

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

EXIGE PROTECCIÓN, ¡PROTEGETE! ¡POR TI, POR TODAS!



EXIGE EPIS

GUÍA RÁPIDA COVID-19
SOBRE SEGURIDAD Y SALUD EN CENTROS DE TRABAJO



LAS RELACIONES LABORALES EN LA CRISIS DEL COVID-19 Y NUESTROS DERECHOS COMO PERSONAS TRABAJADORAS

VERSIÓN 3

Actualizada a 31 de marzo 2020
RD 9/20 y 10/20



Confederación General del Trabajo

GUÍA RÁPIDA COVID-19
SOBRE EL PERMISO RETRIBUIDO NO RECUPERABLE

con fecha 29 de marzo de 2020 se aprobó un Real Decreto por el que se corrigen algunos errores de texto que el Gobierno consideró como no esenciales, disponiendo para las personas afectadas por estos errores de un trámite simplificado de inscripción.

En esta guía rápida pretendemos explicar a modo de preguntas y respuestas tanto el funcionamiento del permiso, como lo que ha dispuesto la norma para su recuperación.



COVID-19

con-tenido



05. COMUNICADO CGT

La salud de las personas es lo primero

10. SALVAMENTO MARÍTIMO

CGT denuncia que el Gobierno español prescindirá de refuerzos en el servicio esencial de Salvamento Marítimo

10. SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO

El Mediterráneo Central en tiempos del coronavirus



14. TRANSPORTE

El coronavirus también se ceba con el transporte

18. MARINA MERCANTE

Noticias breves de Marina Mercante

20. CORONAVIRUS

Decálogo de cómo actuar en caso de tener síntomas de Covid-19



23. LIBRO DEL MES

La A en la Pizarra

24. TODO POR HACER

El caballo de Troya del coronavirus



¿Cómo hacer las compras de primera necesidad? 20

Puedes salir de casa para hacer compras de primera necesidad tomando unas sencillas precauciones:



Pueden ir **quienes no presenten síntomas** (tos, fiebre, sensación de falta de aire). Siempre que se pueda, los más frágiles deben quedarse en casa y sólo debe salir una persona



Mantén una distancia mínima de **1-2 metros** y evita las aglomeraciones



Utiliza **guantes de usar y tirar** para elegir fruta y verdura.

No te toques la cara y **lávate las manos**



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



barlovento



No son héroes ni heroínas, son trabajadores y trabajadoras.

Este número se lo queremos dedicar a todos los y las trabajadoras que desarrollan su trabajo a pesar de la crisis sanitaria y la precariedad existente en muchos sectores productivos.

Trabajadores y trabajadoras que desempeñan su trabajo día tras día con pasión y esfuerzo y que suplen la falta de material con creatividad y empeño en un sistema donde priman los números en lugar de las personas.

No es nueva la precariedad, en la que el sistema público está inmerso, la falta de inversión y los continuos recortes por los sucesivos gobiernos de este país han dejado a los servicios públicos al borde del colapso.

Nuestro más cálido recuerdo a todas las víctimas de esta pandemia.



Todos los miércoles un nuevo programa de CGT en Acción. Sintonízanos desde Valencia en la 104.4 de tu FM y para el resto del universo en www.radioklara.org.

NUESTRA LUCHA TAMBIÉN ESTA EN LAS ONDAS





La salud de las personas es lo primero

Mientras el gobierno sigue sin paralizar aquellos servicios y actividades no esenciales, mientras la cifra de fallecimientos sigue creciendo, alcanzando la cifra récord de 738 muertes el pasado miércoles, mientras el personal que trabaja en los hospitales sigue enfrentándose a este virus terrible sin las medidas de protección adecuadas, desde la CGT queremos mandar un mensaje claro:

Lo primero es la salud. Aquellos que deban ir a trabajar, por fuerza mayor, deben garantizarles los medios adecuados de protección contra el Covid-19. Porque algo es de sentido común: la lucha contra la transmisión es una cuestión prioritaria para salir de esta crisis, mucho más prioritaria que defender los intereses de las empresas. Por ello deben tomarse

las medidas necesarias para que la transmisión del virus no siga incrementándose. Cada vez que una persona tiene que asumir el riesgo de salir a la calle, de coger un transporte público, o cada vez que se entra a un centro de trabajo que no cumple con las medidas de protección y seguridad adecuadas, lo que se está promoviendo es incrementar aún más la carga de trabajo, ya de por sí inabarcable, del personal que trabaja en los hospitales.

Por ello, es una cuestión de extrema urgencia

paralizar la actividad en todas las empresas y servicios no esenciales para la vida de las personas o, cuando menos, que se cierren con carácter inmediato todos los centros de trabajo que no cuenten con las medidas de seguridad emitidas por el Ministerio de Sanidad.

Por otra parte, y para salir en ayuda del personal que trabaja en los hospitales primordialmente, así como a las personas más necesitadas, habría que reconvertir la producción en todas las empresas donde sea técnicamente posible,

para que fabriquen los materiales necesarios para luchar contra el coronavirus. No basta con hacer palmas en los balcones a las ocho de la tarde: hay que dar la debida protección a quienes la necesitan y reclaman desde hace días. El propio colectivo sanitario está alertando de que los médicos y enfermeros pueden convertirse en una fuente importante de contagio si no se toman medidas urgentes para garantizar su seguridad ya.

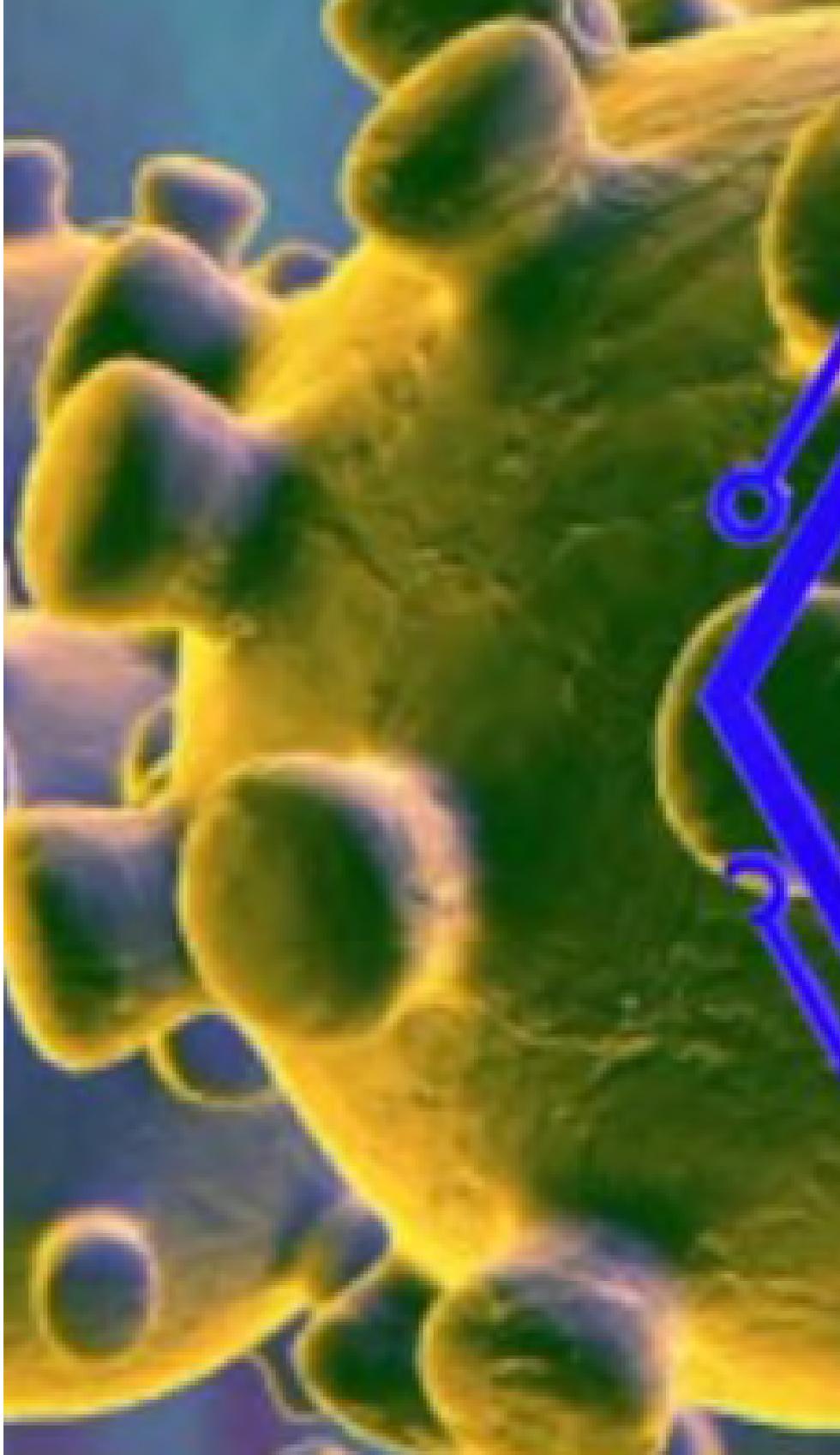
Es momento de implementar una Renta Básica de las Iguales (REBis). No podemos dejar a quienes no tienen recursos en la estacada, ni es permisible que la factura de todo lo que está ocurriendo vuelvan a pagarla los de siempre: la clase trabajadora. Las personas deben tener garantizado un techo y unos ingresos mínimos que les permitan alimentarse o comprar medicamentos



tanto a ellas mismas como a sus familias.

Por último, esta crisis sanitaria confirma trágicamente que los Servicios Públicos básicos para la vida no debieron ser nunca privatizados (salud, enseñanza, dependencia y cuidados, etc.), ni tampoco recortar las partidas económicas que los sustentan, por lo que exigimos el retorno inmediato de dichos servicios privatizados al ámbito de lo público, a lo que es de todos y todas, además de dotarlos económicamente de forma adecuada y suficiente.

**Porque es Justo,
Urgente y de Sentido Común**



Un sindicato *combativo, honesto y solidario*

¡Organízate con nosotros!
Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora





Salvamento MARITIMO

CGT DENUNCIA QUE
EL GOBIERNO ES-
PAÑOL PRESCINDI-
RA DE REFUERZOS
EN EL SERVICIO
ESENCIAL DE SAL-
VAMENTO MARITI-
MO

ULa Confederación General del Trabajo (CGT) ha informado hoy, a través de un comunicado, la pretensión del Gobierno de PSOE-Unidas Podemos de retirar en breve los medios humanos de varias unidades en la zona del mar de Alborán y del estrecho de Gibraltar.

Según la organización anarcosindicalista, la dirección del ente público habría tomado esta decisión amparándose en la reducción del número de llegadas de personas en las últimas semanas a través del Mediterráneo y en la necesidad de generar, con estas plazas, una bol-

sas de embarque adicional que permita disponer de una tasa de reposición para cubrir las bajas que se están produciendo a raíz de la dimensión que la pandemia por Coivd-19 ha tomado en el último mes. Según Sasemar, los contagios por “coronavirus” han producido bajas y continuarán produciéndose en los próximos meses.

Según CGT, en Sasemar creen que esta medida es solo transitoria, consecuencia del descenso de actividad en algunas zonas de costa, pero inciden en que si fuese necesario volvería a contarse con la cuarta tripulación. Del mismo

modo, explican que estas medidas que se han adoptado no van a implicar que se desactiven otras paralelas adoptadas para garantizar el descanso de las plantillas.

De este modo, CGT explica que la reducción dejaría las tres unidades tipo salvamar con las que cuenta en el golfo de Cádiz con 3 tripulantes, es decir, la tripulación de las salvamares Alkaid (Mazagón, Huelva), Suhail (Cádiz) y Gadir (Barbate) estaría compuesta por un patrón, un mecánico y un único marinero. En el estrecho de Gibraltar, la salvamar Arcturus (Tarifa) conservaría el cuarto tripulante de refuerzo mientras que la Denébola (Algeciras) lo perdería. Por otro lado, en Ceuta y Melilla sus respectivas salvamares, Atria (Ceuta) y El Puntal (Melilla), también reducirían sus efectivos a tres trabajadores. La situación en el mar de Alborán, sería reducción de personal en las salvamares Vega (Estepona), Hamal (Vélez), Algenib (Garrucha), mientras que las embarcaciones Alnitak (Málaga), Gienah (Motril), Spica (Almería) y Mimosa (Cartagena) mantendrían el cuarto tripulante de refuerzo. Por último, en el archipiélago canario se retiraría el tripulante de refuerzo en la salvamar Al-Nair (Arrecife de Lanzarote), conservando únicamente la salvamar Menkalinan (Arguineguín, Las Palmas) su cuarto tripulante.

Desde la Sección Sindical de CGT en Salvamento Marítimo rechazan esta decisión porque viene a demostrar una vez más la importancia que tiene para el Gobierno el buen funcionamiento de un servicio de estas características. Del mismo modo, consideran que la retirada de la cuarta tripulación significará más precariedad y peligrosidad para quienes trabajan

salvando vidas en un servicio de emergencias activo las 24 horas del día los 365 días del año. CGT además, añade que es inverosímil, por la falta de coherencia y sentido común al hacerlo, decidir menguar la plantilla de Sasemar en plena alerta sanitaria, en la que se ha decretado un estado de alarma para cuatro semanas y en el que ha quedado claro que Salvamento Marítimo es uno de esos servicios esenciales para la ciudadanía.

CGT exige al Ejecutivo de Sánchez e Iglesias que no cometa el mismo error que otros Gobiernos anteriores y apueste firmemente por la inversión y la defensa de lo público y lo común.

Macarena Amores

Gabinete Prensa CGT Mar y Puertos.



El Mediterráneo Central en tiempos del coronavirus

MIENTRAS EN EUROPA LOS PAÍSES ENTRAN EN CUARENTENA Y LOS BARCOS DE RESCATE DE LAS ORGANIZACIONES CIVILES QUEDAN AMARRADOS EN LOS PUERTOS, CIENTOS DE PERSONAS SIGUEN INTENTANDO CRUZAR LARGAS DISTANCIAS EN AGUAS ABIERTAS PARA ESCAPAR DE LIBIA.

El coronavirus se propagó en Italia hace un mes. A pesar de la experiencia del lejano Wuhan, estuvimos calificándolo como “poco más que un gripe” durante semanas. Mi abuelo murió al principio de marzo, nadie entendió exactamente cómo. Era anciano, con distintas afecciones y un cáncer terminal. El diagnóstico no llegó más allá.

A principios del mes, en algún chat de colegas médicos empezaron a aparecer testimonios muy preocupantes de los compañeros que trabajaban en lo que en ese momento eran las llamadas “zonas rojas”. Los pacientes no eran tan viejos, llegaban a cuidados intensivos también niños de catorce años, no todos tenían enfermedades crónicas.

El 9 de marzo, toda Italia entró en cierre de emergencia.

De repente, todo se detuvo. Las calles están vacías, el bar está cerrado. Los barcos humanitarios que operaban en las aguas internacionales del Mediterráneo central quedaron amarrados en las costas italianas, en cuarentena después de



desembarcar a las últimas personas rescatadas en el mar. Los aviones civiles de reconocimiento aéreo se quedaron en tierra.

Pero las salidas desesperadas de las costas del norte de África no se detuvieron.

El sábado 14 de marzo, Sergio Scandura, periodista de Radio Radicale, denunciaba cómo cuarenta personas, entre ellas niños, llegadas a Lampedusa durante la noche, habían sido abandonadas en el muelle, a bordo de su barco de madera, hasta el día siguiente en que se les permitió desembarcar; de hecho, el centro de registro de Lampedusa, que recibe a los solicitantes de asilo a su llegada en la isla, había sido aislado después de que algunas personas fueran alojadas el día anterior, tras tres llegadas desde Túnez.

Ese mismo día, Alarm Phone, una plataforma que recoge llamadas de socorro, informó de dos desastres en la zona de la SAR maltesa. Angela Caponnetto, periodista para RAINews24, informó en su cuenta de Twitter sobre una nueva patera a la deriva en la misma zona SAR con unas cuarenta personas a bordo.

El sábado pasado se documentaron más de 200 naufragos en las aguas internacionales bajo la responsabilidad del Centro

de Coordinación de Rescates Marítimos maltés.

Ciento doce de ellos ya habían sido localizados por un avioneta de la agencia europea de fronteras Frontex a primera hora de la mañana, según informaron fuentes confidenciales a Alarm Phone y según sugirieron algunos documentos visuales publicados por Caponnetto. Las 112 personas a bordo pasaron unas 48 horas en el mar antes de que las Fuerzas Armadas de Malta acabaran rescatándolas, unas 18 horas después de recibir la alerta de Alarm Phone.

La Valletta pudo haber actuado muchas horas antes, coordinando el buque Guneshli, que navegaba al lado del bote de goma ya en la madrugada. El petrolero, bandera maltesa, estuvo a la vista de los naufragos durante horas, evitando el contacto con el bote de goma que intentaba llegar a él para pedirle dispositivos de flotación y agua, según contaron los naufragos a los operadores de Alarm Phone.

Mientras tanto, el RCC de Malta coordinó una operación de devolución en caliente desde su propia



» Los barcos quedaron en cuarentena después de desembarcar a las últimas personas rescatadas «

zona de rescate en cooperación con Frontex y los llamados guardacostas libios: las 49 personas del barco de fibra de vidrio blanco estaban a la deriva dentro de la zona SAR maltesa, cuando el buque Ras Al Jadar las interceptó y las entregó de vuelta al infierno libio. A sólo ochenta millas náuticas de las costas maltesas, la tierra más cercana hubiera sido la isla europea.

No es la primera vez que los llamados guardacostas libios, ósea milicias armadas por los gobiernos europeos y coordinadas por agentes militares europeos y por la agencia Frontex, llevan a cabo una devolución ilegal dentro de la zona bajo responsabilidad maltesa.

El 18 de octubre de 2019, Malta coordinó la devolución de otro barco en di-

ficultades desde su propia zona de búsqueda y rescate y a sólo 41 millas náuticas de la isla italiana de Lampedusa. Unas cincuenta personas fueron interceptadas y devuelta a Libia y a su guerra civil por la patrullera libia Fezzan, coordinada por una autoridad europea, el RCC Malta, responsable de la violación de sendos convenios internacionales: de búsqueda y salvamento y de tutela de los derechos humanos.

En la noche del 9 de febrero, Aita Mari, el buque de rescate de la organización humanitaria vasca Salvamento Marítimo Humanitario, fue testigo de otra operación conjunta entre la AFM y los llamados guardacostas libios dentro de las aguas bajo responsabilidad de La Valletta. Michele Angioni, el primer oficial a bordo de la em-

barcación española, relata que los humanitarios se ofrecieron a intervenir, pero las autoridades maltesa les ordenaron mantenerse alejados; mientras tanto, un avión militar, probablemente maltés, sobrevolaba el bote de goma.

Una reconstrucción de los hechos basada en los testimonios de los naufragos recogidos por Alarm Phone muestra cómo las Fuerzas Armadas de Malta fueron las primeras en llegar al lugar e intervinieron solo para comprobar el estado a bordo y distribuir chalecos. Sin embargo, las operaciones de rescate se retrasaron hasta la llegada de la guarda costera libia que comenzó a remolcar el barco. La devolución criminal se evitó este día únicamente porque los naufragos se tiraron al agua, obligando a las AFM a in-



tervenir.

El 9 de noviembre pasado, The Times of Malta revelaba el acuerdo secreto entre Malta y Libia para impedir la llegada de migrantes, una negociación secreta en la que las Fuerzas Armadas de Malta se coordinan con la supuesta guardia costera libia para interceptar a los migrantes que se dirigen a la isla y devolverlos a Libia. El hecho recuerda la reunión en Cara di Mino entre los agente de la inteligencia italiana y las llamadas autoridades libias en 2017.

La reticencia de los países costeros a asumir la responsabilidad de las personas que se encuentran en peligro urgente en el mar se refleja en la demora criminal de las operaciones de rescate actuada por las autoridades europeas.

Además, los centros de coordinación de búsqueda y rescate y los medios aéreos europeos desempeñan un papel crucial en la interceptación y devolución frente a la costa de Libia.

La falta de asistencia, las demoras y hasta las devoluciones se han convertido en la norma en la zona de SAR maltesa, causando desapariciones y muertes, tanto en el mar como en Libia.

La OIM (Organización Internacional para las Migraciones) declaró que sólo el fin de semana del 14 y 15 de marzo los llamados guardacostas libios interceptaron y devolvieron a Libia 301 personas. La OIM se une a la instrucción de ACNUR (el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados) en la condena de la devolución a Libia, ya que el país se

encuentra en un conflicto civil activo: las personas que huyen del país tienen, indiscutiblemente, el derecho fundamental de solicitar asilo.

Cientos de personas siguen intentando cruzar largas distancias en aguas abiertas para llegar a Europa a pesar de la ausencia de barcos de rescate de las ONG: cualquiera argumentación sobre el factor de atracción suena simplemente ridícula. Sólo existe un factor de expulsión en Libia, la privación de los derechos humanos más básicos en medio de una guerra civil: por eso el brote de coronavirus no impedirá que la gente siga huyendo de Libia y siga buscando protección en Europa.

EL SALTO

>> La reticencia de los países costeros a asumir la responsabilidad de las personas que se encuentran en peligro en el mar se refleja en la demora criminal de las operaciones de rescate <<



El coronavir también ceba con transporte



RENFE POSPONE SU AVE Y RYANAIR REDUCE DRÁSTICAMENTE SUS VUELOS

Renfe ha pospuesto sin fecha la puesta en servicio de su AVE de bajo precio (Avlo), prevista para el 6 de abril, mientras que Ryanair ha anunciado que reduce “drásticamente” los vuelos desde y hacia España, incluidas Baleares y Canarias, desde la medianoche de este domingo 15 de marzo, hasta la del jueves 19.

Para adaptarse al decreto de estado de alarma que reduce un 50% el transporte ferroviario de viajeros (a excepción de Cercanías) para luchar contra la pandemia del coronavirus, Renfe está preparando un plan en el que todos los trenes de AVE, Larga Distancia, Media Distancia y Avant programados para los próximos quince días serán anulados y sustituidos por una nueva oferta a partir de las 00.00 del miércoles 18.

Esto es posible porque el decreto

da a los operadores un margen de cinco días para adaptarse técnica y operativamente a las restricciones.

Renfe ha señalado que mantendrá todos los trayectos existentes, pero reducirá a la mitad la oferta de los servicios de Avant, Media y Larga Distancia y AVE, por lo que devolverá íntegramente el importe a todos los viajeros que tuvieran billete adquirido para el periodo de vigencia de la medida y pondrá a la venta las nuevas plazas.

A los viajeros que compraron billetes para los trenes Avlo en la promoción de 5 euros, les entregará un código que podrán canjear por otro billete para utilizarlo cuando arranque el servicio.

DESCENSO DE VIAJEROS DESDE EL SÁBADO.

Antes de que el Gobierno dictase las

medidas de restricción, los viajes en transporte público y desplazamientos por carretera ya empezaron a reducirse significativamente. El número de viajeros descendió este sábado un 80,2 % en las Cercanías de Madrid respecto al mismo sábado de 2019, según datos de Renfe, que espera para hoy una reducción similar o mayor.

Habitualmente Cercanías de Madrid lo utiliza una media de 900.000 viajeros en días laborables, y algo menos de la mitad en fin de semana. En total, el uso del transporte público en la Comunidad madrileña, incluidos el Metro y los autobuses urbanos e interurbanos cayó el sábado un 81,1 % respecto al mismo día de la semana pasada.

Según el Consorcio Regional de Transportes, el sábado, día en que se sabía que el Gobierno iba a decretar el estado de alarma, se registraron 568.305 viajes en la red de transporte público de Madrid, lo que supone 2,43 millones de viajes menos que el sábado de la semana anterior.

En Barcelona, el tráfico de vehículos disminuyó ayer entre un 44% y un 47%, mientras que los movimientos de largo recorrido en las carreteras de España cayeron un 37% respecto a un día equivalente y casi el 50 % respecto al día anterior.

El informe de la Dirección General de Tráfico (DGT), al que ha tenido acceso Efe, cifra en 563.292 los movimientos de



vehículos registrados este sábado en las carreteras españolas, de los cuales un 26 % se efectuaron en la zona levantina y un 22 % en el sur.

CATALUÑA, BALEARES, CANARIAS PIDEN RESTRICCIONES MAYORES.

Para algunos Gobiernos autonómicos, la reducción del 50 % del transporte público de viajeros en el interior del país por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo (a excepción de Cercanías, Metro y autobuses urbanos e interurbanos) que recoge el decreto de estado de alarma es insuficiente.

La presidenta de Baleares, la socialista Francina Armengol, ha explicado que va a plantear al Ejecutivo central una propuesta más restrictiva, ya que su intención es

“reducir muchísimo las entradas por vía aérea y marítima” a las islas.

Según fuentes de la Generalitat, el presidente catalán, Quim Torra, ha reclamado al Gobierno el cierre de fronteras, aeropuertos y puertos, y la suspensión del transporte ferroviario, en un marco de “confinamiento domiciliario total” y de aislamiento de territorios.

Por su parte, el Gobierno canario ha sugerido al presidente Pedro Sánchez que restrinja el movimiento de pasajeros por los aeropuertos de las islas “al imprescindible”, básicamente a desplazamientos sanitarios y al retorno de ciudadanos a su casa.

LAS NAVIERAS DEL ESTRECHO APLICAN YA EL DECRE-

TO.

Entretanto, las tres compañías navieras que operan en la línea marítima del Estrecho de Gibraltar entre Ceuta y Algeciras (Cádiz) ya han aplicado la restricción del 50 % y han reducido los viajes de veinte al día a once. Según han informado a Efe fuentes portuarias, la compañía FRS, que realizaba cinco trayectos al día, ha reducido su número de viajes a tres con salidas desde Ceuta y Algeciras.

La naviera Armas Trasmediterránea realiza únicamente dos de las cinco rotaciones diarias que efectuaba hasta ahora y Balearia, que es la adjudicataria del servicio de transporte público, ha pasado de diez enlaces diarios a seis.



MARINA M

Noticias Breves



Armas-Trasmediterránea adopta medidas para evitar que se propague el Covid-19

Naviera Armas Trasmediterránea ha anunciado este miércoles que, para garantizar la seguridad de pasajeros y tripulación y evitar la propagación del contagio del Covi-19, ha puesto en marcha una serie de medidas de seguridad e higiene en todos sus barcos y rutas.

La compañía asegura que se mantienen de manera constante protocolos de limpieza "extremadamente exigentes" en todos sus buques y, para este caso, añade, se ha aumentado el número de servicios en profundidad con el fin de desinfectar toda la flota con productos específicos de grado hospitalario debidamente autorizados.

La naviera asegura que,

además, ha dotado a toda su flota de geles desinfectantes para el uso de los pasajeros y de la tripulación.

En cuanto a los protocolos de seguridad, afirma que dispone de un protocolo, común a todas las demás navieras, consensuado con la Dirección General de la Marina Mercante, que sigue actualizándose a medida que evoluciona la situación.

Además, en todos los buques, el aire procedente del exterior se renueva al 100 % reduciendo, de esta forma, la posibilidad de contagio por aire, agrega en un comunicado.

En lo relativo a distancias de seguridad, señala que los conductores de camiones

viajan en camarotes individuales para minimizar el riesgo de contagio y se garantiza, en todo momento, las distancias de seguridad de un metro recomendadas por las autoridades sanitarias.

Se trata, añade, de una medida "fácilmente" aplicable dado el espacio para pasaje y las dimensiones de los buques.

Asimismo, destaca el esfuerzo que se hace por trasladar mercancías a todos los puertos en los que opera, dentro del marco legal impuesto por esta situación excepcional, contribuyendo de este modo al abastecimiento de los productos necesarios para hacer frente a esta situación provocada por el Covid-19, "especialmente

necesaria y estratégica en los territorios insulares".

Así, afirma, todos los puertos en los que opera la naviera seguirán recibiendo buques de carga de mercancías de manera regular y con total garantía de seguridad.

Recuerda que el Gobierno español ha declarado el estado de alarma en todo el territorio nacional con el fin de afrontar la crisis sanitaria mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, en el que se regulan las normas en materia de transporte.

En lo referido al transporte interior se establece una reducción de la rotación de los buques de pasaje al 50 por ciento.

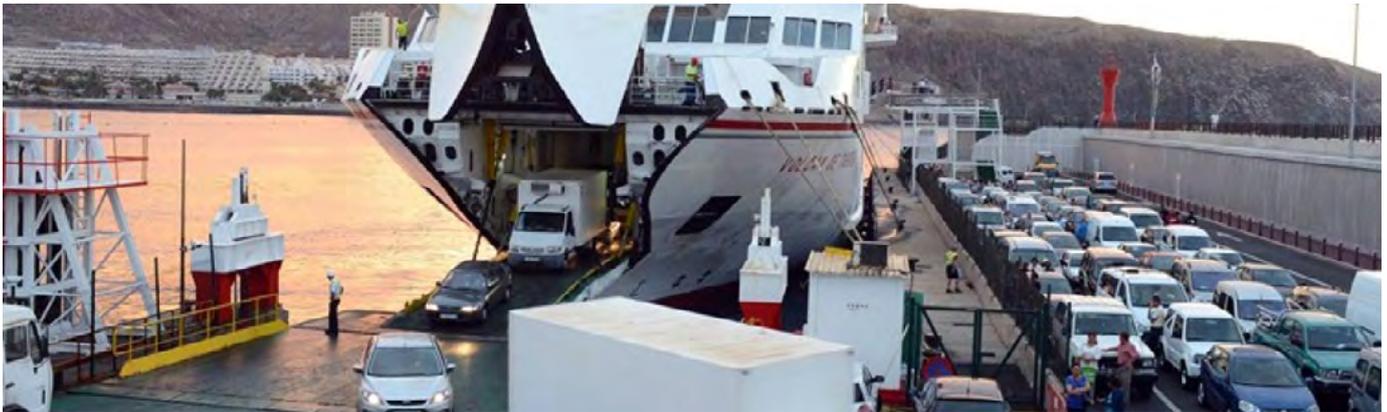
Las conexiones interinsulares canarias se reducen desde esta medianoche, según el Decreto 25/2020 del Gobierno de Canarias, y los pasajeros que empleen estos servicios deben poder justificar la necesidad inaplazable de realización del viaje, según el artículo 7.1 del RD 4633/2020, mediante una declaración responsable.

En todos los casos la Delegación del Gobierno de los territorios no peninsulares puede autorizar la entrada de forma excepcional en caso de que se cumplan los motivos de viaje del artículo 7.1. Para ello los pasajeros deberán ponerse en contacto con la Delegación del Gobierno correspondiente para recabar el permiso.

ERCANTE



Noticias Breves



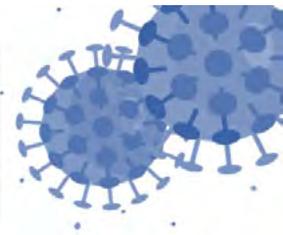
Armas Trasmediterránea, Baleària y Fred Olsen Express aseguran el suministro de mercancías a Baleares y Canarias.

Las tres empresas y así permitir que que de pasaje que protección a bordo consultar las pági-
navieras españolas reciban los sumin- presten servicio de de los buques y en nas web habilita-
que cubren los ser- istros de produc- línea regular”, en las instalaciones das por cada una
vicios de transporte tos esenciales. Así los puertos de las portuarias, refor- de las tres navi-
de mercancías y mismo, agradecen Ciudades Autóno- zando los servicios eras para informar
pasajeros desde la el esfuerzo del per- mas de Ceuta y de limpieza y des- sobre cualquier
Península a las Is- sional de tierra y a Melilla (17 de mar- infección. novedad en sus
las Baleares y Ca- bordo de los bu- zo), Canarias (18 de servicios por el
narias han emitido ques, comprometi- marzo) y Baleares Tal y como esta- COVID-19.
comunicados en do a proporcionar (19 de marzo). Esta blece la mencio-
los que aseguran el mejor servicio prohibición no nada declaración, **Balearia:** www.balearia.com/es/covid-19
el transporte de y que sigue traba- afecta a los con- los buques de es-
mercancías a los jando en primera ductores de las tas tres navieras,
archipiélagos, para línea para asegurar cabezas tractoras así como sus me-
evitar el desabas- la llegada de mer- de la mercancía ro- medios materiales y
tecimiento, debido cancias. dada, con el fin de personales, están
a la alerta sanitaria garantizar el abas- a disposición de
provocada por el Cabe recordar que, tecimiento en di- las autoridades
Covid-19. con motivo de la chos destinos. gubernamentales
declaración del para atender todas
Estado de Alarma Tanto Armas Tr- las necesidades
Estas tres navi- Estado de Alarma Tanto Armas Tr- de transporte ma-
eras han puesto a lo largo de esta asmediterránea, de transporte ma-
en marcha planes semana se ha ido como Baleària y rítimo destinos a
de contingencia prohibiendo “el de- Fred.Olsen Express la lucha contra el
para asegurar el sembarco de pasa- han adoptado me- Covid-19.
transporte de mer- jeros de los buques didas extraordi-
cancias a las islas de pasaje de trans- narias para propor- Para más infor-
Baleares y Canarias bordo rodado y bu- cionar la máxima mación pueden

Estas tres navi- Estado de Alarma Tanto Armas Tr- de transporte ma-
eras han puesto a lo largo de esta asmediterránea, de transporte ma-
en marcha planes semana se ha ido como Baleària y rítimo destinos a
de contingencia prohibiendo “el de- Fred.Olsen Express la lucha contra el
para asegurar el sembarco de pasa- han adoptado me- Covid-19.
transporte de mer- jeros de los buques didas extraordi-
cancias a las islas de pasaje de trans- narias para propor- Para más infor-
Baleares y Canarias bordo rodado y bu- cionar la máxima mación pueden

Información CORONAVIRUS

No subestimes el aislamiento



Es una medida para evitar contagios

#Quedate
EnCasa

Y si
tienes
síntomas

#Aíslate
Quédate
en tu
habitación

Protege a tu familia, protege a los demás

Consulta cómo aislarte en la web del Ministerio de Sanidad
www.mscbs.gob.es

25 marzo 2020

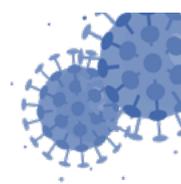
Consulta fuentes oficiales para informarte:

www.mscbs.gob.es

@sanidadgob

#ESTE
VIRUS
LO
PARAMOS
UNIDOS





Decálogo sobre cómo actuar en caso de tener síntomas de COVID-19:

Saber cómo actuar nos puede ayudar a **controlar mejor** las situaciones que puedan surgir estos días y a **prestar ayuda** a las personas de nuestro entorno. En caso de tener síntomas (fiebre o tos o dificultad respiratoria), sigue estos pasos:

- 1 AUTO-AISLARSE**
En una **habitación de uso individual** con ventana, manteniendo la puerta cerrada, y, si es posible, baño individual.
Si no es posible: mantén la distancia de seguridad de 2 metros con el resto de convivientes y extrema la higiene. 
- 2 MANTENTE COMUNICADO**
Ten disponible un teléfono para informar de las necesidades que vayan surgiendo y puedas mantener la comunicación con tus seres queridos. 
- 3 ¿SENSACIÓN DE GRAVEDAD?**
Si tienes sensación de falta de aire o sensación de **gravedad** por cualquier otro síntoma **llama al 112**. 
- 4 TELÉFONO DE TU COMUNIDAD AUTÓNOMA**
Si no, **llama al teléfono habilitado en la Comunidad Autónoma** o contacta por teléfono con el centro de salud. 
- 5 AUTOCUIDADOS**
Usa **paracetamol** para controlar la fiebre; ponte **paños húmedos** en la frente o date una ducha templada para ayudar a controlar la fiebre; **bebe líquidos**; **descansa**, pero moviéndote por la habitación de vez en cuando. 
- 6 AISLAMIENTO DOMICILIARIO**
Ahora que ya has hecho lo más inmediato, estudia y aplica las **recomendaciones para el aislamiento domiciliario** e informa a tus convivientes de que tienen que hacer cuarentena. 
- 7 LAVADO DE MANOS**
Asegúrate de que en casa todos conocen cómo hacer un **correcto lavado de manos**. 
- 8 SI EMPEORAS**
Si empeoras o tienes dificultad respiratoria o no se controla la fiebre, **llama al 112**. 
- 9 14 DÍAS**
Se recomienda mantener el **aislamiento 14 días** desde el inicio de los síntomas, siempre que el cuadro clínico se haya resuelto. 
- 10 ALTA**
El **seguimiento y el alta** será supervisado por su médico de Atención Primaria o según indicaciones de cada Comunidad Autónoma. 

Consulta fuentes oficiales para informarte

www.msbs.gob.es

[@sanidadgob](https://twitter.com/sanidadgob)

25 marzo 2020

#ESTE
VIRUS
LO
PARAMOS
UNIDOS





¿Cómo hacer las compras de primera necesidad?

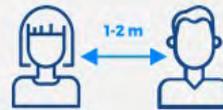
Puedes salir de casa para hacer compras **de primera necesidad** tomando unas sencillas precauciones:



Pueden ir **quienes no presenten síntomas** (tos, fiebre, sensación de falta de aire). Siempre que se pueda, los más frágiles deben quedarse en casa y sólo debe salir una persona



Mantén una distancia mínima de **1-2 metros** y evita las aglomeraciones



Utiliza **guantes de usar y tirar** para elegir fruta y verdura, como venías haciendo hasta ahora



No te toques la cara y **lávate las manos** cuando vuelvas a casa



Pregunta en tu vecindario si alguien necesita ayuda para la compra. Puedes **acercarle la compra a su puerta**, manteniendo la distancia de 1-2 metros



¡Actúa siempre con **empatía y respeto** hacia los demás!



17 marzo 2020

Consulta fuentes oficiales para informarte

www.mscbs.gob.es

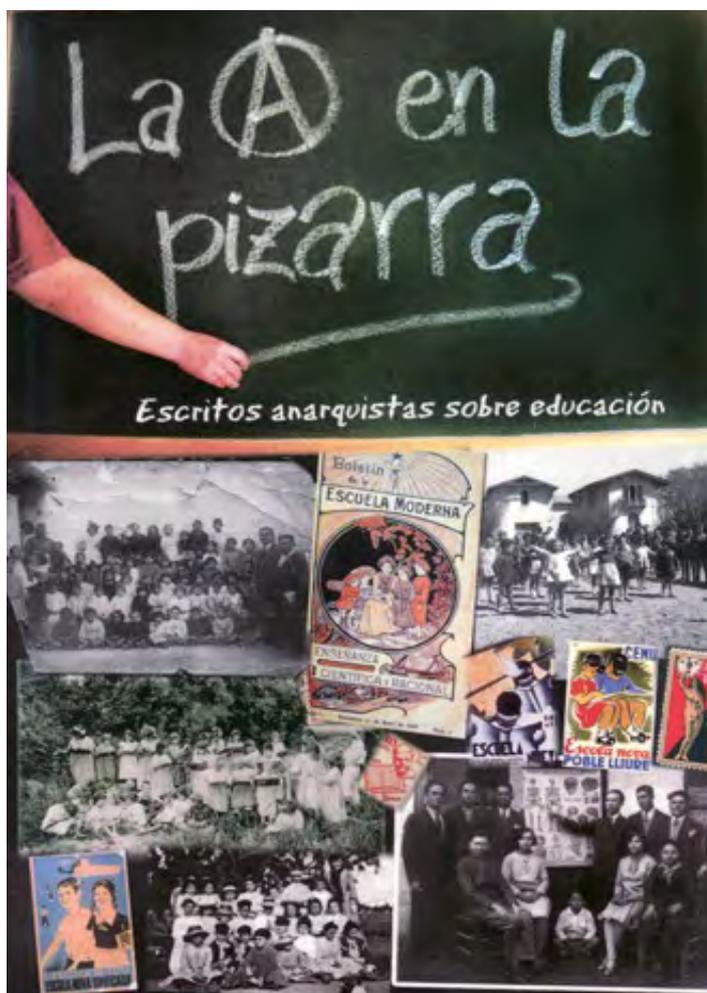
@sanidadgob

**#ESTE VIRUS
LO PARAMOS
UNIDOS**



La A en la Pizarra

Prólogo de Frank Mintz



Libro del mes

En los tiempos donde una pandemia mundial asola hasta nuestros pensamientos, os proponemos una reflexión sobre nuestro sistema educativo. A los mismos maestros/as y profesores/as que hace no tanto se les recortaba el sueldo, ahora los ensalzan con aplausos en los balcones y ventanas.

Son pilar fundamental para que nuestros hijos e hijas no pierdan un ápice de los contenidos curriculares, tenemos a nuestro alcance, internet y aplicaciones múltiples con las que no dejan de bombardearnos. Quizás es el momento de echar la vista atrás y recuperar aquellos momentos en los que el maestro o la maestra contaba como única herramienta con una tiza, con la que podía escribir libremente una A en la pizarra.

Ejemplo de esta realidad lo encontramos en este libro en donde se recopilan trabajos de significados pensadores ácratas como Paul Robin, Sébastien Faure, Ricardo Mella, Jean Grave, Francisco Ferrer, entre otros, que, partiendo de distintas perspectivas, llegan a un mismo destino: la necesidad de crear personas libres para una sociedad libre.

La Malatesta Editorial
222 págs. Rústica 21x15 cm
ISBN 9788493830618



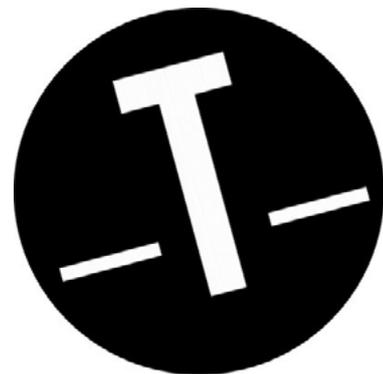
Más de 20 años de experiencia en la defensa de los trabajadores, tanto en lo individual como en lo colectivo

DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO

Teléfono: 681 65 98 35

www.germinalabogados.net

El caballo de Troya del coronavirus



En el año 2007, Naomi Klein publicó *La Doctrina del Shock: el Auge del Capitalismo de Desastre*, un importante estudio que explicaba que las reformas más impopulares del neoliberalismo (diseñadas por Milton Friedman y la Escuela de Chicago) se lograban imponer después de acontecimientos traumáticos que impactaban la psicología social (shocks). Perturbaciones mundiales como la Guerra de las Malvinas (1982), el Tsunami de Indonesia (2004), el 11-S (2001) o el huracán Katrina que arrasó Nueva Orleans (2005) se aprovecharon para profundizar las diferencias de clase mediante la aprobación de reformas socioeconómicas ultraliberales que minaban el Estado del bienestar.

Trece años después, la pandemia del coronavirus se está considerando en muchos países del mundo (sobre todo europeos) como “la mayor crisis desde la Segunda Guerra Mundial”. Es decir, el mayor shock social a escala global en setenta años.

En el momento en que escribimos estas líneas un tercio de la población del planeta está confinada, habiéndose sumado La

India a las órdenes aprobadas por la mayoría de los Estados occidentales y habiendo pasado China por ellas. Estas medidas de contención de la epidemia se están implementando gracias a recursos jurídicos extraordinarios como los estados de alarma y vienen acompañadas de otras decisiones que, en otras circunstancias, jamás se hubieran tolerado: la geolocalización de nuestros teléfonos móviles para estudiar el comportamiento poblacional, la creación de una base de datos biológicos sin precedentes (sobre todo en Corea del Sur) y la salida del ejército a la calle, por citar algunos ejemplos.

El estado de alarma en el estado español

El gobierno decretó el estado de alarma el 14 de marzo, bajo el cual controla los movimientos de toda la población. En lugar de centrar esfuerzos en un plan de choque social a las consecuencias de este panorama, su labor más destacada en la calle es la detención, en muchos casos con gran violencia por parte de la policía, de cientos de personas (929 detenciones en la primera semana del estado de alarma)

e imponer decenas de miles de multas (102.000 en ese tiempo). Nos exigen que nos quedemos en casa y, sin embargo, muchas personas son obligadas a ir a trabajar sin tener un puesto laboral de relevancia ante la situación social que vivimos. Nos prefieren muertas antes que improductivas[1].

En las escuelas hemos podido aprender que si no haces lo que el profesor o la profesora ordena, tiene unas consecuencias negativas por el castigo que está vinculado a ello. Ni rastro de la responsabilidad colectiva, ni de aprender a hacer algo por más motivo que porque se imponga una reprimenda. ¿Y de verdad nos exigen que con esa educación que se nos ha dado en los colegios respondamos socialmente desde la autonomía personal? ¿No sería más fácil pensar que la mayoría de la gente actuamos bajo esas circunstancias solamente guiados por el miedo? El gobierno toma decisiones ajeno a los ritmos de la propia sociedad, pero a quién le sorprende, si esos mismos gobiernos son los que nos ejecutan día a día con desahucios, desmantelando la sanidad pública, o incrementando precios de productos de necesidad básica. Amenazan otra vez con la llegada del lobo para tratar de ocultar que estamos entre sus fauces.

Solo nos obligan y exigen moral-

mente a cumplir la norma, no sin tener en cuenta situaciones de riesgo para la salud mental, sin confiar en absoluto en la responsabilidad colectiva ni la efectividad de los grupos de apoyo que surgen en muchos lugares. Y sin embargo, más peligroso que el coronavirus es que el pueblo asuma e interiorice las medidas represoras del Estado como propias. Increpar a tu vecina desde el balcón, salir con inseguridad a la calle por si te multan, ver al ejército paseándose por nuestros barrios como si nada, eso sí que da miedo. El mensaje social más extendido debería ser que nos quedemos en casa por cuidado personal y colectivo, pero matando al policía interior que nos quieren colar dentro de nosotras. Frenar la deriva autoritaria también es un compromiso social necesario por parte de todas.

Agamben y la teoría de los Estados de excepción

Según el filósofo italiano Giorgio Agamben, el estado de excepción (graduación de un marco similar en el que se encontraría también nuestro actual estado de alarma) constituye un punto de desequilibrio entre derecho público y hecho político, que se sitúa en una franja ambigua e incierta, en la barrera entre lo jurídico y lo político. Son medidas jurídicas que se encuentran en la paradójica situación de que no pueden ser comprendidas en el plano del derecho habitual. El estado de excepción se presenta como la forma legal de aquello que no puede tener forma legal.

Un estado de excepción es lo contrario a un estado de normalidad, es una respuesta inmediata del poder estatal a conflictos internos o externos de gravedad. En el siglo XX se ha ejercido eficaz y legalmente un estado de excepción perpetuado en el tiempo, como por ejemplo en el régimen de la Alemania nazi. El totalitarismo moderno se puede definir como la instauración, a través del estado de excepción

de una guerra civil legal, que permite la eliminación física no solo de adversarios políticos, sino de categorías enteras de ciudadanos que por cualquier razón resultan no integrables en el sistema político. Desde entonces, la creación voluntaria de un estado de emergencia permanente, aunque no declarado técnicamente, ha derivado en una de las prácticas esenciales de los estados contemporáneos, aun de aquellos autodenominados como democráticos.

Su origen se sitúa en el decreto del 8 de julio de 1791 de la Asamblea Constituyente francesa, que establece tres situaciones posibles: estado de paz, estado de guerra y el estado de excepción, donde todas las funciones civiles del estado pasaban temporalmente a manos de un comandante militar que ejerce la autoridad bajo su exclusiva responsabilidad. Según el propio Agamben, el significado político viviente del estado de excepción (cuyo nombre puede variar en cada país: estado de necesidad, de alarma, de sitio, Ley Marcial, Decreto de Urgencia, etc.) permite arrebatar toda identidad jurídica a un grupo social determinado en nombre de la seguridad y la emergencia.

El estado de excepción se situaría sobre la expresión de “plenos poderes”, lo cual implica un retorno a un estado original de absolutismo en el que no se realiza la separación y distinción de los poderes legislativo, ejecutivo y judicial. Las leyes de “plenos poderes”, instituidas desde las guerras mundiales, otorgan al ejecutivo un poder de reglamentación excepcionalmente amplio, favoreciendo en una progresiva erosión del poder legislativo parlamentario, que se limita a menudo a ratificar disposiciones emanadas del ejecutivo en forma de decretos de ley. Una tendencia a transformarse en indefinida praxis de gobierno, borra las invisibles líneas de ficción política democrática y reluce mucho más autoritaria. Las disposiciones casi dictatoriales de los sistemas constitucionales modernos, no pueden realizar controles efectivos

EL CABALLO DE TROYA DEL CORONAVIRUS: ESTADO DE ALARMA Y NORMALIZAR LA REPRESIÓN



sobre la concentración de los poderes. En consecuencia, todas estas instituciones corren el riesgo de ser transformadas en sistemas totalitarios, si se presentan condiciones favorables para ello.

Existen muchos ejemplos en la cultura pop de una transición de democracia a dictadura totalitaria mediante el uso de leyes de excepción en momentos de shock social. Quizás el más conocido sea el de la saga de Star Wars, cuando el Canciller Palpatine acumula poderes especiales (“plenos poderes”) durante las Guerras Clon y termina por coronarse como Emperador.

Benjamin y la subjetividad histórica

Es conveniente en estos tiempos rescatar algunas de las ideas en la obra del filósofo Walter Benjamin, quien explica en la misma –a través de un brillante análisis sobre el cúmulo de experiencias subjetivas y las inconsciencias que arrastramos– por qué interiorizamos con facilidad la tiranía, encarnada en la figura del Estado, y la culpa por discrepar de sus postulados. Para las oprimidas la historia es, por lo tanto, un estado de excepción permanente.

Benjamin advierte de la necesidad de una toma de conciencia histórica, una terapia social y colectiva para hacer consciente lo inconsciente, y partiendo de este punto para liberarnos de esta ley de tiranía.

Los oprimidos deben plantearse un cambio verdaderamente

rupturista que no genere una nueva forma de opresión.

La suspensión de la ley ordinaria en el estado de excepción (o de alarma) se realiza para garantizar la continuidad de esa ley habitual. Benjamin propone la suspensión de la ley pero no para restaurarla posteriormente garantizando su perpetuidad, sino abolirla gracias a la revolución social, creando un estado de excepción de la ley, la jerarquía y la dominación.

La militarización del espacio público y de nuestro imaginario colectivo

En algunas situaciones de crisis a gran escala los gobiernos aprovechan para decretar algunas normas represivas, políticas de desigualdad social que enriquecen aún más a los ricos y empobrecen a la población más precaria y vulnerable. Y algunas de estas cuestiones que se impulsan en momentos de excepcionalidad, suelen ser más tarde muy difíciles de tirar abajo nuevamente. Ya lo hemos dicho: así actúa habitualmente el capitalismo, aprovecha los momentos de mayor shock para ampliar su dominación.

El lenguaje castrense se está normalizando a través de los medios de comunicación y las ruedas de prensa a la hora de enfrentarnos a la emergencia sanitaria y social internacional, pero debemos negarnos a aceptar esto como una guerra, porque si no estaremos permitiendo que la terminología y el esquema mental militarizante se instale en nuestro imagi-

nario. Utilizar continuamente un vocabulario relativo a esta coyuntura como si de un conflicto bélico se tratase no hace más que banalizar la guerra como concepto y perder de vista cómo y quiénes verdaderamente nos conducen a la miseria. Nos negamos a ser militarizadas y aceptar este estado de represión generalizada, que puede polarizar la sociedad hasta tal punto que nos lleven a creer que determinados grupos de población disidente a este pensamiento único son el enemigo. Adaptarnos a una maquinaria social y política militar es una peligrosa senda que no debemos estar dispuestos a asumir. No obedecer las reglas impuestas no es tener falta de sensibilidad, pues quien decide qué debemos o no debemos hacer seguramente haya tomado decisiones arbitrarias y contrarias a las verdaderas necesidades sociales, por lo tanto, no cumplir una norma puede incluso significar tener una sensibilidad mucho más desarrollada y humana.

Se crea un ambiente de inseguridad, y en este tiempo de fake news comienzan a correr rumores o leyendas urbanas de lo que está permitido hacerse y lo que está vetado. Criminalizamos a nuestras vecinas e increpamos dejándonos llevar por el señalamiento generalizado, sin hacer un ejercicio mental razonable y sensible. Nos presentan comportamientos humanos desprovistos de razones responsables con las que bien pudiéramos empatizar si nos paramos a pensar calmadamente. Por ejemplo, personas que pasean por el campo solas sin poner en riesgo a nadie para sobrelle-

var las consecuencias de estar confinados; personas que acceden a alimentos básicos más allá de desplazarse a un supermercado como por ejemplo ir a una huerta; quienes son obligados a ir al trabajo y deciden hacerlo en bicicleta en lugar de transporte público. Familias que necesitan apoyos y deciden estar juntas y que no son población de riesgo, o personas con adicciones o problemas psicológicos que necesitan salir de sus hogares, u otras personas que no ven en su hogar un espacio de seguridad en absoluto.

La vigilancia y el control social dominan la situación cuando se alimenta a la sociedad con el miedo al otro, frente a esto debemos fortalecer las redes de apoyo, seguir considerando el contacto humano, y mantenernos fuertes mentalmente con la ayuda de nuestras personas de confianza y de afinidad. De lo contrario estaremos aceptando como regalo un caballo de Troya que viene profundamente envenenado.

[1] Este espíritu lo encarna mejor que nadie el vicedgobernador de Texas, que apareció en televisión el 23 de marzo diciendo que prefiere que las personas mayores mueran a frenar la economía de Estados Unidos. “Deberíamos sacrificarnos por mantener el país que conocemos. Estoy dispuesto a sacrificar mi supervivencia y muchos abuelos también. Mi mensaje es: volvamos al trabajo, volvamos a vivir, seamos listos con todo esto y los mayores de 70 ya cuidaremos de nosotros mismos. No sacrifiquéis el país, no sacrifiquéis el gran sueño americano”.

