

DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Y RECURSOS HUMANOS  
NEGOCIADO DE CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE  
EDIFICIO PRUDENCIO RIVERA MARTÍNEZ  
PO BOX 195540  
SAN JUAN PR 00919-5540

HERMANDAD DE EMPLEADOS DE  
OFICINA, COMERCIO Y RAMAS  
ANEXAS (HEO)  
(UNIÓN)

VS.

AUTORIDAD DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO (ATM)  
(COMPAÑÍA)

CASO: A-15-3281

SOBRE: DESPIDO  
JULIO A. DE JESÚS CRUZ

CASO: A-15-3282

SOBRE: DESPIDO  
RUBÉN CÁDIZ CRESPO

ÁRBITRO(A):  
RAMÓN SANTIAGO FERNÁNDEZ

LAUDO

I. INTRODUCCIÓN

La vista de arbitraje de las presentes querellas se cito para verse en sus méritos el 2 de septiembre de 2015 ante el Negociado de Conciliación y Arbitraje del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos. Consecuentemente hubo otras vistas de arbitraje en el presente caso y las mismas se llevaron a cabo los siguientes días: 28 de septiembre de 2015, 15 de octubre de 2015, 13 y 17 de noviembre de 2015 y 14 de diciembre de 2015. El caso quedo sometido para efectos de adjudicación el 2 de marzo de 2016 fecha en que venció el termino concedido a las partes para presentar sus argumentos mediante alegatos escritos.

## II. HECHOS PERTINENTES

1. El 29 de mayo de 2015, el querellante, Rubén Cádiz Crespo maquinista en la ATM, se encontraba realizando sus funciones en el viaje de las 6:30 de la mañana saliendo de la isla municipio de Vieques y con ruta a Fajardo a bordo de la embarcación Cayo Blanco. El capitán de la embarcación era el otro querellante, Julio A. De Jesús Cruz.
2. Alrededor de las 7:15 a 7:20 de la mañana, cuando la embarcación se encontraba acercándose a la boya número 1 de Isleta Marina, el Capitán Julio De Jesús Cruz se percata de un humo blanco que emanaba del escape de los motores y se lo indica al Sr. Cádiz Crespo. Acto seguido el Capitán De Jesús Cruz procedió a bajar las revoluciones de los motores de la embarcación.
3. El Sr. Cádiz Crespo procedió a verificar los motores en el cuarto de máquinas y encontró que la temperatura del motor número uno (1) era normal de 189°F al igual que la presión de aceite. Al verificar el motor número dos (2), se percató que tenía un liqueo de aceite y diésel por la tapa de bloque del frente del lado derecho del motor.
4. Acto seguido el Sr. Cádiz Crespo le informó al Capitán De Jesús Cruz que apagara el motor de la embarcación porque entendió que era lo indicado para evitar una mayor rotura en el motor ya que el tablero de éste mostró el código 43 de bajo nivel de "coolant", lo que el Capitán De Jesús Cruz hizo inmediatamente.

5. El Sr. Cádiz Crespo llamó al Sr. Jayson Rivera Maldonado para reportarle lo sucedido y procedieron a atracar la embarcación en Fajardo.
6. En ningún momento el Capitán De Jesús Cruz perdió propulsión de la nave y la temperatura del motor era normal, pero para no correr riesgos, apagaron los motores de la embarcación tan pronto atracaron.
7. Una vez llegaron a Fajardo, los mecánicos de ATM llegaron inmediatamente para verificar y diagnosticar el problema con la embarcación.
8. El 1 de junio de 2015 el Lcdo. José Ruiz García, Director Ejecutivo de ATM, le envió una carta a ambos querellantes por separado donde les informaba del incidente, las consecuencias del mismo, los suspendía de empleo, pero no de sueldo y los citaba a una vista investigativa pautada para el 3 de junio de 2015, la cual se celebró.
9. El 22 de junio de 2015 ambos querellante recibieron por separado otra carta de parte del Lcdo. José Ruiz García, Director Ejecutivo de ATM, donde los separaba permanentemente de los puestos que ocupaban como Capitán y Maquinista en la Autoridad.
10. El 22 de junio de 2015 la Unión, en representación de ambos querellantes, radicó ante el Negociado de Conciliación y Arbitraje una Solicitud para Designación o Selección de Árbitro y Solicitud de Arbitraje Acelerado.
11. La vista de arbitraje en el presente caso comenzó el 2 de septiembre de 2015 ante el Negociado de Conciliación y Arbitraje del Departamento del Trabajo y

Recursos Humanos. Consecuentemente hubo otras vistas de arbitraje en el presente caso y las mismas se llevaron a cabo los siguientes días: 28 de septiembre de 2015, 15 de octubre de 2015, 13 y 17 de noviembre de 2015 y 14 de diciembre de 2015.

### III. SUMISIÓN

Las partes no lograron establecer por mutuo acuerdo la controversia a ser resuelta. En su lugar, sometieron por separado los siguientes proyectos:

Proyecto de Sumisión Autoridad de Transporte Marítimo (ATM):

Que el Honorable Árbitro determine, conforme a derecho y al Convenio Colectivo, si procede el despido de los señores Julio De Jesús y Rubén Cádiz. De determinar que no procede, emita un remedio conforme a derecho y al Convenio Colectivo.

Proyecto de Sumisión Hermandad de Empleados de Oficina, Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico (HEO):

Que el Honorable Árbitro determine si el despido de los querellantes Julio De Jesús Cruz y Rubén Cádiz, estuvieron o no justificados y/o de conformidad al Convenio Colectivo. De determinar que no lo estuvieron, que el Árbitro determine el remedio que estime adecuado el cual podría incluir la instalación de los empleados en sus puestos más el pago de los salarios y beneficios perdidos.

Luego de analizar ambas sumisiones, la prueba, las contenciones de las partes concluimos que el asunto específico a resolverse es el siguiente:

### SUMISIÓN

Que el Honorable Árbitro determine si el despido de los querellantes Julio De Jesús Cruz y Rubén Cádiz Crespo, estuvieron o no justificados y determine el remedio que estime adecuado.

#### IV. OPINIÓN

Los casos que nos toca discutir están intrínsecamente relacionados entre si por ser los despidos de un capitán y su maquinista que laboran para la Autoridad de Transporte Marítimo; y los hechos que dan pie a esa acción por la ATM responden a la actuación de ambos en momentos de una rotura de un motor de la embarcación que navegaban. Tenemos que empezar diciendo que las partes rigen sus relaciones obrero patronal mediante Convenio Colectivo, en donde se pactaron salarios, condiciones de trabajo y un procedimiento para la resolución de las controversias. En dicho pacto la ATM se reservó el poder de administrar la aplicación de medidas disciplinarias a aquellos empleados que violaran las normas de conducta impuestas por ésta. En esta querrela la ATM le impuso al empleado la mayor disciplina que se puede imponer en el mundo laboral, o sea, el despido. Las normas laborales consideran despido sin justa causa aquel que se hace por el mero capricho del patrono o sin razón relacionada con el buen y normal funcionamiento del establecimiento. Nuestro marco legal ha enumerado una serie de circunstancias o actos que pueden justificar el despido de un trabajador.

Los actos o el acto imputado por el Patrono deben ser probados por éste para demostrar que fue justificado el despido. Nuestro Tribunal Supremo ha señalado que la regla generalmente reconocida por los Árbitros sobre quien tiene el peso de la prueba es

al igual que en los casos ante los tribunales, que la parte que sostiene la afirmativa de la cuestión en controversia deberá producir prueba suficiente para sostener los hechos esenciales de su reclamación. Por lo tanto, el peso de la prueba descansa en la parte contra quien el Árbitro fallaría si no se presentara evidencia por ninguna de las partes. Los despidos son considerados equiparables a las sentencias que privan de la libertad a los convictos en el campo de lo penal; el peso que se exige es el que cumple con las reglas de evidencia, "prueba clara y convincente". *General Telephone Co.* 73, LA 31 (Rachman 1979). Grave ha de ser la falta cometida por un trabajador, cristalina debe ser la justificación que se ofrezca para despedirlo. *Secretario del Trabajo v. I.T.T.*, 108 DPR 536.

En las vistas de arbitraje obrero patronal sobre casos de disciplina o despido, los testimonios, incluyendo los hechos que llevan a la acción disciplinaria, comprenden el aspecto más importante de la evidencia a presentar.

Los Árbitros consistentemente han determinado que el peso de la prueba en tales casos descansa en el Patrono y que le corresponde al Árbitro evaluar la relevancia de la misma para decidir sobre la controversia. Al respecto *Elkouri & Elkouri, supra*, a la página 411, indican lo siguiente:

"In discharge or discipline cases, witness testimony, including the facts that led to the disciplinary actions, comprises the most important evidence. Arbitrators consistently ruled that burden of proof in such cases rests with the employer and that the arbitrator may determine the weight and

relevancy of evidence to decide the controversy. (Hilton Int'l Co. v. Unión de la Industria Gastronómica de P.R.: Local 610, 600 F.Supp. 1446. 119 LRM 201 U.D.P.R., 1985)

Finalmente, en Secretario del Trabajo v. I.T.T, *supra*, el Honorable Tribunal Supremo ha expresado lo siguiente:

"Para el trabajador, participe menor en los frutos de la empresa, para quien no hay liquidación de dividendos, ni beneficios, ni intereses acumulados en la digna faena de ganar con su esfuerzo el pan que parte en la mesa con los suyos, para quien el ahorro es ilusión devorada por la estrechez, la indemnización por despido es importante evento de la justicia social debida al hombre como factor de producción. Cuando el desempleo condena al ser humano al hambre o a la indignidad, hay que llegar a límites de exigencia para privarle de la protección que ha ganado acceso a nuestra legislación social. Grave ha de ser una falta para cancelar los molestos auxilios destinados a sostener la familia en la transición a un nuevo empleo sin convertirse en cargo del Estado. Cristalina debe ser la justificación que se ofrezca para despedirlo sin este mínimo abono a los años de servicio que representan la inversión de su único haber en la estructura de producción: sus energías, su capacidad física e intelectual durante los años más fecundos, en fin, su salud que declina con el tiempo." Énfasis suplido.

Dicha expresión recoge en esencia el peso de la prueba que debe presentar el Patrono que arguye que despidió justificadamente a un trabajador. Nos dice el Tribunal que "grave ha de ser la falta", pero que también "cristalina" debe ser la prueba que se pretenda utilizar para justificar el despido. Este es el más elemental prisma que entendemos debe utilizar un Árbitro al evaluar la aplicación o no de una sanción de despido. Como mínimo,

el peso de la prueba que debió haber presentado el patrono es una robusta y convincente y no lo hizo.

En el presente caso el Patrono no cumplió con este requisito. Su "evidencia" consistió en documentos y testimonios que más allá de probar que el despido no estuvo justificado, prueba que el mismo fue por capricho, tómesese en cuenta de que uno de los unionados despedidos es el vicepresidente de área de la Unión, el Sr. Rubén Cádiz, y al otro, el Capitán Julio De Jesús, lo despiden por asociación. Los hechos presentados revelaron que los empleados fueron despedidos y los mismos actuaron de manera consistente con las reglas de seguridad tanto de ATM, como del "Coast Guard", mas cumplieron con su deber y cooperaron con la Autoridad para resolver el problema de la rotura del motor de la nave a cargo.

Por eso tenemos que pasar revista de los testimonios ofrecidos por los testigos de ATM:

Luis Antonio Rivera Núñez (Facility Security Officer y Company Security Officer)- Su testimonio corrobora que el Capitán De Jesús cumplió con todos los procedimientos en caso de que haya una emergencia tanto del "Coast Guard" como de la Autoridad con alguna nave de ATM.

Víctor Cotto Meléndez (Ayudante del director Ejecutivo)- Su testimonio corroboró que el Capitán De Jesús cumplió con todos los procedimientos en caso de que haya una emergencia tanto del "Coast Guard" como de la



Autoridad con alguna nave de ATM. Explicó cómo es la operación de ATM y en específico la operación de la Embarcación Cayo Blanco. Habló de cómo se encontraba el motor al él entrar a revisar el cuarto de máquinas de la nave.

Elliot Rodríguez Rivera (Marino)- Su testimonio narró sobre su posición y cuáles son sus tareas. Testificó sobre lo ocurrido en el Cayo Blanco el día 29 de mayo del 2015. Este en específico narró que ya cuando la embarcación estaba llegando a Fajardo subió al "Pilot House", la cual es el área de donde se opera la nave donde se encuentra el capitán. Una vez en el "Pilot House" narró cuando el maquinista bajó hacia al área del cuarto de máquinas por orden del capitán, para que este revisara una situación con uno de los motores de la nave. Luego narró que él bajó al área del cuarto de máquinas y el señor Cádiz le hace un gesto que todo estaba bajo control y luego sale ya que estaban atracando en el puerto de Fajardo.

Omar Nazario Aponte (Supervisor de Mecánica)- Su testimonio comenzó diciendo que cuando llegó al cuarto de máquinas del Cayo Blanco, ya estaba el mecánico Enrique Bellinger y su auxiliar Juan Ramos trabajando en el motor 2 y este estaba parcialmente desmontado. Habló sobre las piezas que se habían desmontado y los problemas que presentaban las piezas que estaban dañadas del motor. Declaró sobre su conversación con el señor Cádiz y el Capitán De Jesús, y que estos le expresaron que la embarcación no había activado ninguna alarma, cuando salió el humo que le dio el indicio al capitán para revisar el

cuarto de máquinas de la nave. También narró sobre sus observaciones cuando entró al cuarto de máquinas y las personas que estaban allí. Testificó que él no lleva el protocolo de mantenimientos de la nave y que no revisó el mismo cuando hizo su investigación.

Rafael García Villega (Mecánico Diesel II) - En su testimonio indicó que recibió una llamada en la mañana de parte del supervisor para que se personara al área de trabajo de ATM porque el capitán y maquinista de la embarcación Cayo Blanco habían reportado que había una falla en el motor número dos (2). Indicó que cuando llegó al cuarto de máquinas el señor Cádiz y el maquinista Víctor García Rivera estaban limpiando el motor, lavando el cuarto de máquinas. Cuando le preguntó al señor Cádiz que había pasado, este le respondió que la máquina había botado un humo blanco, que se lo informó al capitán y se procedió a apagar el equipo. El Sr. García Villegas informó que se procedió a diagnosticar el motor y que eso incluía el verificar los niveles de aceite y de agua. El motor estaba caliente en su temperatura operacional o si acaso un poco menos. Al verificar la temperatura del motor ésta estaba en 171 grados según la pantalla del monitor. Luego se percató que el monitor estaba señalando el código cuarenta y tres (43) de "Low Coolant Level" y cuando verificó el tanque de agua, éste estaba vacío. Cuando verificó el nivel de aceite, éste estaba bien alto, sobre la línea de "full", fuera de los parámetros y el aceite no parecía contaminado. Narró que cuando verificó el motor a simple vista no

vió ninguna avería en el mismo. Tampoco pudo precisar, a base de lo que vió, cuanto tiempo la embarcación estuvo corriendo sin tener el "coolant". Trataron de girar el motor de la embarcación pero éste no giró. Cuando se sacaron las tapas de inspección que cubren el motor todo se veía normal pero tan pronto empezaron a presurizar los pistones ahí se percatan por donde estaba entrando agua al motor y la extensión de la avería y luego de eso no pudieron hacer más nada. El bloque del motor se había roto. Encontró una tapa del B-2 rota y en el B-5 un pistón con una biela rota que fue la que rompió el bloque.

Enrique Bellenger Pérez (Mecánico Diesel II) - Empezó su testimonio informando que el supervisor Jayson Rivera y Omar Nazario le había informado que había un problema con la embarcación Cayo Blanco, tenía problemas con uno de los motores y un liqueo. Procedió a ir a la embarcación acompañado del mecánico. Rafael García Villega. Fueron al cuarto de máquinas y vió al Sr. Cádiz Crespo y al Sr. García Rivera limpiando el lugar. Hablaron con ellos para ver la situación y le informaron que había un liqueo de aceite por una de las tapas del motor. En ningún momento él pudo observar el liqueo original del que le habían hablado ya que los compañeros habían estado limpiando el área. Hizo el diagnóstico original de verificar el nivel de aceite y el nivel de agua. También verificó el monitor electrónico del cuarto de máquinas y el mismo estaba mostrando el código de bajo nivel de "coolant" pero no recordaba el número. Luego de hacer varios ejercicios como echarle

mucha agua al tanque del motor para tratar de borrar el código, eso es un ejercicio normal en este tipo de casos, se dieron cuenta que éste no se borraba del monitor. Ante esto, él procedió a buscar unas herramientas para hacer un desarme parcial del motor. El motor estaba en una temperatura normal de 170 grados. Procedió al desarme parcial del motor y se percató de que había unas varillas pulsadoras de válvulas sueltas, indicio de que las válvulas estaban sueltas. Siguieron con el desarme del motor y se percataron de que el problema con el mismo era uno mucho mayor. Había bielas rotas y la tapa del motor bien comida. Adicional, el bloque del motor estaba dañado ya que una biela al soltarse le dió al mismo y lo rompió, lo cual hizo que una parte del bloque se desprendiera. Declaro también que a esta nave en ocasiones anteriores se le habían cambiado piezas por razón de liqueos de aceite. Luego de eso, los retiraron del lugar ya que no se podía hacer más nada. No supo más nada del motor hasta que lo mandan a sacar la computadora del mismo.

Jayson Rivera Maldonado (Ayudante Especial Mantenimiento Preventivo)- Empezó su testimonio informando que el señor Cádiz le informa sobre el problema del Cayo Blanco por teléfono antes de atracar, sobre una explosión que hubo de agua y aceite. Narró cómo los mecánicos desarman el motor de la nave y le informan que el bloque del mismo estaba rajado. Los mecánicos Rafael García Villega y Enrique Bellenger Pérez proceden a desconectar la computadora del motor. Luego comienza a declarar sobre los

trabajos que se tuvieron que hacer para trabajar la nave. Lo que se pagó por la reparación y los documentos relacionados a dicha reparación. También habló sobre los reportes de los maquinistas sobre el estado de la nave Cayo Blanco. Informó también el tipo de mantenimiento que se le tiene que dar a la nave el cual es de acuerdo a lo que indica el fabricante. Declaró también que él no participó de la reparación de ese motor pero supervisó parcialmente el arreglo del mismo.

Milka M. Sierra Castro (Analista de Recursos Humanos) - En su testimonio ella indicó que estuvo en las entrevistas informales que se le hicieron a los querellantes y testigos del caso a los cuales ella entrevistó sobre el incidente que ocurrió con la embarcación. De acuerdo a la entrevista que le hizo al Sr. Julio de Jesús, éste le dijo al señor Cádiz que había visto humo blanco. El Sr. Julio de Jesús le dijo al maquinista Cádiz que fuera al cuarto de máquinas a verificar y luego de verificar el señor Cádiz le dijo al señor de Jesús que apagara el motor de la embarcación; en esos momentos ya estaban llegando a la terminal de Fajardo. Al entrevistar al señor Cádiz, éste le informa que el señor De Jesús le había dicho que estaba saliendo humo blanco y que verificara el cuarto de máquinas lo cual el señor Cádiz hace y se encuentra con el derrame de aceite. Acto seguido el señor Cádiz le instruye al señor De Jesús que apagara el motor de la embarcación. Informó también de los informes y formularios que

los querellantes habían llenado con relación al incidente con la embarcación y los procedimientos de seguridad que llevaron a cabo con relación al mismo.

Jason Guy Hebert (Perito ATM) - El Sr. Manuel Cruz Horta fue el intérprete del señor Hebert en la vista ya que éste no habla español. En su testimonio el señor Hebert habló sobre su experiencia y adiestramientos con motores de botes en la industria marítima al igual que la reparación, mantenimiento y restauración de los mismos, incluyendo motores de equipos o botes pesados. Testificó sobre sus hallazgos al inspeccionar y evaluar el motor número dos (2) de la embarcación luego del incidente; dicha inspección se llevó a cabo en el muelle de Fajardo. Inspeccionó el mismo con uno de sus técnicos, Ernesto Maldonado. Para cuando fueron a inspeccionar el motor, varias piezas habían sido sacadas del mismo, incluyendo los cabezales del cilindro y las tapas del motor entre otras. Determinaron que los cabezales de los cilindros en el banco B-5 tenía un daño catastrófico en el cabezal del cilindro, en el revestimiento y en el pistón, posiblemente por falta de lubricación. Adicional, que el cabezal B-2 tenía un pasador separado y una rotura en el bloque del cilindro, ambos con daños catastróficos los cuales fueron provocados por el primer daño ocurrido en el B-5. Según el señor Hebert, ambas fallas ocurrieron casi simultáneamente. El señor Hebert sometió un informe preliminar a la ATM con los hallazgos de la inspección a la embarcación Cayo Blanco y recomendó una inspección más detallada del motor y que el mismo fuera desarmado con

mayor extensión. En su informe final del motor número dos (2) de la embarcación Cayo Blanco, para el cual se tuvo que desmontar por completo el motor, el señor Hebert descubrió que no había ningún daño a la caja de bolas o bolines y que el pasador se separó debido a fatiga y vibración, contrario a lo que había descubierto e informado en el informe preliminar. De los hallazgos hechos de si hubo mal uso de la embarcación, el perito no puede determinar ni cuándo ni cómo ni en qué circunstancias se dio un mal uso de la embarcación. Hay que establecer que este testigo es el dueño de la compañía que no tan solo hizo la reparación de la embarcación, sino vendió todas las piezas y quien era el antiguo jefe de los dos (2) mecánicos el Sr. Enrique Bellenger Pérez y Rafael García Villega, porque trabajaron para su compañía.

Luego de ver los testimonios, hay que ser bien claros y ser bien enfático en el hecho de que el cambio de un motor de una nave de tal envergadura representa una transacción sustancial en dinero y cuando hablamos de sustancial hablamos de millonaria. Ninguno de los testimonios presentados y de la prueba presentada demuestra que los querellantes hayan hecho mal uso de la embarcación o que hayan puesto en peligro la misma, la tripulación o los pasajeros. Todo lo contrario, de la tripulación las únicas personas que se dieron cuenta de que había problemas con unos de los motores, fueron los querellantes y el marino Elliot Rodríguez Rivera. Ante la situación del problema con el motor, tanto el capitán como el maquinista tomaron la providencia, no tan solo

de apagar el motor sino de tomar las medidas de precaución necesarias para informar la situación y que no se viera afectada la operación de la ATM. De la prueba presentada uno puede llegar a la conclusión de que los fallos mecánicos de la nave se deben a un problema de mantenimiento del cual ninguno de los querellantes es responsable. Por tal razón, nos reiteramos en el hecho de que el despido de ambos querellantes es uno caprichoso y arbitrario. De toda la prueba testifical (once testigos) no surgió la más mínima prueba clara y convincente que indicará que los reclamantes actuaron de forma negligente.

Todo lo anterior demuestra que el despido estuvo injustificado, más aún, que la medida disciplinaria es una ilegal.

#### LAUDO

Luego de apreciada la prueba encontramos Con Lugar la querella presentada y en consecuencia, el despido de los querellantes Julio A. De Jesús Cruz y Rubén Cádiz Crespo fue injustificado, se ordena el reemplazo de los mismos, más el pago de los salarios, haberes dejados de percibir junto con las penalidades, más las costas y honorarios de abogado las cuales establecemos en un 15% de lo que se le tiene que pagar a ambos querellantes.

**REGÍSTRESE Y NOTIFÍQUESE.**

En San Juan, Puerto Rico, 18 de mayo de 2016.

  
RAMÓN SANTIAGO FERNÁNDEZ  
ÁRBITRO



**CERTIFICACIÓN:** Archivado en autos hoy, 18 de mayo de 2016 y remitida

copia por correo a las siguientes personas:

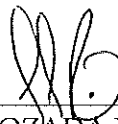
LCDO. ENZIO H. RAMÍREZ ECHEVARRIA  
JEFE RELACIONES INDUSTRIALES  
AUTORIDAD DE TRANSPORTE MARITIMO  
PO BOX 4305 PUERTO REAL  
FAJARDO PR 00740

LCDA. ANGELA MOJICA MELENDEZ  
URB. LOMAS VERDES  
CALLE MIOSOTIS 3F9  
BAYAMON PR 00956

SRA. ASTRID ROSARIO  
PRESIDENTA  
HEO  
PO BOX 8599  
SAN JUAN PR 00910-0599

LCDO. JOSÉ E. CARRERAS ROVIRA  
352 CALLE PARQUE  
SAN JUAN PR 00912

LCDO. RICARDO J. GOYTIA DIAZ  
GOYTIA DIAZ & ALONSO ORTIZ  
PO BOX 360381  
SAN JUAN PR 00936-0381



---

JUANA LOZADA RIVERA  
TÉCNICA DE SISTEMAS DE OFICINA III