante, así como la confianza en la delegación de tareas. Romper del todo con los vicios del activismo, las informalidades y el individualismo.

2.- Tener un objetivo de largo plazo que se pueda actuar en el ahora: desear y actuar la autogestión

Estamos en un momento de efervescencia de un MxH compuesto hegemónicamente por la izquierda más radical y anticapitalista, cuyas reivindicaciones han ido ganando eco. La cuestión de la vivienda no solo ha tomado el debate público, sino que también está en el centro de la preocupación de la gran mayoría de personas, estén movilizadas o no. Pero mientras aumenta la presión, no debemos subestimar la capacidad

de adaptación y absorción del Sistema de Dominación Capitalista, además de su capacidad para la represión.

Por lo tanto, hay que empezar a pensar en qué haremos después, cuando la mayoría de la gente quede satisfecha con alguna reforma, o cansada, o con miedo. Y eso vale sobre todo para nosotras, la militancia revolucionaria que ve en los sindicatos de vivienda no un fin en sí mismo, sino un medio para atacar al propio capitalismo y construir una nueva sociedad.

Nuestro papel tiene que ser el de dotar al movimiento popular de herramientas y objetivos que puedan llevar a una transformación social profunda, cosa que es bastante diferente a buscar imponer la ideología y la dirección de un partido al conjunto del movimiento.

Las revoluciones y las grandes transformaciones sociales solo son posibles si hay un cambio en los deseos, aspiraciones y conciencia de las clases oprimidas. Es fundamental conseguir que no sea suficiente pagar menos de al-

quiler y tener sueldos más altos para ampliar la seguridad, tranquilidad y el poder de consumo de ciertas partes. Si no trabajamos por la superación de estos deseos, añadiendo un deseo por algo mayor, el sindicalismo de vivienda estará condenado a repetir los pasos que siguió gran parte del sindicalismo laboral.

Por eso, como organización anarquista y revolucionaria cuyo objetivo finalista es la realización del comunismo libertario, defendemos trabajar la difusión de consignas del tipo LA CASA ES DE QUIEN LA HABITA, en complemento a las otras consignas de las reivindicaciones sociales. Esta consigna busca concretizar y sintetizar lo que tiene que ser el objetivo último del MxH: la colectivización de la vivienda, mediante la expropiación y la abolición de la propiedad privada. En otras palabras, se trata de buscar construir y difundir entre las clases oprimidas, más allá del deseo por mejoras parciales inmediatas, el deseo por la autogestión de la vida en todos sus niveles y de manera colectiva.

Para el sindicalismo de

vivienda, dotarse de un programa de poder popular que tenga como fin la autogestión de la esfera reproductiva de la vida, quiere decir ser capaz de, a través de los conflictos, transformarse en agente creador, regulador y organizador de la comunidad. Este es el salto programático que permitirá al MxH prepararse para las próximas décadas, y hacer que los sindicatos de vivienda poco a poco empiecen a experimentar, a practicar y a disputar el control directo sobre el territorio: del piso al bloque, del bloque a la calle, de la calle al barrio, del barrio al municipio. Tratando de tomar y reorganizar la esfera reproductiva de la vida a partir de una dimensión territorial concreta, donde la acumulación de la fuerza social del MxH pueda escalar, no solo en conflictividad sino en la capacidad para gestionar el territorio, es decir, de todas las necesidades reproductivas de la vida: salud, seguridad, educación, mantenimiento, higiene, etc.

3.- Superar el sectarismo y el vanguardismo

Mientras nos movilizamos y ocupamos las calles,

nuestro enemigo nos observa. Desde lo alto de sus palacios y en la tranquilidad de sus mansiones, continuamente se prepara, poniendo sus abogados a construir pertrechos, hablando con políticos y disponiendo la maquinaria para mover su pequeño ejército privado de matones, si hace falta. Pero no solo hace eso, el enemigo también espera que cometamos errores, y que la división entre nuestras filas pueda hacernos más débiles.

Las diferencias políticas existen y son importantes, pero centrarse en ellas antes que en la lucha común, hacer una cruzada sobre quién tiene las mejores ideas, es del todo estéril:

El sectarismo es la intolerancia a las posiciones, opiniones, ideologías o prácticas diferentes de las propias o del propio movimiento, organización, grupo, etc. Viene acompañada de la arrogancia, vanidad y oportunismo, colocados por encima de la lucha por la transformación social. Así, una práctica sectaria pautará la política por la diferencia, afirmándose por la negación y denuncia del otro, buscando el con-

flicto en vez del consenso colectivo y del debate fraternal. (...) Las diferencias políticas, ideológicas y estratégicas de hecho existen en la izquierda, pero ningún movimiento social o ideología avanzará en solitario en el proceso de transformación social. Forma parte de la lucha saber construir alianzas, composiciones y articulaciones (...). Una práctica política ética que respete las diferencias políticas y busque siempre el fortalecimiento de la clase trabajadora es el que diferencia una propuesta liberadora de un proceso autoritario; una meta democrática de un método impositivo.

No son solo bellos discursos que convencerán al pueblo de su fuerza y capacidad de lucha. Será su participación concreta y efectiva en la organización de los trabajos de base (...) en prácticas colectivas que generarán acumulación y poder popular. Tampoco es con una bella retórica que llevaremos a cabo las demandas populares, antes al contrario, es a través de la participación política directa, con el pueblo organizado deliberando sobre su cotidianidad; en el ejercicio práctico con el

apoyo de una teoría volcada en la realidad y nutrida por esta. Se trata así de promover un avance con el pueblo sin "idealizaciones" o "ideologizaciones", o simplemente limitarse a lanzar "programas máximos" de cara al no establecimiento de un diálogo con la cotidianidad de las personas. Pero sí trazar objetivos, construir un programa mínimo y planes de acción proporcionales a las exigencias de la realidad y de la práctica.

Hay que desconfiar y combatir todas las formas de sectarismo y vanguardismo, no importa la ideología bajo la cual se manifiesten. Hay que vigilar y evitar cualquier ingenuidad hacia aquellos que llevan a cabo este tipo de prácticas. Pero tampoco hay que dejar margen para atrincherarse y concentrarse totalmente en este conflicto, generando una oposición que solo reforzará las actitudes sectarias y vanguardistas. Antes de nada, estas actitudes se combaten mejor construyendo un movimiento fuerte y bien organizado que se libere a sí mismo de estas dinámicas. Promover la ética y un estilo militante coherente con nuestros

finés es lo más importante para derrotar en mayoría y a través de la lucha popular, marginalizando al sectarismo y el vanguardismo.

4.- Construir el Frente de Clases Oprimidas

Ya hemos mencionado anteriormente cómo la lucha por la vivienda debe inscribirse dentro de un paradigma más amplio, que definimos como el Poder Popular. Es decir, la reunión de diferentes sectores en lucha que puedan desarrollar una capacidad de actuación propia que solucione los problemas, sea capaz de construir infraestructuras, tener un control territorial, desplegar una gestión democrática de y por la sociedad, etc. Pero el camino hacia el Poder Popular no es tarea fácil, y a veces nos podemos quedar atrapadas con objetivos y consignas demasiado alejadas de la realidad. Por eso, como cuarta y última tarea, nos cabe desarrollar una herramienta que permita avanzar hacia un poder popular concreto y tangible, que se refleje en la realidad de la lucha de clases.

Al mismo tiempo que hay que darlo todo, hay tam-

bién que tener cuidado. El MxH no es el nuevo sujeto revolucionario, y la vivienda posiblemente no sea el conflicto decisivo que encenderá la chispa de la revolución. Es una lucha importante, y donde hay un conflicto vasto, es verdad. Pero este conflicto, como vimos, solo puede generar transformación social si su escalada no es solo una carrera hacia arriba, sino que también apuesta por la multiplicación, ampliación y refuerzo del resto de conflictos y contradicciones de nuestra sociedad que se originan a partir del Sistema de Dominación.

Por eso, mientras mantenemos la comprensión de que el agente central de la lucha es la clase trabajadora, es primordial expandir la dimensión del sujeto de la transformación social hacia otras formas de dominación y opresión. La dimensión del conflicto hacia las clases oprimidas, sin centrarse únicamente en una definición económica como clase trabajadora u obrera, es aún más importante si hablamos de que la lucha por la vivienda se da en el terreno de la esfera reproductiva. De esta manera amplia-

mos el conflicto entre inquilina (sea de alquiler, ocupación o hipoteca) y propietario, para atacar el Sistema de Dominación en sus otros pilares: el racismo y la vil Ley de Extranjería, el patriarcado y la violencia de género, que atraviesan profundamente la cuestión de la vivienda; y también expandirse hacia otros sectores como la cuestión ecológica en que el actual modelo de ciudad es un nodo central así como la campesina.

Así que para empezar, el Frente de Clases Oprimidas tiene que materializarse en alianzas con otros sectores, como ya está pasando y se vio en el 23N con la fuerte presencia del sindicalismo laboral, el movimiento antirracista, el movimiento feminista y el movimiento ecologista. Pero también implica que el MxH busque incorporar en su lucha específica elementos de estos otros movimientos. Como por ejemplo luchar para facilitar y ampliar el empadronamiento de personas migrantes, poder disponer de bloques para la recepción de personas sin papeles o de víctimas de la violencia de género que necesitan otra vivienda.