

MAR

N.º 263 SEPT.-OCT. 1988

Informe

PRESUPUESTOS'

89



RUTA
DEL
DESCUBRIMIENTO



LA CALIDAD Y EL SERVICIO MARCAN NUESTRO RUMBO

LOS COMBUSTIBLES CEPSA (Gas-oil, diesel-oil y fuel-oil, en todos sus grados) ponen en acción la más avanzada tecnología marítima. Combustibles garantizados por la alta calidad Cepsa.

LOS SERVICIOS CEPSA están a su disposición muy especialmente en Algeciras, Tenerife, Las Palmas y Ceuta, donde Cepsa le facilita:

- Suministros de cualquier tipo de combustible. En muelle o por gabarra, con gran capacidad y velocidad de bombeo.

- Asistencia técnica mediante un equipo de personal especializado. Ponga rumbo a CEPSA.

Así es el Grupo Cepsa. Un Grupo en el que SIEMPRE...



ALGO NOS UNE A TI.

GRUPO IANIC



CEPSA. DEPARTAMENTO DE BUNKER. Avda. de América, 32. 28028 MADRID. Tel. (91) 256 53 00. Telex 44601 SPAB E.

ALGECIRAS
Tel. (956) 76 17 00
Telex 78007 CEPSA E

BARCELONA
Tel. (93) 200 32 11
Telex 52862 CEPSA E

BILBAO
Tel. (94) 490 51 00
Telex 32645 CEPSA E

LA CORUÑA
Tel. (981) 22 02 25
Telex 86075 CEPSA E

LAS PALMAS
Tel. (928) 260700 / 27 72 86
Telex 95028 CEPSA E

TENERIFE
Tel. (922) 27 30 19
Telex 91005 CEPSA E

VALENCIA
Tel. (96) 126 64 12
Telex 62047 CEPSA E

CEUTA
Tels. (956) 51 31 00
Telex 78084 CEPSA E

EDITOR: INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)

DIRECTOR GENERAL: JESUS MUELA

REDACCION: RAUL GUTIERREZ VIDAL MATE

SECRETARIA DE REDACCION: VIRTUDES MARHUENDA M.^a CARMEN GUZMAN

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), M. A. Victoria Sánchez (De Costa a Costa y Sucedió en treinta días), Pilar García de la Barga, M.^a José Rodríguez González, Miguel A. Díez y Begoña Marugán

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20. 5.^a planta. MADRID 28004. Teléfonos 419 84 61 y 419 80 00. Télex: 23746-22107

Publicidad: Vicente Barberá. Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L. Padilla, 80 - 1.^o C - 28006 Madrid. Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid). Depósito Legal: M. 16 516/1973. NIPO: 201-86-013-0

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfonos (91) 419 39 64 y 419 07 24

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial.

Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



N más de 600.000 millones de pesetas se incrementará el próximo año el Presupuesto de la Seguridad Social, lo que supone un 12,7 por 100 de aumento sobre 1988, y casi 5 billones y medio de pesetas destinados a pagar pensiones, conceder asistencia sanitaria y ofrecer servicios sociales a la tercera edad y sectores más desfavorecidos.

ESTE considerable aumento de los recursos que el Gobierno dedicará en 1989 a la protección social, superior incluso al crecimiento que experimenta el Producto Interior Bruto, indica una clara expansión del gasto destinado a pensiones, asistencia sanitaria y servicios sociales y muestra, por otra parte, el esfuerzo económico que el Gobierno está dispuesto a realizar para mejorar los niveles de protección social que ha sido la tónica de los últimos años, de constante incremento de la participación de los gastos de Seguridad Social en el PIB.

MAS de la mitad del presupuesto de la Seguridad Social se dedicará en 1989 a las pensiones, que constituyen el principal componente del gasto social, con un presupuesto que casi se ha triplicado en los últimos siete años. Serán más de tres billones de pesetas, con un 11,4 por 100 de aumento sobre 1988, los que se dedicarán a pagar los casi 6 millones de pensiones que existen. Pensiones que serán revalorizadas en un 6,5 por 100 de media, pero acentuando aún más el reparto solidario del presupuesto destinado a la revalorización. Se trata de que suban en mayor medida las pensiones de los colectivos que cobran menos, de avanzar en una política dirigida a paliar las desigualdades.

LOS pensionistas de viudedad mayores de 65 años, los perceptores de pensiones mínimas y

los pensionistas de los regímenes agrario, autónomos y empleadas del hogar que no recibían aún 14 pagas, verán mejoradas sus pensiones el próximo año con subidas que van desde el 9 por 100 para las pensiones mínimas con conyuge a cargo, el 12,5 por 100 de subida de las pensiones de viudedad para mayores de 65 años, hasta el aumento del 15 al 22 por 100 que supondrá la revalorización y la adjudicación de una paga más a colectivos que aún no percibían 14 pagas, situación en la que se encuentran un millón de pensionistas de los regímenes de empleados del hogar, autónomos y agrario.

EL ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, ha calificado esta revalorización como la más importante de los últimos años y la más «solidaria». Es un paso importante pero no el último. Esta política de mejora de las pensiones mínimas y homogeneización de la protección incluye

editorial

PRESUPUESTOS SOLIDARIOS

además, el compromiso del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ante los interlocutores sociales de equiparar en tres años la pensión mínima familiar de jubilación e invalidez para mayores de 65 años al salario mínimo interprofesional neto.

UNA vez consolidado el sistema público de protección el objetivo es ampliar el nivel de prestaciones —y sobre todo de las pensiones de unidad familiar— hasta cuantías dignas equiparables a cualquier sistema protector europeo. El reto y el compromiso sigue en pie. ■

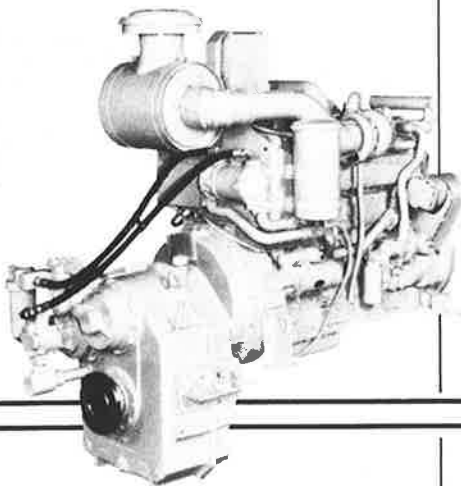


POTENCIA CUMMINS PARA BARCOS PESQUEROS

Hoy en día, implica mucho mantener una actividad de pesca rentable. Buenos barcos, buenas tripulaciones, fuerte equipo de trabajo y como siempre, un poco de suerte. Una cosa que no pueden Vds. confiar a la suerte es su potencia propulsora. Algunas mareas pueden ser muy cortas y la diferencia entre beneficio y pérdida puede determinarse en cuestión de días o incluso de horas. No pueden Vds. permitirse perder tiempo debido a una avería del motor. Con la potencia Cummins, no tienen Vds. que contar con la suerte. Los motores Diesel marinos Cummins han establecido en el sector la norma de seguridad de funcionamiento, fiabilidad, rendimiento y economía que es tan necesario en el entorno de hoy en día.

Vds. pueden contar con Cummins para tenerles en marcha hora tras hora, día tras día. Han sido proyectados específicamente para atender las necesidades de una actividad pesquera. Comparen la potencia marina Cummins con todas las demás. Creemos que querrán Vds. confiar en la experiencia, no en la suerte. Para más información, rogamos se pongan Vds. en contacto con:

Cummins ventas y servicios, S.A.
C/ Torrelaguna 56
28021 MADRID



Modelo	Número de cilindros	Servicio continuo kW (bhp) @ rpm
4B3.9M	4	55 (76) @ 2500
4BT3.9M	4	97 (130) @ 2500
6BT5.9M	6	134 (180) @ 2500
6BTA5.9-M	6	164 (220) @ 2500
N-855-M	6	145 (195) @ 1800
NT-855-M	6	217 (300) @ 1800
NTA-855-M	6	261 (350) @ 1800
KT19-M	6	272/317 (365/425) @ 1800
KTA19-M	6	373 (500) @ 1800
VTA28-M	12	504 (675) @ 1800
KT38-M	12	597 (800) @ 1800
KTA38-M	12	701 (940) @ 1800
KTA50-M	16	933 (1250) @ 1800

EDITORIAL 3

REPORTAJES

POLITICA PESQUERA ESPAÑOLA EN LA CEE 6
 SIGUEN EN SUSPENSO LAS AYUDAS EUROPEAS 9
 POR UNA FLOTA COMUNITARIA COMPETITIVA 12
 SE NEGOCIAN LOS PLANES DE VIABILIDAD 14
 III CONFERENCIA DE UGT-MERCANTE 15
 III CONGRESO DE LA MARINA CIVIL 16
 INEM: AMPLIACION DEL SUBSIDIO DE PARO 18
 PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL PARA 1989 21
 II RUTA DEL DESCUBRIMIENTO 32
 FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO 39
 LAS VIUDAS DE LOS PESCADORES 44
 MUJER Y MARINA MERCANTE (y 2) 54
 EL CONFLICTO DE LOS ESTIBADORES 61
 ISM Y LOS MARINEROS JUBILADOS EN MADRID 64

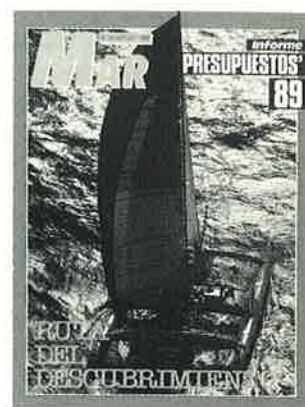
SECCIONES

GENTES DEL MAR 68
 DE COSTA A COSTA 74
 SUCEDIO EN TREINTA DIAS 78
 TE INTERESA SABER 82

Sept./octubre

1988

EN PORTADA



Tras la estela de Colón es el lema acuñado para la II Ruta del Descubrimiento. Una estela de 500 años, seguida ahora por veleros ultramodernos, vigilados por satélites y estaciones radiomarítimas, a través de un océano en el que, sin embargo, poco o nada ha cambiado.

N.º 263

Fe de erratas:

En la página 67, correspondiente al número 262 de MAR, en el pie de foto, se hace referencia a una entrevista, con Manuel Rodríguez cuando, en realidad, la fotografía corresponde a Nemesio Castro, Asesor Técnico Laboral del ISM de Vigo.

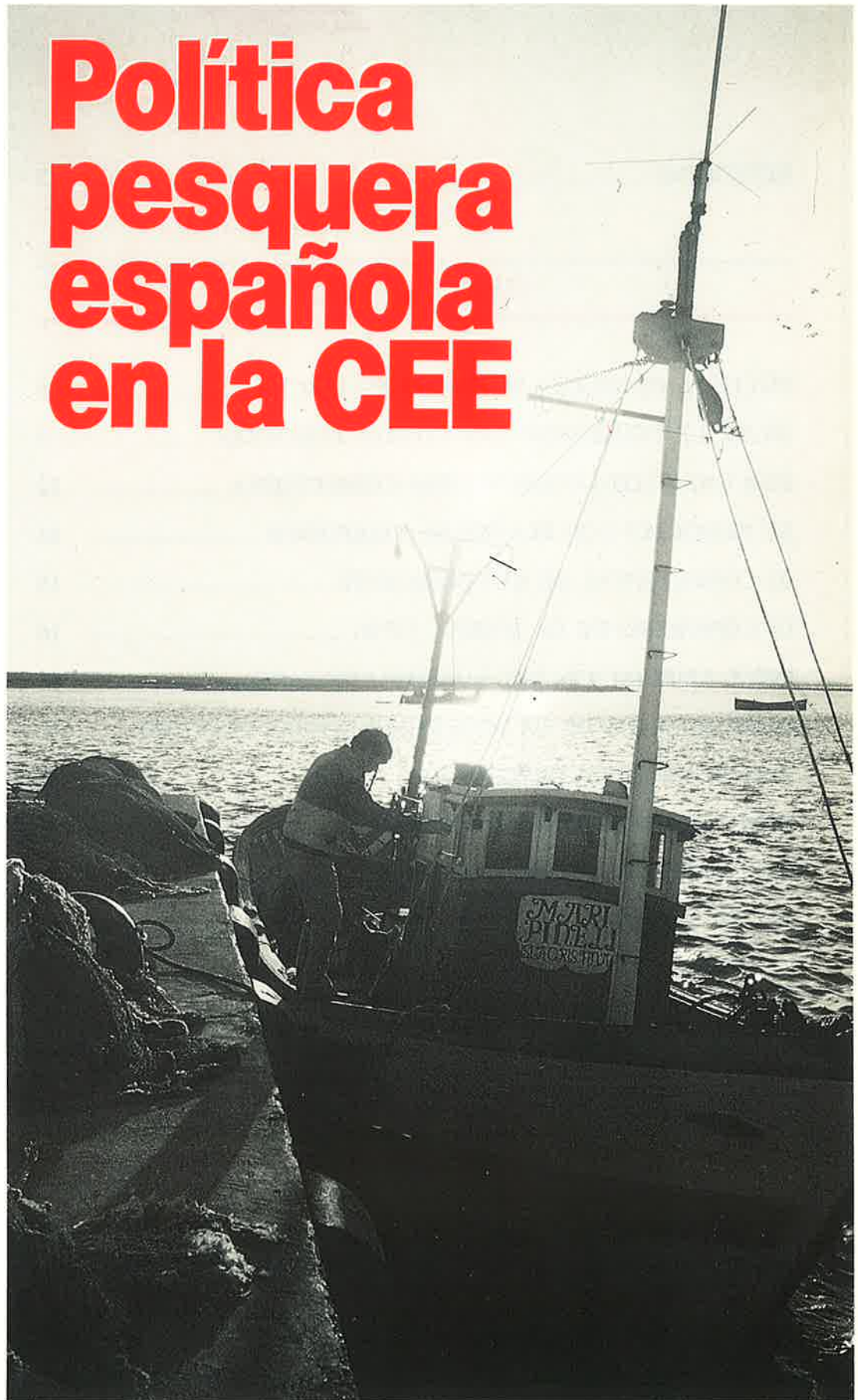
Para el primer semestre de 1989

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha ultimado ya el programa de política pesquera que España defenderá durante el primer semestre de 1989, cuando asuma la presidencia de la Comunidad Europea. Los objetivos se centran en una mejor asignación de recursos, en función de la evolución de cada flota; el mantenimiento de los acuerdos internacionales sobre caladeros; el apoyo a la política de estructuras, y un tratamiento más social para los sectores de la pesca menos favorecidos, como sería el caso de las embarcaciones españolas por debajo de los nueve metros de eslora, que no tienen acceso a las ayudas comunitarias.

EL Ministerio de Asuntos Exteriores, a través de la Secretaría de Estado para las Comunidades Europeas, ha trabajado durante los últimos meses en la elaboración de un amplio documento donde se contemplen todas las posiciones de partida que se van a defender para cada uno de los sectores de la actividad económica en el primer semestre de 1989, cuando España asuma la presidencia del Consejo de Ministros de la CEE. Prácticamente la totalidad de los Ministerios, con la excepción del de Agricultura, habían presentado ya las líneas maestras de esos programas. La Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura entregó, a su debido tiempo, esos objetivos que tratan de responder a los intereses especiales del sector pesquero español dentro del marco de la Comunidad.

Las posiciones de la Secretaría General de Pesca se fundamentan

Política pesquera española en la CEE



en los principios inspiradores de la política comunitaria de pesca: conservación de los recursos internos; asegurar unos recursos externos que mantengan la actividad de la flota; abastecimiento y equilibrio de los mercados; modernización de la flota con su adecuación a la capacidad productiva, y una política de investigación más desarrollada.

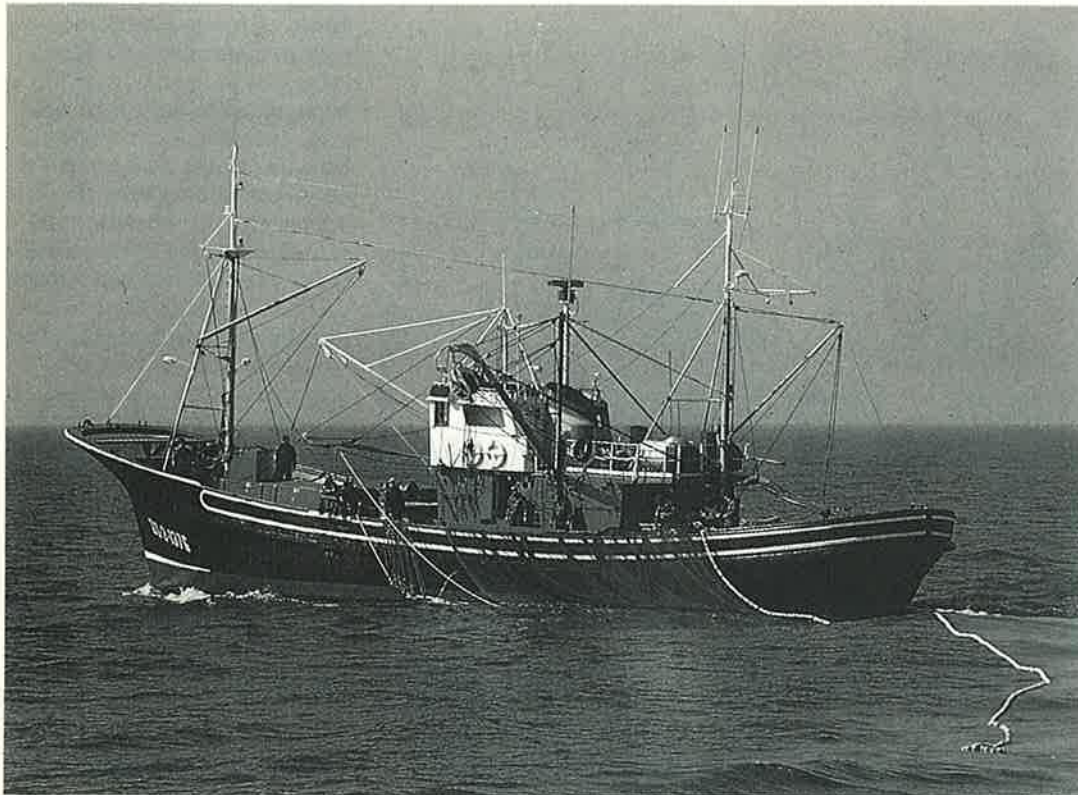
Junto a estos principios históricos, que se encuentran en la base de la política pesquera de la Comunidad Europea, las líneas de actuación contempladas por la Administración española pretenden responder, igualmente, a las

ne presencia en trece países, a los que se suman otros compromisos suscritos individualmente.

En política de mercados, se ha tratado, al igual que en los últimos años, que el peso de las regulaciones estuviera más compensado entre los países del norte, que tradicionalmente dominaron la política pesquera en la CEE, y los del sur. Finalmente, en política de estructuras, desde 1983 está en marcha un amplio plan para la adecuación de la flota a las necesidades del sector.

La presidencia española en la Comunidad, por lo que afecta al sector de la pesca, parte de la exis-

LA Administración española pretende lograr la extensión de las ayudas estructurales a los barcos con menos de nueve metros.



directrices que existen en la actualidad.

En política de recursos internos, Bruselas está desarrollando su actuación en tres puntos: medidas técnicas, como tamaño de mallas, peces, etcétera, para la conservación de los stocks; mejor evaluación de capturas, y mejores inspecciones.

En cuanto a la política de recursos externos, se mantiene una decidida posición para aumentar los acuerdos que permitan el acceso a nuevos caladeros. Con acuerdo comunitario, España tie-

tencia de unas normas ya previstas, sobre todo en lo que respecta a intereses en juego que tiene cada país, para los cuales se trataría de lograr un cierto equilibrio.

En la política de recursos pesqueros, existen discrepancias sobre el sistema de reparto de cuotas, fijado en 1983, por entender que no se adapta a la capacidad real de pesca de los doce miembros de la CEE. La Comisión pretende un sistema complementario al Total Admisible de Capturas (TACs), actualmente en vigor, así como con la limitación

del esfuerzo pesquero. En la política de recursos externos se tiene hacia el reforzamiento de esos acuerdos. En política de mercado, se busca la máxima liberalización de los intercambios. En política de estructuras, el objetivo último es lograr una flota muy competitiva en cuanto a coste, pero inferior en número a la actual. Finalmente, en política de investigación, la Comunidad Europea está buscando nuevos métodos para la administración y conservación de los recursos.

A la hora de definir lo que de-

berá ser la política de pesca que defienda España durante el mencionado semestre, la Secretaría General de Pesca contempla las posiciones y los intereses no exactamente coincidentes que tiene cada país. En líneas generales, se pone especial énfasis en destacar la existencia de serias divergencias entre los países del norte, que tradicionalmente dominaron la política pesquera de la CEE, y los del sur, reforzados por la presencia de España.

La actual política de conservación de recursos responde especialmente a los intereses del Reino Unido, Irlanda y Dinamarca, mientras que Francia y Holanda están acusadas de sobreexplotación. La Comisión de la Comunidad es propensa a seguir una línea conservacionista, aumentando todo tipo de controles. En la política pesquera exterior, cada país tiene intereses diferentes en cada uno de los caladeros. Italia y España apoyan mayores compromisos con los Estados Unidos. Italia quiere nuevas relaciones con Marruecos y Mauritania. Portugal pretende una mayor participación en África, mientras los países del norte están intranquilos por el coste que tienen esos acuerdos. La Comisión ha desarrollado una fuerte ofensiva para abrir nuevos caladeros en África al amparo de las relaciones con la ACP. Por el contrario, las dificultades son mayores con los países del norte, ante la exigencia de contraprestaciones referidas fundamentalmente a la apertura de los mercados comunitarios a sus productos.

En política de mercados, la Comisión apoya una mayor apertura a los intercambios, con el fin de lograr más estabilización en los precios. En política de estructuras, hay serias divergencias en la CEE. Los países del norte apoyan una reestructuración de la flota para potenciar una pesca más industrial. Por su parte, los estados del sur, sin renunciar a ese objetivo, defienden la concesión de ayudas para modificar la flota artesanal.

Ante el período de presidencia española, a grandes rasgos, éstas son algunas de las posiciones que

mantiene la Secretaría General de Pesca y los aspectos sobre los que se va a efectuar una mayor presión:

● *Política de recursos internos.* Para la Administración española, el sistema actual es excesivamente rígido, lo que da lugar, en muchos casos, a perjuicios sin sentido. El sistema de TACs está basado en estadísticas de hace varios años y se duda de que respondan a la realidad. Los reparos que se hacen por países no suelen responder a las necesidades y evolución de cada flota, por lo que se considera sería intere-

Desde la perspectiva española, la Comisión debería velar por optimizar los acuerdos introduciendo algunas modificaciones, en el caso de que algunos países no utilicen las cuotas asignadas. En el mismo sentido, se pretende que la Comisión fije nuevas directrices a la hora de negociar un nuevo acuerdo. Entre otras cuestiones, se estima que deberían tenerse más en cuenta las especies deficitarias en el seno de la Comunidad Europea, la posible rentabilidad de cada acuerdo, la flota pesquera disponible y el máximo equilibrio entre el acceso a los recursos y los mercados. Finalmente, en

LA **Secretaría General de Pesca prestará una especial atención a los problemas de la flota congeladora en los caladeros tradicionales.**

las cotizaciones del mercado; la existencia de medidas de salvaguardia para proteger a la producción comunitaria frente a terceros países; un mayor control para aplicar la política de contingentes, y la aplicación de restricciones suficientes para las exportaciones.

● *Política de estructuras.* Se estima que la actual normativa de la Comunidad se acerca paulatinamente al modelo español. El objetivo a medio plazo de ajustar capacidad a recursos es asumible por la Administración española, y sólo hay necesidad de introducir algunas modificaciones. La Secretaría General de Pesca defiende el funcionamiento de un registro comunitario de flota, un control de programas a partir de un seguimiento de la flota activa y un aumento de los fondos estructurales para el desarrollo de las estructuras pesqueras. En acuicultura se pretende un desarrollo basado en las necesidades de los mercados internos. España apoya el Programa Plurianual de estructuras de comercialización e industrialización de productos de la pesca, con especial atención a la sardina. Igualmente, se tratarán de ampliar esas posibilidades a Canarias, Ceuta y Melilla. La Administración española propone la elaboración de un programa de equipamiento portuario.

● *Política de investigación.* La política española en este campo tratará de favorecer la coordinación de los programas nacionales de investigación y desarrollo en cada país miembro de la CEE. Junto con Portugal, Italia y Grecia, se favorecerá la homologación de la formación y titulación de profesionales marítimo-pesqueros. Finalmente, en materia de pesca, España pretende unos mayores avances en la política social en el sector, con la extensión de las ayudas estructurales para los barcos con menos de nueve metros, tal y como se ha venido intentando durante los últimos dos años en Bruselas. En la misma línea, se intentará la aplicación de mayores ayudas para los pescadores afectados por los planes de inactividad. ■

Vidal MATE



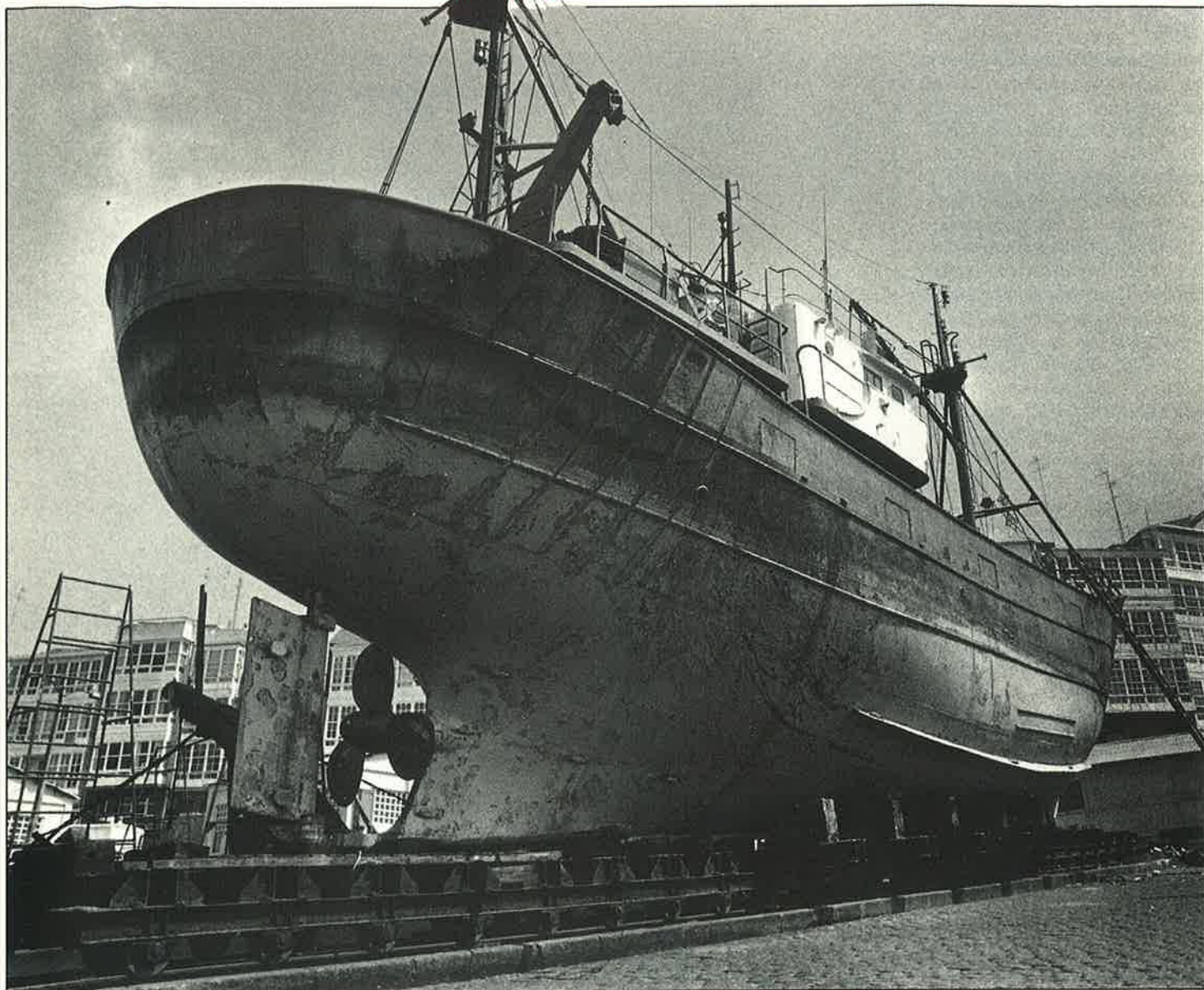
sante una readaptación de estos mecanismos. España entiende que se debería flexibilizar el sistema de Total Admisible de Capturas (TACs).

● *Política de recursos externos.* El objetivo de España es seguir la línea actual para mantener los compromisos vigentes y lograr una ampliación de acuerdos con otros países. Se trata de lograr unos recursos suficientes para abastecer el mercado de pescado fresco y las necesidades de la industria.

este mismo apartado, la Administración española sugiere la posibilidad de explorar las posibilidades que existen para que la flota acceda a los caladeros de los países iberoamericanos, como es el caso de Argentina. La Secretaría General de Pesca tiene en su agenda, como un dato importante, el prestar una atención especial a los problemas de la flota congeladora en los caladeros tradicionales.

● *Política de mercado.* En principio, son aceptables los plantea-

mientos que tiene en este apartado la CEE hasta 1992. Sin embargo, se considera que es posible avanzar para dar a los mismos una mayor operatividad y eficacia. En este sentido, España va a tratar de que sean más operativos los sistemas para la aplicación de compensaciones cuando se hacen intervenciones en el mercado; se quiere modificar el actual sistema para las primas por aplazamiento; la fijación de unos precios de referencia para ciertos productos, como la merluza, en función de



SIGUEN EN SUSPENSO

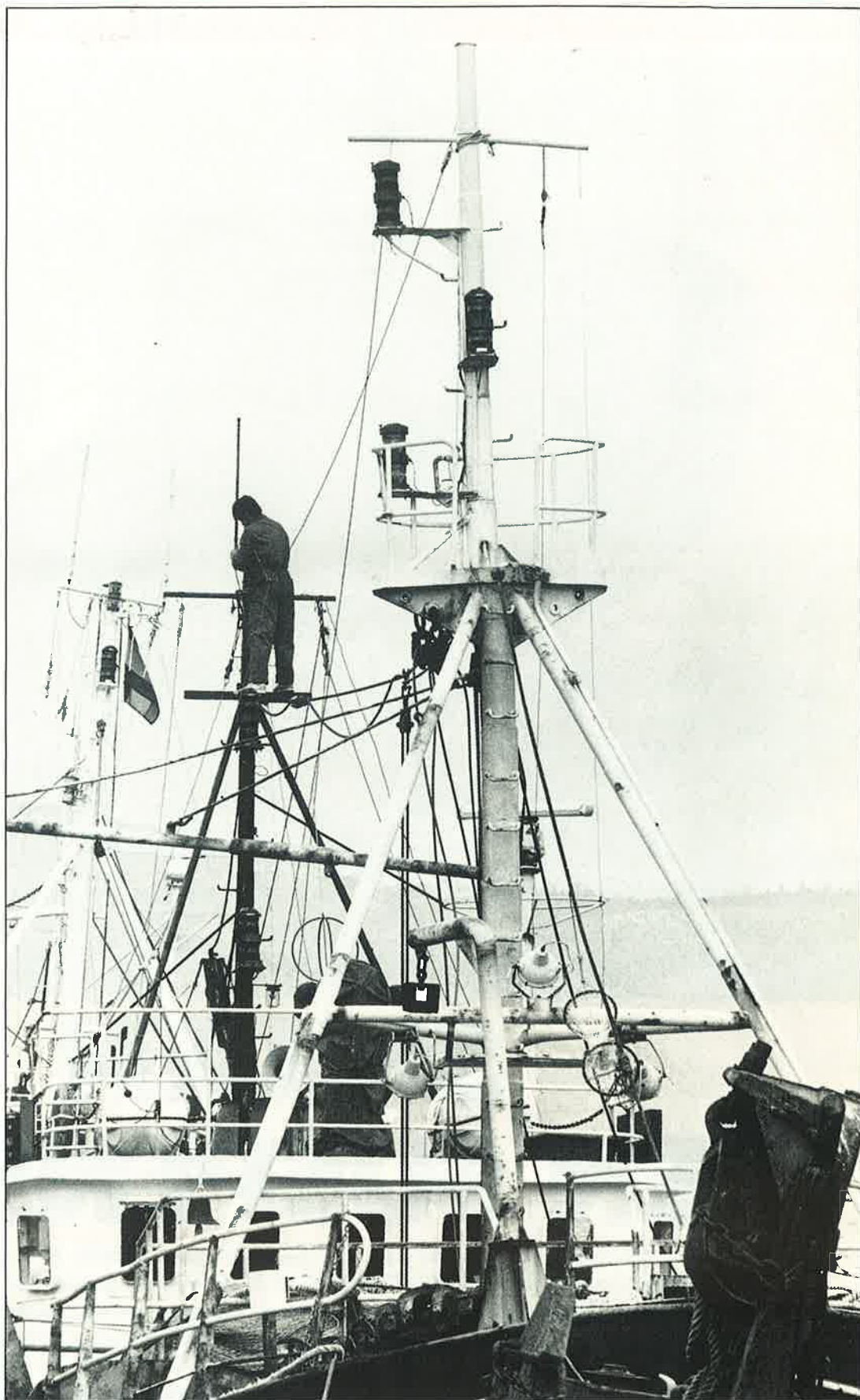
El plazo está marcado para el primer trimestre de 1989. El Comité de Estructuras de la Comunidad Europea, en su reunión del pasado mes de octubre, volvió a dar un nuevo aplazamiento para la concesión de ayudas destinadas a la construcción de nuevas embarcaciones para la pesca. El tiempo transcurrido desde el mes de abril no ha sido suficiente para aclarar la situación de cada una de las flotas pesqueras de los países miembros. En consecuencia, los proyectos para la construcción de barcos de pesca en España deberán esperar hasta el mes de marzo, aproximadamente. Para esa fecha es posible que hayan quedado solucionadas todas las dificultades de interpretación que se plantearon entre España y Bruselas.

DENTRO de la política de reforma para los diferentes sectores, puesta en marcha por la Comunidad Europea, una de las más importantes para el conjunto de la CEE, y especialmente para España, es la referida al sector de la pesca. La entrada de nuestro país en el marco comunitario, desequilibrando el peso que tradicionalmente habían tenido las pesquerías del norte, impulsó a la redacción de una nueva normativa que contemplase los problemas específicos de la «Comunidad sur». Fruto de esta ofensiva fue la publicación, a finales de 1986, del reglamento 4028, por el que se disponen las medidas encaminadas a reordenar la flota comunitaria, así como otras actuaciones para el desarrollo de las diferentes pesquerías.

A grandes rasgos, esa disposición estaba referida a los siguientes puntos: construcción y modernización de barcos de pesca, acuicultura y arrecifes artificiales. En los tres apartados, la respuesta del sector español ha sido muy elevada en los dos primeros años, tras la presentación de los planes quinquenales. En acuicultura, así como para la construcción de arrecifes artificiales, los proyectos nacionales y las correspondientes ayudas comunitarias se han desarrollado con normalidad. Igualmente no han existido problemas para los proyectos de modernización de embarcaciones pesqueras. Las dificultades se han centrado en los programas para la construcción de nuevas embarcaciones y la evolución de los censos.

El objetivo de la Comunidad Europea, al afrontar esta política, es lograr reducir el número de unidades de las flotas de los diferentes Estados miembros, a la vez que se consigue una modernización de la misma. Para ello, se dispuso la aplicación de unos mecanismos de control con el fin de que no se aumentase el número de unidades o la propia capacidad de pesca. En el caso de España, el objetivo era reducir unas 200.000 toneladas mientras las inversiones deberían suponer unos 213.000 millones de pesetas.

Durante el primer año de la



Se espera que, para el próximo mes de marzo, puedan reanudarse las ayudas comunitarias destinadas a la construcción de nuevas embarcaciones de pesca.

aplicación del programa, en 1987, sin la presentación todavía por España del Plan Quinquenal, los proyectos siguieron una tramitación normal en Bruselas y llegaron los recursos comprometidos para la construcción de nuevas embarcaciones, dineros de los que nuestro país percibió aproximadamente el 30 por 100 de todos los concedidos en ese período por la Comunidad Europea.

Los problemas se comenzaron a plantear en 1988. De acuerdo con los objetivos fijados en el Plan Quinquenal, España continuó el envío a Bruselas de los proyectos para la construcción de barcos. En el mes de abril, cuando se reunió el Comité de Estructuras Pesqueras de la Comunidad, se plantearon las dificultades. Bruselas entendía que diferentes países, entre ellos España, no estaban cumpliendo con las exigencias fijadas por la CEE en este programa y que se centraban en el no incremento del número de embarcaciones o en el tonelaje. La Comunidad Europea sospechaba que, lejos de reducirse la flota, se estaba produciendo un aumento de la misma en todos los Estados miembros, con la excepción de Portugal.

Como medida precautoria, en abril no se concedieron ayudas para la construcción de barcos, con la salvedad de Portugal. La solución quedaba aplazada para la reunión celebrada el pasado mes de octubre. En este nuevo encuentro del Comité de Estructuras Pesqueras de la Comunidad, tampoco hubo acuerdo entre los representantes pesqueros de los diferentes países y los responsables comunitarios. Bruselas seguía manteniendo que hay un desajuste en la evolución de la flota y que la misma no responde a la filosofía marcada por el Programa que insistía en su reducción. Esto ha supuesto que unos 3.000 millones de pesetas, de ayudas previstos para los proyectos que se deberían haber aprobado en 1988, pasan a engrosar las disponibilidades de 1989. En consecuencia, los recursos a conceder por el Comité en la reunión prevista para el primer trimes-



Más de un centenar de proyectos españoles para la solicitud de ayudas se encuentran bloqueados por la CEE. En toda la Comunidad, se encuentra paralizada la construcción de 700 barcos.

tre de 1989 se elevan a más de 4.000 millones de pesetas. Sin embargo, el aplazamiento en la concesión de las ayudas para la construcción de nuevos barcos, supone bloquear la construcción de unas 700 unidades en todos los países de la Comunidad, con la excepción de Portugal y Dinamarca, cuyas actuaciones no son importantes. En el caso español, hay más de un centenar de proyectos paralizados por Bruselas, cuyos efectos se pueden dejar sentir negativamente en los astilleros, que tenían con el sector de la pesca una posibilidad importante de ocupación.

Para las autoridades españolas, los problemas surgidos para la concesión de ayudas destinadas a la construcción de barcos, es una cuestión de criterios a la hora de interpretar la evolución de nuestra flota. La Comunidad Europea, para el seguimiento del censo, decidió en un primer momento hacer algo así como la cuenta de la vieja. Con-

tar el número de barcos cada semestre y hacer una comparación entre las altas y las bajas habidas en ese período concreto.

Según defiende la Administración española, ese criterio no tiene sentido por no responder a la realidad. La evolución de una flota no puede medirse semestralmente. En cuanto los barcos que se dan de baja, es algo automático, pero no sucede lo mismo con las nuevas embarcaciones cuya construcción puede durar unos tres años. Por este motivo, el hecho de que en este momento se den de alta más barcos que bajas respondería a decisiones de construcción adoptadas hace varios años. Para la Secretaría General de Pesca, no hay ninguna duda sobre el cumplimiento en España de la filosofía comunitaria en cuestión de bajas de barcos para la construcción de nuevas unidades. El aparente desajuste que ve la CEE en este momento, desaparecerá cuando se analice el

censo dentro de uno o dos años.

Las posiciones mantenidas por los representantes españoles parece han sido al fin recibidas y aceptadas por los responsables del Comité de Estructuras. Por este motivo se espera que en su próxima reunión, en el primer trimestre de 1989, se comiencen de nuevo a conceder las ayudas para la construcción de barcos. Resultado de este cambio de posición de la Comunidad Europea es el aplazamiento hasta febrero de 1990 de los trabajos de control sobre la evolución del censo de la flota pesquera, cuando inicialmente estaba previsto que se hiciera en febrero del próximo año.

Se espera que este aplazamiento en la construcción de más de 100 embarcaciones no suponga un problema para los diferentes astilleros ya que existe una seguridad casi absoluta en que las ayudas se obtendrán en los próximos meses. ■

Vidal MATE

MARINA MERCANTE

Durante las últimas semanas, la Marina Mercante ha sido protagonista en varios frentes.

Desde la perspectiva sindical, la III Conferencia Estatal de UGT-Mercante elaboró una treintena de medidas urgentes para solucionar los problemas del sector que fueron elevadas al Gobierno. Organizado por el COMME, tuvo lugar el III Congreso de la Marina Civil donde, desde todos los sectores implicados con el mar, se analizó la situación actual, con una conclusión mayoritaria: hay que reformar la Administración marítima.

Desde unas posiciones económicas, es importante el inicio de las conversaciones entre navieras y la Sociedad Estatal para la aplicación de los Planes de Viabilidad en la Marina Mercante, con el fin de adjudicar las ayudas. Finalmente, damos a conocer lo que va a ser la postura española en este sector, cuando el Gobierno asuma la presidencia en la Comunidad Europea en el primer semestre de 1989. Un conjunto de actuaciones y medidas que han puesto a la Mercante en el centro de la actualidad.



Objetivo español durante su presidencia en la CEE

UNA FLOTA COMUNITARIA COMPETITIVA

El Gobierno español defenderá el funcionamiento, en la Comunidad Europea, de un sector de la construcción naval competitivo con el resto de los países, según se desprende de la posición adelantada por la Administración de cara a la presidencia de la CEE en el primer semestre de 1989. Frente a la competencia de países como Japón o Corea, y las posturas más reacias de Alemania Federal, Holanda y Dinamarca, España entiende que son necesarias una serie de ayudas para no poner en peligro una actividad que ya ha sufrido un grave retroceso durante los últimos veinte años.

La actitud de la Administración española, ante el período de presidencia en la Comunidad Europea, parte de los graves problemas sufridos por el sector de la Mercante desde la década de los años 60, y que persisten todavía. Entre 1976 y 1986, la capacidad de producción en la Europa occidental se redujo en un 56 por 100, mientras las plantillas lo hacían en un 59 por 100. En el mismo período, estos descensos repercutían en Japón en un 34 y 60

Las acciones comunitarias se rigen por varias directivas, la última de las cuales deberá ser estudiada para su modificación bajo la presidencia española. Esta directiva distingue dos tipos de ayudas. Unas, para el funcionamiento, que no se aplican a España y Portugal, tienen un techo del 28 por 100 con posibilidad de revisión cada doce meses. Las ayudas para reestructuración pueden serlo para inversión o para el cierre total o parcial.

trucción de petroleros y graneleros convencionales.

La postura española, que se defenderá durante el primer semestre de 1989, se centra en los siguientes puntos:

a) Mantener una *construcción naval comunitaria competitiva* con el resto de los países, que no se limite a cierto tipo de barcos de elevado tonelaje o sofisticación. España entiende que, dentro de unos años, se puede producir una fuerte demanda de graneleros y petroleros de reposición,

Considerando que el mecanismo de apoyo en España es muy elemental, el sector nacional podría estar en condiciones de inferioridad respecto a otros países.

d) *Libertad de contratación*. La competencia comunitaria debería limitarse a vigilar para que no se supere el techo máximo establecido.

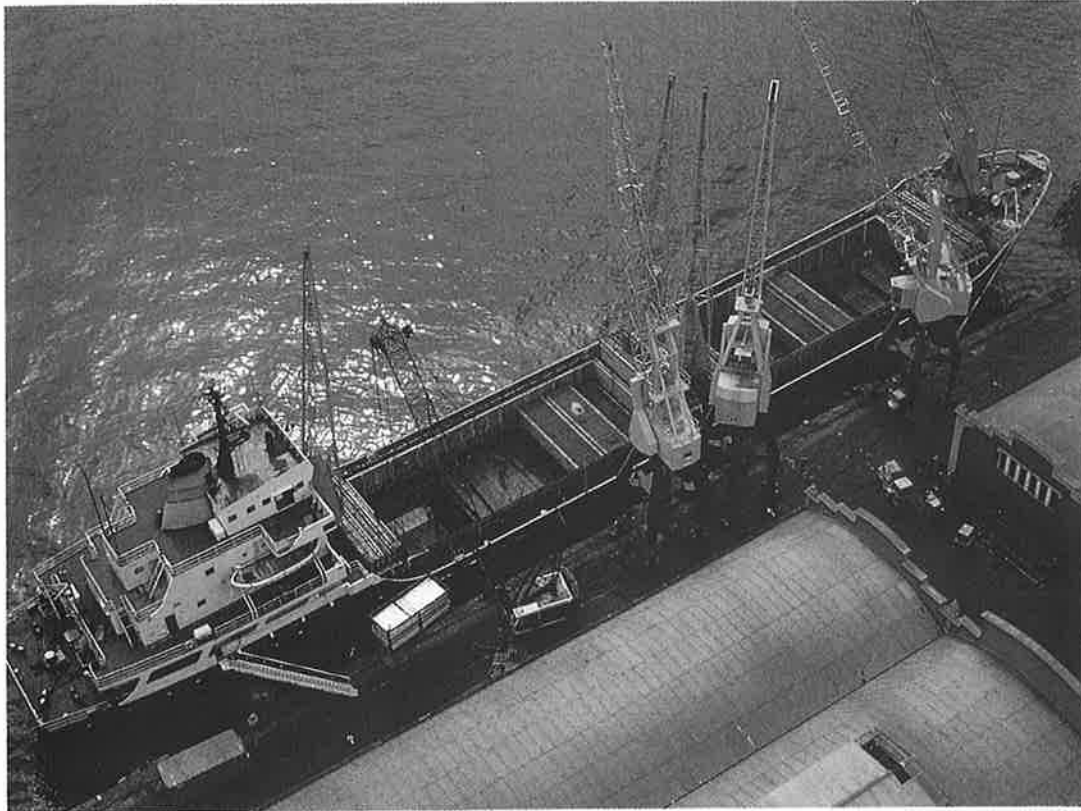
e) España defenderá el funcionamiento de *ayudas a la reestructuración* para mejorar la competitividad de los astilleros europeos frente a terceros países.

Finalmente, España defiende la aprobación de dos medidas para la concesión de ayudas sociales y regionales en las zonas castigadas por la reconversión naval. Dichas medidas podrían aprobarse durante la presidencia griega de la CEE.

La Administración española tiene como primer objetivo conseguir la viabilidad del sector naval en el país cuando expire el período transitorio que finaliza a finales de 1990. Por este motivo, se considera que las autoridades españolas deben continuar el proceso de ajuste para que los trabajadores incorporados a los Fondos de Promoción de Empleo, y que permanezcan en los mismos durante tres años, puedan prorrogar su estancia en los mismos durante dieciocho meses más. Con el mismo objetivo, se tratarán de establecer nuevas medidas de ayuda a la construcción y la demanda de barcos.

El Plan de Reconversión de 1984 supuso pasar de 1 millón de TRBC hasta solamente 445.000, de las que 225.000 correspondieron a los grandes astilleros. Las plantillas pasaron de 37.400 trabajadores a poco más de 24.000, en 1986.

En cuanto a nuevos contratos, la situación ha mejorado entre 1985 y 1987. En 1985, los nuevos contratos supusieron 209.000 TRBC. En 1986 pasaron a 198.000 TRBC y, en 1987, a casi 440.000 TRBC. Sin embargo, esta mejora no ha sido suficiente para solventar el grave problema de empleo que tiene el sector. ■



por 100, respectivamente. Por el contrario, en Corea, el aumento en la producción fue del 450 por 100 y del 79 por 100 en el personal.

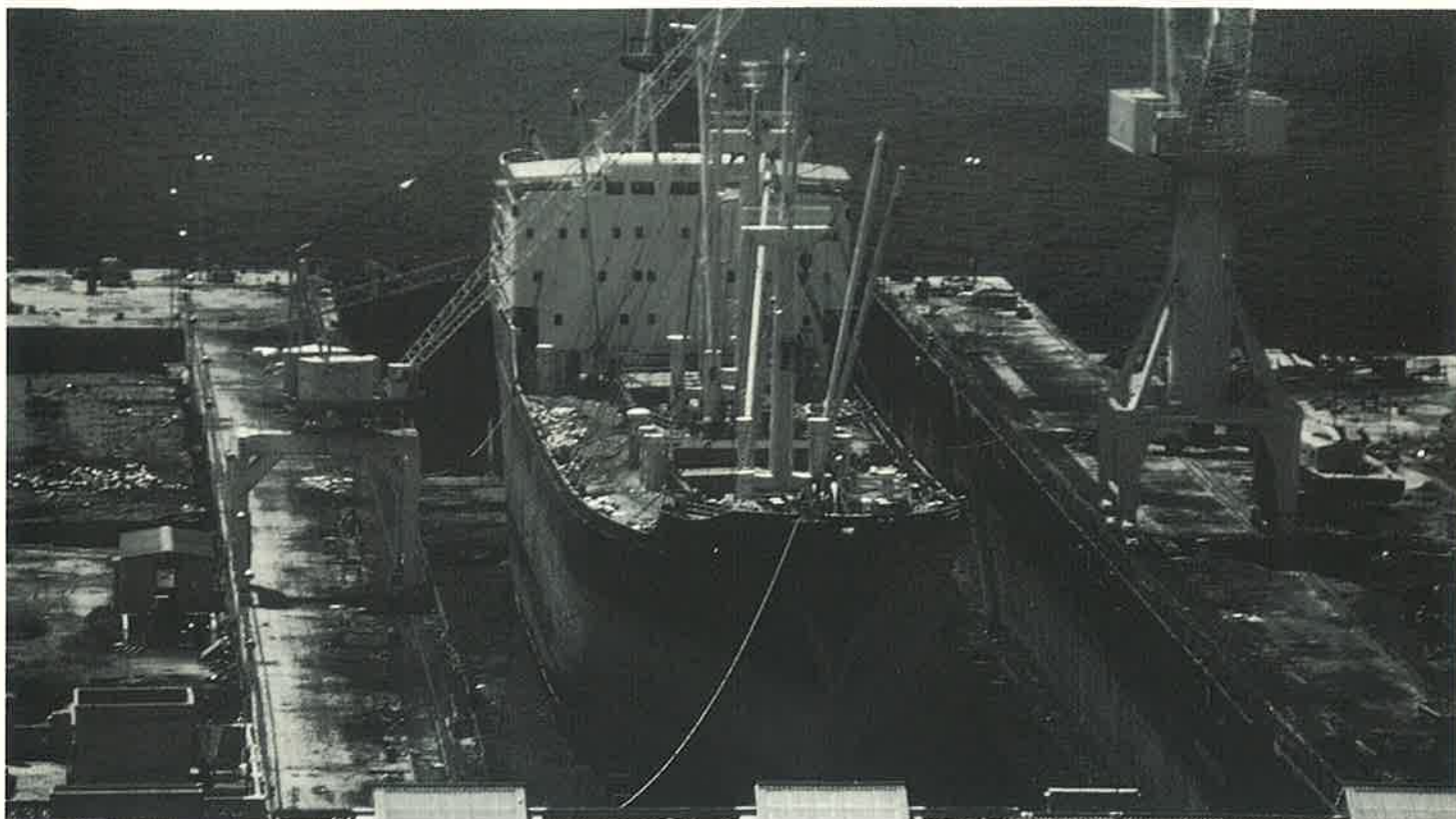
A consecuencia de esta crisis, la Comunidad Europea puso en marcha diversas medidas, con el fin de preservar el funcionamiento de los astilleros y lograr un sector competitivo. El objetivo final se centraba en potenciar la construcción de buques de alta tecnología, huyendo de las tecnologías medias, así como de mantener negociaciones en Japón y Corea para regular la competencia.

Ante el problema de la flota, en la CEE se han mantenido, en los últimos años, dos posiciones diferentes. Un grupo, formado por Holanda, Alemania y Dinamarca, entiende que las ayudas deben reducirse al máximo. En estos países se construyen buques de alta tecnología y disponen de diferentes vías de ayuda indirecta. El resto de los estados miembros estiman que se deben conceder ayudas para competir con el Extremo Oriente. España, Italia y Francia no apoyan las tesis de la Comisión, según las cuales se debería abandonar la cons-

que pueden ser construidos en el seno de la Comunidad. A la par que estos trabajos, se podrían desarrollar proyectos de investigación más desarrollo.

b) *Ayudas al funcionamiento*. España estima que no se puede decidir a priori su desaparición progresiva en 1990. A partir de esta fecha, corresponde a la Comunidad Europea decidir si se arbitran otros mecanismos de apoyo en función de los avances tecnológicos que se hayan introducido en el sector.

c) España defiende un *sistema de gran transparencia* en el conjunto de la Comunidad.



Administración y navieras iniciaron la negociación

SEGUN los datos manejados por la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, desde enero de 1986, cuando se aprobó el Plan de Flota, el sector ha perdido el 31,6 por 100 de su tonelaje. Finalmente, desde la constitución de la Comisión de Planes de Viabilidad, la reducción ha sido nuevamente importante, con una caída del 20,5 por 100. Actualmente, el número de barcos de la flota mercante asciende a tan sólo 489 unidades.

Para los responsables de las empresas del sector, estos datos son más que significativos de la profunda crisis por la que se atraviesa y, sobre todo, del grave retraso con que se están adoptando las soluciones.

El proceso para la aplicación de las medidas concretas en el sector de la Marina Mercante, tras más de dos años de espera, ha iniciado por fin su andadura con la puesta en marcha de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad. Su constitución fue aprobada el pasado mes de mayo por el Consejo de Ministros, con un capital social inicial de 50

PLANES DE VIABILIDAD

Como punto final de unas largas conversaciones entre la Administración y las navieras, durante los últimos días se han iniciado las negociaciones para la aplicación de los planes de viabilidad presentados por el sector. El objetivo está fijado para 1992, cuando, con la entrada en vigor del mercado único en la Comunidad Europea, España pueda disponer de un sector naval competitivo, reduciendo costes, y en línea con la competencia internacional

millones de pesetas aportado, en su totalidad, por el Estado con cargo al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. La Sociedad Estatal es el brazo ejecutivo de la Comisión Interministerial nombrada a este respecto para la adjudicación de las ayudas previstas por la Administración destinadas a la modernización del sector, con la aplica-

ción de los planes de viabilidad.

Teniendo en cuenta el proceso de deterioro que ha sufrido la flota en los últimos dos años, se considera que las negociaciones deben hacerse a un ritmo rápido para evitar mayores problemas. Dentro de los plazos previstos, un total de 89 empresas presentaron sus planes de viabilidad a la Comisión Interministerial, lo

que supone el 62 por 100 de las firmas que operan en el sector. Si se tiene en cuenta el número de barcos afectados por esos planes, el porcentaje es sensiblemente superior ya que, con 387 unidades, suponen el 73 por 100. Este conjunto de navieras, que han presentado planes estratégicos, tienen unos recursos propios de casi 70.000 millones de pesetas, un inmovilizado neto de casi 160.000 millones, y unas deudas contraídas con el BCI superiores a los 100.000 millones de pesetas.

La aplicación de los planes de viabilidad a este sector van a suponer unas ayudas por encima de los 40.000 millones de pesetas. De este montante, la mayor partida corresponderá a los grandes graneleros con casi 15.000 millones de pesetas; a las líneas regulares transoceánicas, con cerca de 11.000 millones de pesetas, y a los barcos de carga seca, con casi 10.000 millones de pesetas. Los buques de cabotaje accederán a casi 6.000 millones y los quimiqueros y gaseros a unos 2.000 millones de pesetas cada grupo. ■

V. M.



III Conferencia de UGT-Marina Mercante «URGE TOMAR MEDIDAS»

PARA los responsables de UGT-Marina Mercante, es importante abordar el problema de este sector desde una perspectiva política. En esta línea, el sindicato socialista urge la culminación de los trabajos iniciados por la COMIMAR para la reforma de la Administración marítima, con la creación de un Ministerio del Mar o, en su defecto, con la constitución de una Secretaría de Estado para asuntos marítimos dentro del actual Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Junto con esta nueva estructura, en opinión de UGT, se debería crear un Consejo Superior de la Marina Civil con carácter orgánico, así como el establecimiento de un mecanismo de control que vele por la aplicación de los convenios internacionales actualmente en vigor en nuestro país. En esta línea de organización de una nueva estructura, UGT apoya el funcionamiento de un servicio de guardacostas.

Según los dirigentes de UGT, es indispensable el establecimiento de un Plan de Transporte Marítimo Nacional a medio y largo plazo, definiendo en el mismo lo que es la flota de cabotaje y *tramp*. Se propugna una mayor coordinación entre las políticas sobre transporte marítimo y la de construcción naval. UGT-Marina Mercante estima urgente

Durante los pasados días 6, 7 y 8 de octubre tuvo lugar en Valencia la III Conferencia Estatal de UGT-Marina Mercante, donde se procedió a un profundo debate sobre la situación del sector desde la perspectiva socialista. El resultado de las discusiones se concretó en una treintena de propuestas de carácter político y sindical para la supervivencia y el relanzamiento de la Marina Mercante española que han sido elevadas al Gobierno. Este conjunto de medidas se considera que deben de tener una aplicación urgente, si se pretende acabar con la situación de deterioro que presenta el sector.

la paralización inmediata de todas las ventas de buques al extranjero por parte de la Sociedad de Gestión de Buques, así como la creación de una empresa estable y abierta a la participación accionarial de todos los navieros españoles con los buques que controle ahora y en el futuro.

En cuanto a la estructura de los puertos, UGT solicita una reducción de las tarifas portuarias así como una agilización de los trámites aduaneros por tráfico de cabotaje. Finalmente, demanda una racionalización de los servicios portuarios, así como la minimización de los costes del tráfico intermodal.

En cuanto a las medidas sindicales, las peticiones de UGT se concretan en los siguientes puntos:

1. Derogación urgente de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante.

2. La sustitución de la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante por un convenio colectivo.

3. Una mayor polivalencia a bordo de los buques en cuanto a la capacitación de oficiales, personal de maestranza y subalternos. Homologación de los certificados de capacitación y su riguroso control por parte de las entidades correspondientes.

4. Modificación de los cuadros mínimos de tripulaciones actualmente vigentes, fijando mínimos de seguridad, según las normas internacionales actuales. Redefinición de la organización de los trabajos a bordo de los buques.

5. Reciclaje de los excedentes laborales de la Marina Mercante y medidas laborales similares a las adoptadas para los trabajadores afectados por la reconversión naval.

6. Incremento de los coeficientes reductores, a efectos de jubilaciones de los tripulantes.

7. Ampliación de la cobertura de Seguridad Social a los marinos emigrantes y aplicación de los coeficientes reductores.

8. Exención total del IRPF para los marinos emigrantes.

Junto a este conjunto de propuestas, UGT-Marina Mercante defiende la puesta en vigor de las medidas que sean necesarias para la capitalización empresarial bajo la tutela y vigilancia de una comisión mixta integrada por Administración, empresas y sindicatos.

En cuanto a cuestiones internas del sindicato, no se han producido novedades destacables, la nueva ejecutiva está compuesta por los siguientes miembros: Luis María Franco, secretario sectorial; José Montero, secretario de Acción Sindical; Manuel Segada, secretario de Organización; José Luis Gallardo, secretario de Formación; Carlos Verdura, secretario de Administración, y Carlos Bonet, secretario de Prensa. ■

V. M.



Representantes de las diferentes Administraciones central y autonómica, altos cargos de los Ministerios relacionados con el mar, dirigentes sindicales, hombres de las empresas públicas y privadas relacionadas con el sector y marinos de a pie, participaron los días 8 al 11 de octubre, en el Pazo de Mariñán, La Coruña, en el III Congreso de la Marina Civil, organizado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante bajo patrocinio del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

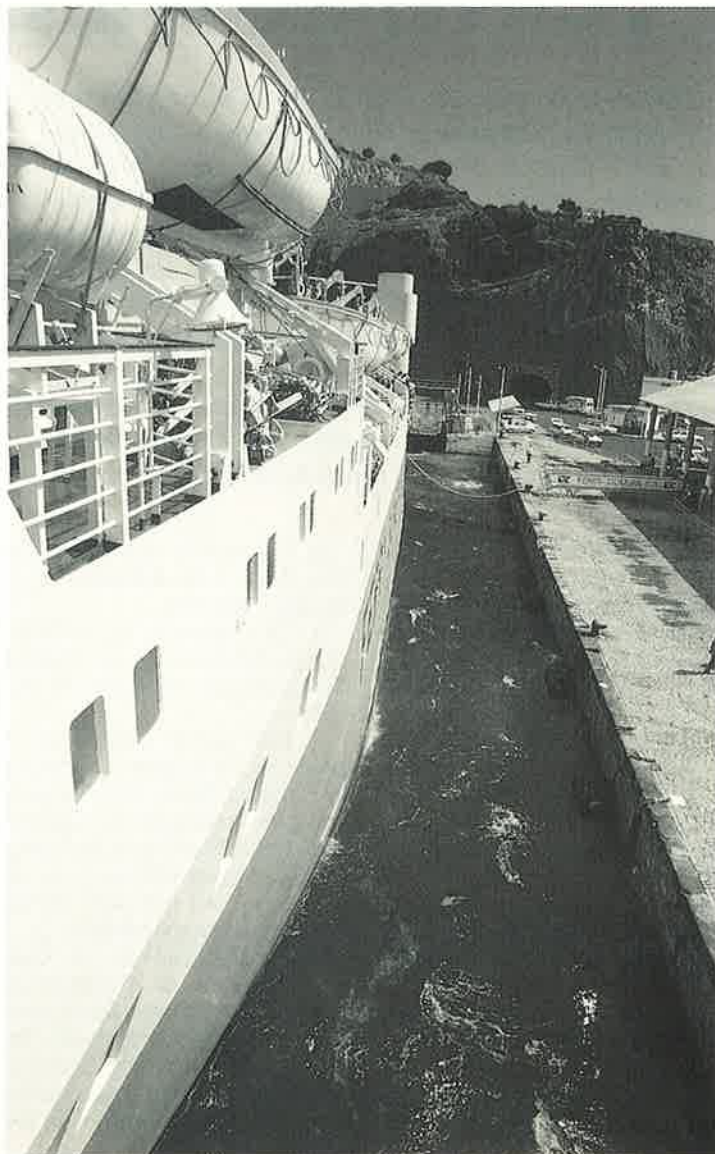
III Congreso de la Marina Civil

«REESTRUCTURAR LA ADMINISTRACION MARITIMA»

DURANTE el Congreso se debatieron algunos de los principales problemas que afectan, en este momento, a la Marina Civil desde las perspectivas sindicales, administrativas, políticas y empresariales. Una de las principales conclusiones, al término de estas jornadas, es la necesidad urgente de reestructurar la Administración marítima española unificando la actual dispersión de competencias.

Según lo discutido en este III Congreso de la Marina Civil, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones mantiene unas inadecuadas y obsoletas estructuras periféricas, lo que supone un grave perjuicio para el papel que podría desarrollar España en el tráfico marítimo mundial. Igualmente, se acusa a la Administración de no cumplir la legislación marítima vigente, especialmente en los convenios internacionales suscritos por España en materia de seguridad, salvamento, comunicaciones y control del tráfico.

Para los asistentes a este Congreso, sería indispensable adecuar nuestras estructuras a las existentes en otros países de la Comunidad Europea, con la creación, entre otras cosas, de un Cuerpo Superior de Marineros Civiles que, como un brazo ejecutor de las competencias marítimas de una Secretaría de Estado, sería capaz de hacer cumplir la legislación actual, mejorando con ello la presencia de nuestro país en el marco marítimo internacional.



En opinión de los marinos civiles asistentes al Congreso, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ha olvidado por completo los asuntos marítimos y permanece ajeno a las inquietudes y soluciones que precisa el sector, soluciones que se pretende sean asumidas por los responsables de este departamento. El objetivo final de los marinos civiles sería «recuperar la España marítima» con soluciones inmediatas y efectivas que logren situar al país donde le corresponde.

Dentro del conjunto de las ponencias discutidas en este Congreso en materia sindical, destaca la posición mantenida por el Sindicato Libre de la Marina Mercante. Para esta organización es importante ir hacia una unidad sindical, con una serie de objetivos entre los que caben resaltar los siguientes: planes de viabilidad que consoliden las empresas públicas; conversión de los contratos eventuales en fijos; paralización de los intentos para reducir los cuadros indicadores mínimos; erradicación de las guardias de doce horas; puesta en marcha de fondos de formación ocupacional; prestaciones para los marinos que hayan perdido su puesto de trabajo en los últimos cinco años; incremento de los coeficientes reductores de la edad de jubilación; abolición de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante; garantía de los derechos laborales para todos los tripulantes. En cuanto al ámbito de la Comu-



nidad Económica Europea, el SLMM aboga por unos reglamentos que paralizen las banderas de conveniencia, incluyendo los registros *Offshore*; garantizar el cabotaje y el servicio insular en cada Estado con las propias flotas; posibilitar que el 40 por 100 del comercio exterior de la CEE se haga con banderas de los países de la Comunidad, una política global de construcción y ayudas para la formación ocupacional de los marinos en paro.

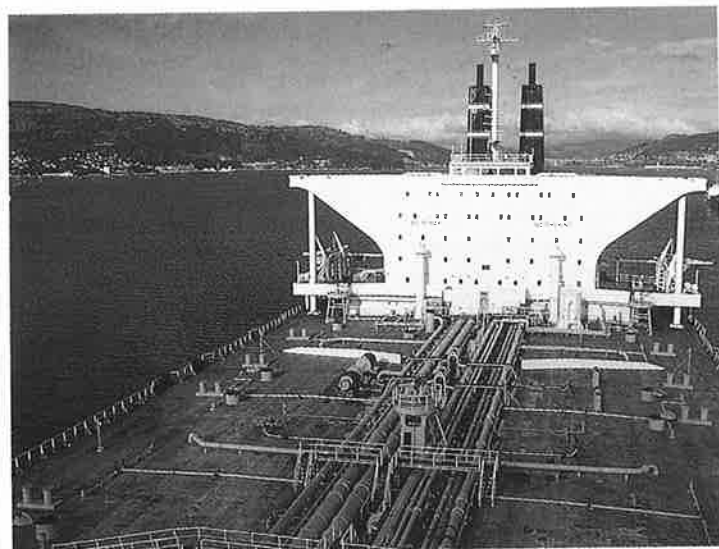
Por parte del secretario general del COMME, Joaquín Buelga, se expusieron las soluciones que, en su opinión, serían necesarias para poner en marcha una política marítima en España. Entre estas medidas se insiste en la reforma de la Administración marítima; el desarrollo de planes de viabilidad para los armadores; la formación adecuada del personal. El responsable del COMME reconoció que, a pesar de existir graves lagunas, en muchos aspectos se ha puesto de manifiesto una decisión en medios oficiales para buscar soluciones, aunque en muchos casos las respuestas finales se quedan bloqueadas.

El III Congreso de la Marina Civil fue clausurado por el

VII Pleno del COMME

Coincidiendo con el III Congreso de la Marina Civil, y también en el Pazo de Mariñán, tuvo lugar el VII Pleno del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, reunión que tiene lugar cada año. En esta ocasión no se han producido cambios en la composición de los órganos directivos y continúa al frente, como secretario general, Joaquín Buelga García.

Para el próximo Pleno del COMME, a celebrar el año que viene, está prevista la renovación del 50 por 100 de los puestos directivos de la organización, proceso que se iniciará en el primer semestre de 1989. ■



director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, quien llamó la atención sobre el comportamiento de las flotas mundiales durante los últimos años. José Antonio Madiedo apuntó el fuerte crecimiento que estaban teniendo en el contexto mundial las flotas de los países del Este y otros en vías de desarrollo, no imputable a las banderas de conveniencia sino a un fuerte desarrollo empresarial. Esta situación de crecimiento en determinados países ha coincidido con una reducción de flota en la CEE que ha pasado de significar el 30 por 100 en el contexto mundial a solamente el 17 por 100.

Frente a las críticas y exigencias de los marinos para la unificación de las quinientas competencias que están diseminadas en 13 ministerios, José Antonio Madiedo reconoció la necesidad de la reforma, aunque rechazó las duras críticas dirigidas contra el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones señalando que en los últimos años se había hecho más por el sector que en cualquier otro período similar de la historia española. ■

V.M.

En los presupuestos
del INEM para 1989

SE AMPLÍA EL SUBSIDIO DE PARO

Un aumento importante en las prestaciones por desempleo y la potenciación de las actuaciones destinadas a la creación de puestos de trabajo son las líneas fundamentales que se contemplan en los presupuestos del Instituto Nacional de Empleo (INEM) para el próximo año. La Administración, dentro de las posibilidades del presupuesto, pondrá en marcha en los próximos meses, desde enero de 1989, una política más abierta para la cobertura de los parados, especialmente cuando se superen los 45 años y sean considerados como de larga duración.

SEGUN los datos del INEM, el presupuesto de este organismo para potenciar las políticas activas de mercado del trabajo, y la reforma del propio Instituto, asciende a unos 290.000 millones de pesetas. Esta cantidad supone 54.000 millones de pesetas más que el año pasado, lo que significa un crecimiento del 24 por 100.

Para funcionamiento e inversiones del INEM, cuya reforma ha sido objeto de negociaciones con los sindicatos, en 1989 se destinan 60.208 millones de pesetas, 8.000 millones de pesetas más que en 1988. Ello supone un crecimiento del 14 por 100, porcentaje que se suma al 24 por 100 que se produjo en 1988. De esta forma, en un plazo de dos años

se ha pasado de 42.500 millones de pesetas, en 1987, a los 60.200 millones de pesetas en 1989.

La partida más importante y la que experimenta un mayor crecimiento es la referida al fomento del empleo, la orientación y calificación profesional y la colocación. Para estos fines se han destinado 120.234 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento de 44.000 millones de pesetas, un 58 por 100 más que en 1988. Estos aumentos afectan especialmente a las bonificaciones de cuotas a la Seguridad Social asociadas a las medidas de empleo, a subvenciones para la contratación y a los diferentes convenios con las Administraciones Públicas para la creación de empleo.

Para la formación ocupacional

y las Escuelas-Taller se destinan 104.600 millones de pesetas, lo que significa un crecimiento del 6,7 por 100 sobre 1988. La subida se destina fundamentalmente a reforzar las actividades del programa de Escuelas-Taller. El resto del presupuesto se mantiene estable, tras crecer un 52,3 por 100 en 1988. En 1989 el objetivo será mejorar la calidad y la gestión de cursos y programas.

El presupuesto del Instituto Nacional de Empleo para 1989 asciende a 1,2 billones de pesetas, lo que supone un aumento del 14,7 por 100 sobre 1,038 billones de pesetas que tuvo el de 1988. Este aumento de 165.000 millones de pesetas servirá para ampliar la protección por desempleo, financiar la reforma del INEM y apoyar diferentes medidas para crear puestos de trabajo. Por primera vez, las cifras globales de este presupuesto incluyen los programas cofinanciados con el Fondo Social Europeo.

Del conjunto de las partidas del INEM, la más importante, con 913.682 millones de pesetas, está destinada para las prestaciones por desempleo. Esta cifra representa un aumento de 111.000 millones de pesetas sobre los gastos previstos por este concepto para 1988, y representan un crecimiento del 13,2 por 100.

Dentro de las actuaciones previstas por el Ministerio de Trabajo a través del Instituto Nacional de Empleo, destacan las referidas al aumento de cobertura para los trabajadores en paro. De acuerdo con las disponibilidades presupuestarias, la Administración ha tratado en los últimos años de ampliar esa franja con el fin de llegar al máximo de personas. Los presupuestos de 1989, según primeras estimaciones oficiales, pueden suponer el aumento en el número de personas con alguna cobertura en unas 200.000, con edades superiores a los 45 años. Ello supone que, en 1989, el número de pa-





número de 847.000 personas. Esta cifra supone un 38,7 por 100 más que la existente en agosto de 1984, fecha en la que entró en vigor la Ley sobre protección por desempleo, que afecta a unas 236.000 personas en términos absolutos.

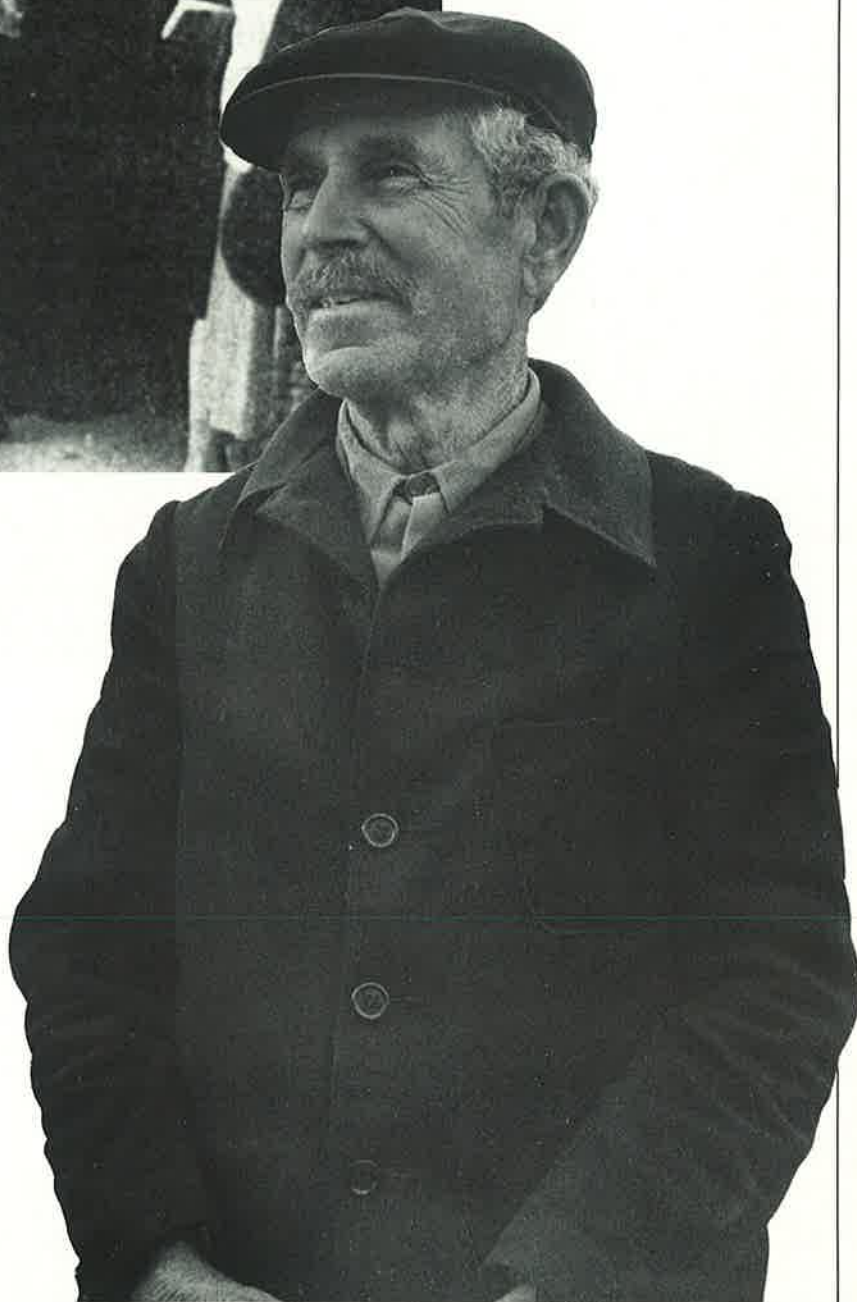
La cifra de beneficiarios por desempleo total se incrementa hasta 1.242.000 personas, si se consideran también los 287.000 trabajadores beneficiarios del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social y los 108.000 expedientes en trámite, que normalmente se resuelven de forma favorable y con carácter retroac-

rados con algún tipo de subsidio puede llegar a 1.450.000 personas, incluyendo en este colectivo a los del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social, los parados procedentes de la reconversión y los subsidios que tramitan sus prestaciones.

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social inició hace algunos meses conversaciones para la modificación de las prestaciones por desempleo con una serie de propuestas, según se contemplan en el cuadro adjunto, que entrarán en vigor a partir del próximo año. Frente a las altas peticiones sindicales, se pone en marcha un mecanismo que permite seguir avanzado en la mejora de las prestaciones por desempleo, sin renunciar a los objetivos de creación de puestos de trabajo.

Según los datos de la Administración, a finales del pasado mes de mayo, los trabajadores beneficiarios por las prestaciones por desempleo totalizaban un

La ampliación de la protección por desempleo afectará, principalmente, a los parados de larga duración y los de mayor edad.



PERIODOS MAXIMOS DE PRESTACION TRAS LA REFORMA

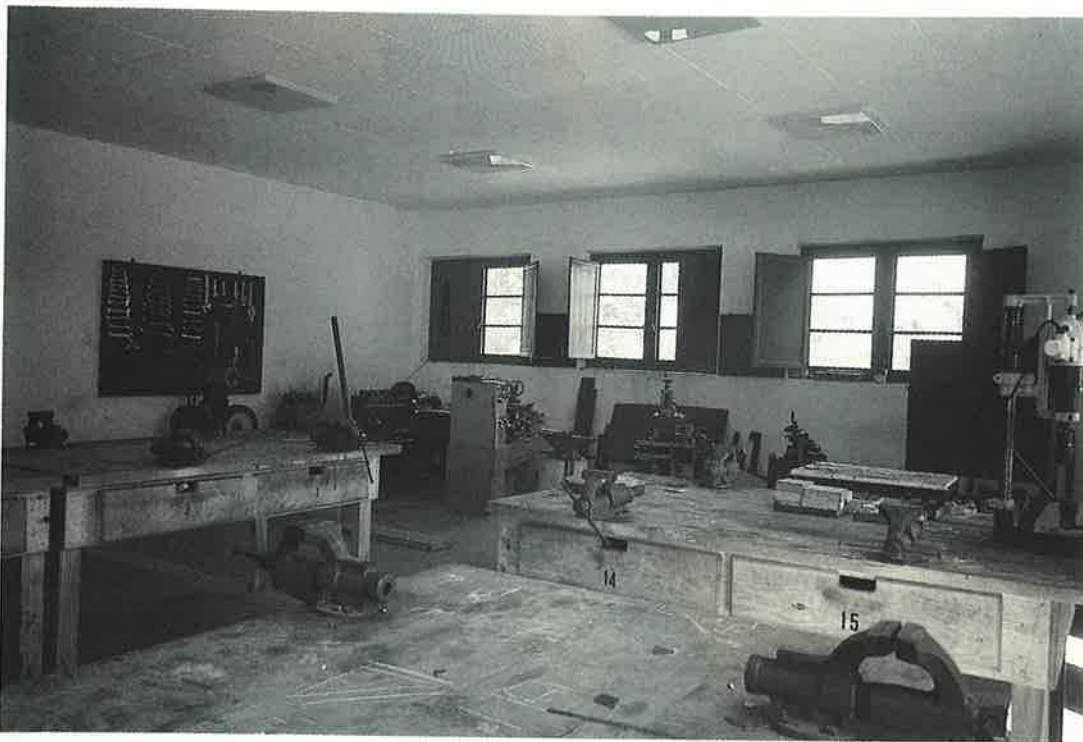
(Entre paréntesis periodos máximos antes de la reforma)

Las cifras corresponden a número máximo de meses de prestación

Prestación	Con responsabilidades familiares						Sin responsabilidades familiares			
	Menores de 45		45-50		Mayores de 50		Menores de 45		Mayores de 45	
	Contrib.	Asistenc.	Contrib.	Asistenc.	Contrib.	Asistenc.	Contrib.	Asistenc.	Contrib.	Asistenc.
Cotizaciones previas										
2-4 años	12-21 (=)	18 (=)	12-21 (=)	18 (=)	12-21 (=)	18 (=)	12-21 (=)	0 (=)	12-21 (=)	9 (0)
4 años y más	24 (=)	18 (=)	30 (24)	18 (=)	30 (24)	24 (18)*	24 (=)	6 (0)	30 (24)	12 (0)

(*) Al alcanzar los 55 años, prórroga indefinida hasta cumplir edad de jubilación.

Adicionalmente se conceden seis meses de subsidio a los desempleados que hayan agotado los dieciocho meses de prestación asistencial antes del mes de marzo y sigan en paro.



Para la formación ocupacional y las Escuelas-Taller se destinan 104.600 millones de pesetas, con un incremento del 6,7 por 100 respecto a 1988.

tivo. Además de estas vías, existen otros procedimientos para proteger las situaciones de desempleo. En 1987, 700.000 personas recibieron algún tipo de protección, al margen de los beneficiarios directos, 200.000 a través del Plan de Formación e Inserción Profesional, 170.000 personas como beneficiarios de prestaciones por desempleo en la modalidad de pago único y, otras 300.000 personas, a través de convenios del INEM y las Administraciones Públicas.

La protección por estas vías ha supuesto también un importante aumento de los beneficiarios ya que, a través del Plan de Forma-

ción e Inserción Profesional, se ha pasado de 130.000 personas, en 1985, a las 450.000 de 1987.

Dentro de las posibilidades presupuestarias, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha propuesto a los sindicatos una serie de medidas encaminadas a la ampliación de los periodos de desempleo. La identificación de los colectivos más afectados por la situación de desempleo está determinada por dos variables: el tiempo que llevan en el paro y su edad. Según los datos de la encuesta de la Población Activa del primer semestre de este año, dentro de los parados, el 61,5 por 100 llevan más de un año en esa

situación, y el 44 por 100 cumplen ya dos años.

Esta situación afecta especialmente a los trabajadores de mayor edad. Ellos son quienes tienen las mayores dificultades para colocarse, razón por la cual no es extraño que lleguen a agotar sus periodos máximos de prestaciones, aunque sean de mayor duración.

De acuerdo con estas cifras, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha diseñado los proyectos de reforma para la mejora de las coberturas por desempleo, atendiendo a los colectivos de parados de larga duración, o con edades superiores a los 45

años. En el caso de los jóvenes, la preocupación oficial se orienta en su inserción e integración en el mundo del trabajo. El Ministerio de Trabajo no es ajeno a las situaciones de fraude que se están produciendo en diferentes sectores y tratará de poner en marcha los mecanismos penalizadores.

De acuerdo con estas situaciones y, siempre dentro de los límites que marcan las disponibilidades presupuestarias, se ha diseñado un conjunto de medidas encaminadas a la ampliación de la protección por desempleo, prolongando por un lado los periodos de ayuda y, por otra parte, ampliando el colectivo de personas afectadas. Según esos criterios, los principales beneficiarios serán los parados de larga duración y los de mayor edad.

Para los parados de larga duración, que han agotado periodos de prestaciones, mediante la ampliación de la protección se les trata de incorporar nuevamente al sistema. Dentro de este colectivo, se ofrecerá mayor protección a los trabajadores que hayan superado los 45 años. Considerando la edad como criterio selectivo, se tendrán en cuenta especialmente los trabajadores con más de 50 años.

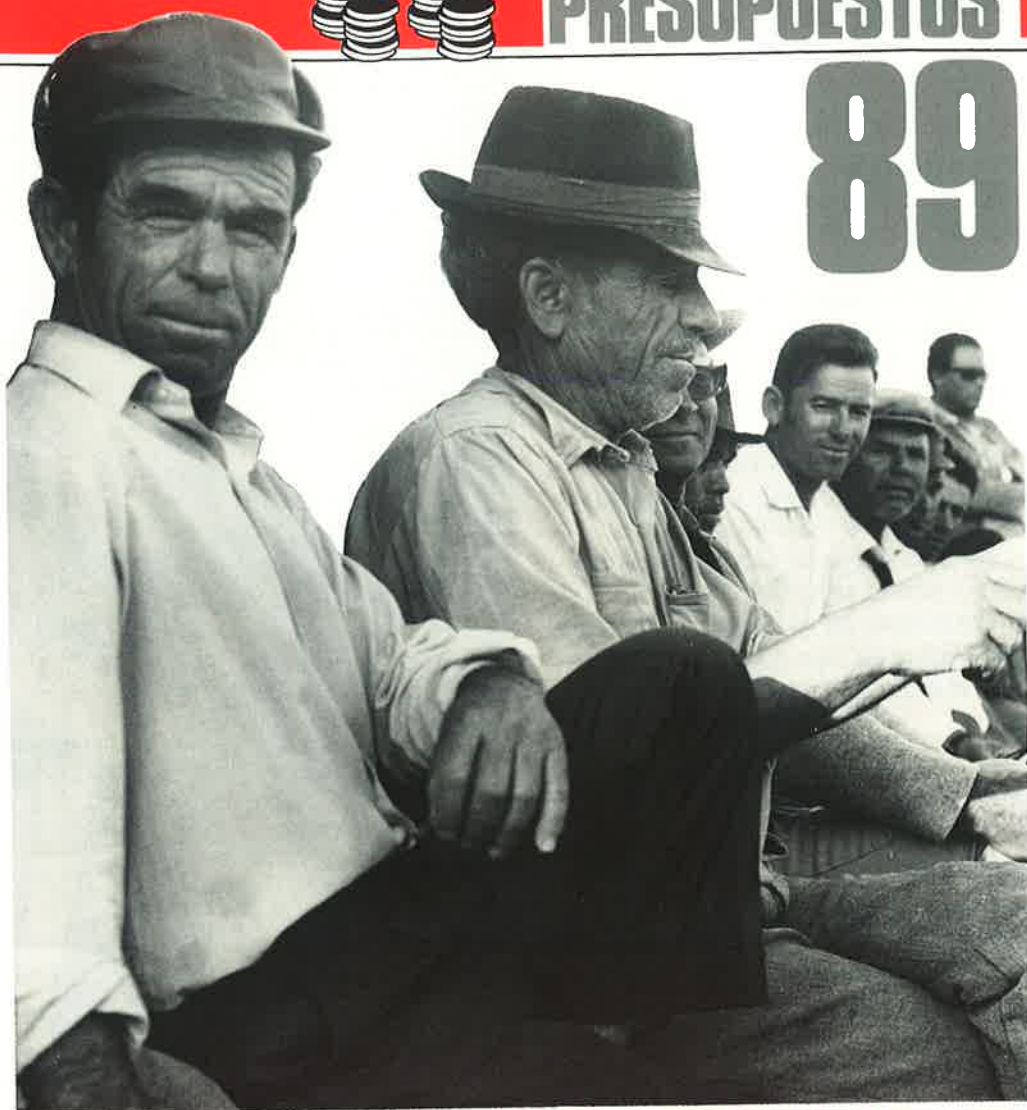
Este conjunto de ampliaciones para las prestaciones por desempleo constituyen un paso más, según fuentes de la Administración, para avanzar en la protección a los colectivos menos favorecidos. Las organizaciones sindicales plantearon peticiones más elevadas, cuya acogida no era posible dentro de los límites presupuestarios. ■

V. M.



PRESUPUESTOS'

89



Los presupuestos de la Seguridad Social ascienden a 5,46 billones de pesetas

**Aumenta
la cobertura
social**



PRESUPUESTOS '89

El aumento de la protección social, mejorando las condiciones de los colectivos menos protegidos y ampliando las prestaciones a nuevos grupos, constituye el eje central de la filosofía que ha presidido la elaboración de los presupuestos de la Seguridad Social para 1989. Según el proyecto aprobado por el Gobierno, el presupuesto asciende a 5,46 billones de pesetas, lo que significa una subida del 12,7 por 100 sobre las cifras de 1988, y un aumento de 615.000 millones de pesetas. Este crecimiento está muy por encima de los niveles previstos para la inflación en ese período y constituye un importante esfuerzo económico del Gobierno para extender la cobertura de la Seguridad Social a diferentes colectivos, a la vez que se mejoran las condiciones de los grupos con ayudas más bajas.

INCREMENTO DE PENSIONES

Clase de pensión	Incremento anual %
PENSIONES MINIMAS	
Pensiones mínimas de Regímenes Especiales a las que se reconoce una paga más:	
— Mínimos de Viudedad igual o mayor a 65 años:	
• En R.E. Autónomos y E. Hogar	21,88
• En R.E. Agrario	21,15
— Mínimos de Jubilación/Invalidez con cónyuge a cargo:	
• En R.E. Autónomos y E. Hogar	18,08
• En R.E. Agrario	17,38
— Mínimo de Viudedad menor de 65 años:	
• En R.E. Autónomos y E. Hogar	15,38
• En R.E. Agrario	14,70
— Mínimos de Jubilación/Invalidez sin cónyuge a cargo:	
• En R.E. Autónomos y E. Hogar	15,38
• En R.E. Agrario	14,70
Pensiones Mínimas restantes:	
— Mínimos de Viudedad igual o mayor a 65 años.....	12,5
— Mínimos de Jubilación/Invalidez con cónyuge a cargo	9
— Mínimo de Viudedad menor de 65 años.....	6,5
— Mínimos de Jubilación/Invalidez sin cónyuge a cargo	6,5
— Mínimos de Orfandad y Favor Familiares.....	6,5
RESTANTES PENSIONES	
— Hasta 44.040 Pts/mes y SOVI	4,5
— De 44.041 a 84.000 Pts/mes.....	4
— De 84.001 Pts/mes en adelante:	
• Anteriores a la Ley 26/1985	3.000 p/m
• Acogidos a la Ley 26/1985	4



Manuel Chaves destaca el esfuerzo económico efectuado para incrementar los niveles de protección en nuestro país.

LA SITUACION DE LAS PENSIONES

EVOLUCION DE LOS IMPORTES DE PENSIONES POR CLASE

Clases	1977	1978	1979	1980
Invalidez	97.517	140.668	191.822	229.707
Jubilación	219.471	317.409	407.910	472.244
Viudedad	66.687	99.772	129.962	150.689
Orfandad	8.866	12.805	16.379	19.230
Favor familiares ..	1.303	2.273	2.895	3.179
TOTAL	393.844	572.927	748.968	875.049

NUMERO DE PENSIONES (a 31 de diciembre). Total sistema

Clase	1976	1977	1978	1979
Jubilación	1.959.012	2.019.397	2.079.288	2.133.513
Invalidez	713.107	801.581	883.295	962.319
Viudedad	787.766	847.465	912.651	974.093
Orfandad	109.380	115.061	122.555	129.455
Favor familiares ..	14.476	15.793	16.765	17.917
Otras	8.264	611	504	400
TOTAL	3.592.005	3.799.908	4.015.058	4.217.697

EL presupuesto de 1988 suponía una participación de la Seguridad Social en el Producto Interior Bruto del 12,7 por 100, porcentaje que se consideraba ya como muy elevado. En los presupuestos para 1989, esa participación crece hasta el 12,9 por 100, lo que hacía manifestar al secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, ante la comisión correspondiente del Congreso, que nos encontrábamos ante los presupuestos más sociales e importantes de la historia de la Seguridad Social. Por su parte, el ministro de Trabajo, Manuel Chaves, señalaba que este importante aumento de los recursos, destinados a la protección social a través de la Seguridad Social, pone de relieve el esfuerzo económico efectuado para incrementar y mejorar los niveles de protección en nuestro país.

Según los datos contenidos en el proyecto, nos encontramos ante un presupuesto que otorga un claro impulso a la

Según Adolfo Jiménez, nos encontramos ante los presupuestos más sociales e importantes de la historia de la Seguridad Social.

protección social, conservando estricta fidelidad a la intención y los propósitos de la planificación y programación de años procedentes. La mejora actual de las condiciones económicas han hecho posible, en este momento con menores limitaciones, intensificar el programa de protección social, sin comprometer el sistema.

La atención preferente a la creación de empleo, la obligada reducción del déficit público y el necesario control de la

inflación, entre otros puntos, han hecho aconsejables determinadas limitaciones para poner en marcha una política social más generosa, objetivo en el que se pretende seguir avanzando.

Desde una perspectiva económica, el presupuesto tiene un equilibrio entre ingresos y gastos, un equilibrio financiero, logrado sin apelar al endeudamiento y dando una completa aplicación protectora a todos los recursos obtenidos.

A grandes líneas, el presupuesto de la Seguridad Social para 1989 se caracteriza por las siguientes cuestiones:

- La dotación a la cobertura de las pensiones, que supera en un 11,43 por 100 a la de 1988, permitirá una mejora de las mismas en un 6,5 por 100, porcentaje que se incrementa de forma más importante en los niveles mínimos, con el objetivo de vincular progresivamente estas pensiones al Salario Mínimo Interprofesional.

- Se produce una universalización y mejora de la asistencia sanitaria, dotándola de un crédito que excede en un 16,23 por 100 al de 1988.

- La ampliación y perfeccionamiento de los servicios dispensados a ancianos y minusválidos, con una dotación para servicios sociales que tiene un crecimiento interanual del 39 por 100.

- Con el presupuesto para 1989 se logra una clarificación en la estructura financiera que racionaliza su distribución entre las esferas contributiva y no contributiva, con un claro deslinde entre la aportación del Estado, que queda técnicamente afectada a la cobertura de la asistencia sanitaria, y del completo a mínimos de las pensiones.

- Finalmente, los nuevos presupuestos suponen un esfuerzo en la gestión de prestaciones, así como en la configuración de una administración recaudatoria de la Seguridad Social.

Las actuaciones de la Seguridad Social encaminadas a la mejora de la protección según el presupuesto para 1989, se centran en los apartados referentes a pensiones, asistencia sanitaria y servicios sociales.

El crédito asignado para la prestación de pensiones se entronca en el conjunto de las prestaciones económicas, cuya dotación global asciende a 3,6 billones de pesetas, lo que supone el 66,04 por 100 del presupuesto. Esta cantidad

ES (millones de pesetas)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
	298.661	389.603	479.060	575.638	637.721	708.480	769.935	830.771	907.568
	593.064	680.066	816.773	955.631	1.099.010	1.264.841	1.398.117	1.548.970	1.734.536
	186.662	214.898	256.972	295.386	335.546	381.985	423.165	472.841	540.455
	24.283	28.252	32.433	36.569	40.081	44.534	47.308	51.502	54.355
	4.219	4.946	5.782	6.506	7.202	7.995	8.521	9.486	9.794
	1.106.889	1.317.765	1.591.020	1.869.730	2.119.560	2.407.835	2.647.046	2.913.570	3.246.708

Fuente: Cuentas y Balances del Sistema de la Seguridad Social 1977-1987. Presupuestos 1988 y 1989.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
	2.190.247	2.261.999	2.307.016	2.362.191	2.422.918	2.470.122	2.535.626	2.618.895	2.626.835
	1.024.413	1.106.402	1.215.367	1.331.710	1.419.934	1.459.383	1.490.439	1.516.942	1.518.529
	1.026.614	1.093.130	1.145.028	1.190.973	1.236.686	1.288.430	1.338.290	1.390.433	1.395.732
	137.819	144.815	149.104	151.541	153.949	155.622	157.598	158.800	158.697
	19.094	20.082	20.971	21.701	22.423	22.880	23.466	23.713	23.723
	247	184	157	95	89	80	73	66	67
	4.398.434	4.626.612	4.837.643	5.058.211	5.255.999	5.396.517	5.545.492	5.708.849	5.723.583

Fuente: Memoria Estadística del INSS.



PRESUPUESTOS '89

significa una dotación adicional de 346.000 millones sobre lo presupuestado en 1988.

Los créditos destinados a pensiones, propiamente dichos, ascienden a 3,24 billones de pesetas, lo que equivale a un aumento de 333.000 millones de pesetas, lo que significa un incremento del 11,43 por 100. De esta cifra, 174.000 millones de pesetas permitirán una subida media de las pensiones en un 6,5 por 100, mientras los restantes 160.000 millones de pesetas se

destinan a la cobertura de las nuevas pensiones, por ampliación del colectivo durante este período.

El objetivo de la Administración, con esta política de incrementos en las pensiones, es el mantenimiento del poder adquisitivo en términos generales, con especial atención para las que tienen unas cuantías más bajas. Como en el presupuesto del año anterior, se ha huido de unas subidas uniformes o lineales. A corto plazo, se pretende una

Los créditos destinados a pensiones, propiamente dichos, ascienden a 3,24 billones de pesetas.

reducción de las discriminaciones que se arrastran del pasado, para que todos los colectivos se acerquen al Sa-

lario Mínimo Interprofesional. Al final de este ciclo de ajuste se pretende que:

1.º La pensión mínima de jubilación o invalidez de 65 o más años con cónyuge a cargo, a la que se otorga un carácter familiar, se equiparará al Salario Mínimo Interprofesional neto, es decir, a la cuantía específica del mismo menos las cuotas a cargo del trabajador (en la actualidad un 6 por 100 de aquél).

2.º La pensión mínima de jubilación e invalidez mayor de 65 años sin cónyuge a cargo, considerada como pensión individual, alcanzará el 85 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional neto.

3.º La pensión mínima de viudedad para pensionistas de 65 o más años será de igual cuantía que la de jubilación o invalidez individual a que se refiere el punto anterior.

4.º Aunque no están integradas en esta función, cabría señalar aquí los efectos de ofrecer con mayor perspectiva la política de prestaciones económicas, la significativa revalorización prevista para el subsidio de garantía de ingresos mínimos, cuyo incremento interanual será del 13,08 por 100, análogo también, como en años anteriores, al aplicable a las pensiones asistenciales para enfermos y ancianos del extinguido Fondo de Acción Social, revalorización que irá asociada a la reducción en un año de la edad mínima para el acceso a la pensión de vejez, fijada en adelante en 67 años.

El incremento de las pensiones se ha hecho de forma solidaria, tratando de mejorar las más bajas para acercarlas

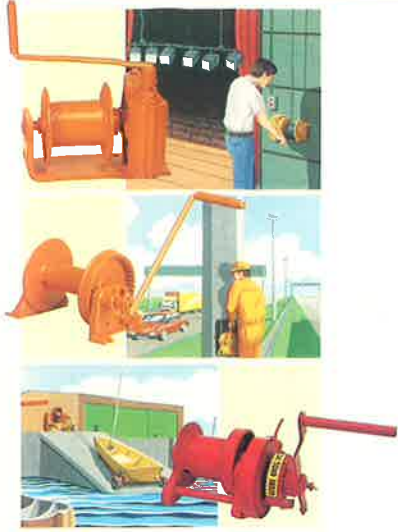
PRESUPUESTO RESUMEN DE LA SEGURIDAD SOCIAL AÑO 1989

Detalle por funciones de gastos (millones de pesetas)

Funciones y subfunciones	1988	% participac.	1989	% participac.	Diferencia	
					Absoluta	% Δ
Prestaciones económicas	3.264.847	67,29	3.610.866	66,04	346.019	10,60
— Pensiones	2.913.540	60,05	3.246.708	59,38	333.168	11,44
— I. L. T.	205.916	4,24	220.118	4,03	14.202	6,90
— Invalidez provisional	37.335	0,77	31.875	0,58	-5.460	-14,62
— Protección a la familia	45.313	0,93	46.673	0,85	1.360	3,00
— Otras prestaciones económicas ...	9.949	0,21	10.143	0,19	194	1,95
— Gestión de prestaciones económicas	52.794	1,09	55.349	1,01	2.555	4,84
Asistencia sanitaria	1.401.615	28,89	1.629.087	29,79	227.472	16,23
— Atención primaria	271.204	5,59	267.760	4,90	-3.444	-1,27
— Atención especializada	444.577	9,16	551.945	10,09	107.368	24,15
— Otras prestaciones sanitarias	10.237	0,21	15.291	0,28	5.054	49,37
— Servicios generales	20.259	0,42	23.411	0,43	3.152	15,56
— Transferencias a CC.AA.	655.338	13,51	770.680	14,09	115.342	17,60
Servicios sociales	87.408	1,80	121.487	-2,22	34.079	38,99
— Atención a minusválidos	25.760	0,53	44.004	0,80	18.244	70,82
— Atención a la tercera edad	19.334	0,40	23.949	0,44	4.615	23,87
— Otros servicios sociales	10.606	0,22	12.461	0,23	1.855	17,49
— Servicios generales	6.387	0,13	7.616	0,14	1.229	19,24
— Transferencias a CC.AA.	25.321	0,52	33.457	0,61	8.136	32,13
Tesorería e informática y otros	89.833	1,85	98.974	1,81	9.141	10,18
— Gestión de tesorería	52.619	1,08	52.985	0,97	366	0,70
— Apoyo informático a la gestión de la S.S.	10.507	0,22	16.583	0,30	6.076	57,83
— Otros servicios comunes	26.707	0,55	29.406	0,54	2.699	10,11
Operaciones financieras de M.P.A.T.	28.686	0,59	29.120	0,53	434	1,51
— Operaciones financ. de M.P.A.T. ..	28.686	0,59	29.120	0,53	434	1,51
TOTALES	4.872.389	100,42	5.489.534	100,40	617.145	12,67
A deducir: dotación para amortiz.	20.207	0,42	21.738	0,40	1.531	7,58
PRESUPUESTO NETO	4.852.182	100,00	5.467.796	100,00	615.614	12,69

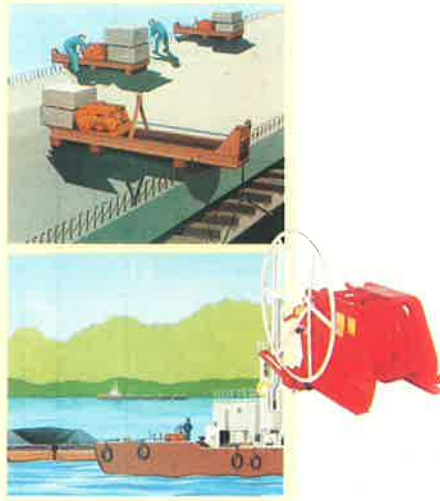
HAND WINCHES

CABRESTANTES MANUALES DE 250 A 3.000 Kg



BARGE & CONSTRUCTION WINCHES

CABRESTANTES MANUALES-ELECTRICOS DE 5 A 68 TN



OPTIMA

CABRESTANTES ELECTRICOS DE 250 A 2.800 Kg



DINKY TUGGER

CABRESTANTES PORTABLES / NEUMATICOS ELECTRICOS



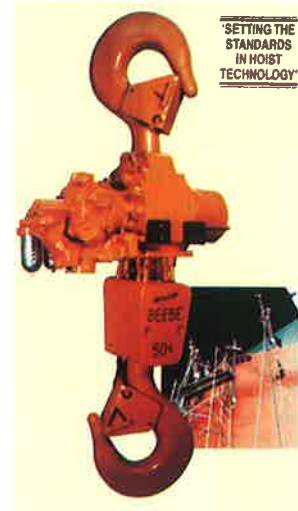
HERCU-LINK

POLIPASTOS ELECTRICOS CADENA 5 A 50 TN



HERCU-LINK

POLIPASTOS NEUMATICOS DE 5 A 100 TN



SETTING THE STANDARDS IN HOIST TECHNOLOGY

SETTING THE STANDARDS IN HOIST TECHNOLOGY

FORCE 5 WINCHES

CABRESTANTES NEUMATICOS DE 500 A 10.000 Kg



ULTRA-LO™

POLEAS Y POLIPASTOS CONSTRUCCION REDUCIDA



N.Z.R. S.A.

Avda. de Baviera, n.º 7
28028 MADRID
Tels. 564 35 35 - 564 35 17
Fax. 564 35 23



al Salario Mínimo Interprofesional, a la vez que se han corregido desajustes entre los diferentes regímenes para su armonización. Respondiendo a esta filosofía, cerca de un millón de pensionistas, pertenecientes a regímenes especiales como el agrario, autónomos y empleadas de hogar, percibirán a partir de 1989 una paga más sobre las recibidas en 1988. Conjugando ambos factores, subidas no lineales en las pensiones y tratamiento especial para estos tres regímenes especiales (ver cuadro donde se refleja el incremento de las diferentes pensiones).

Para la extensión y mejora de la protección a la salud, el presupuesto de 1989 destina un total de 1,62 billones de pesetas. Esta cantidad supone un aumento interanual del 16,23 por 100, equivalente a 227.500 millones de pesetas. Con ello, entre otros objetivos, se pretende una ampliación de la cobertura de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social a personas sin recursos económicos suficientes, lo que supondrá su extensión a más de un millón de nuevos beneficiarios. Se dedicarán dotaciones importantes, unos 78.000 millones de pesetas, para ampliar la red asistencial, modernizar y perfeccionar su equipamiento.

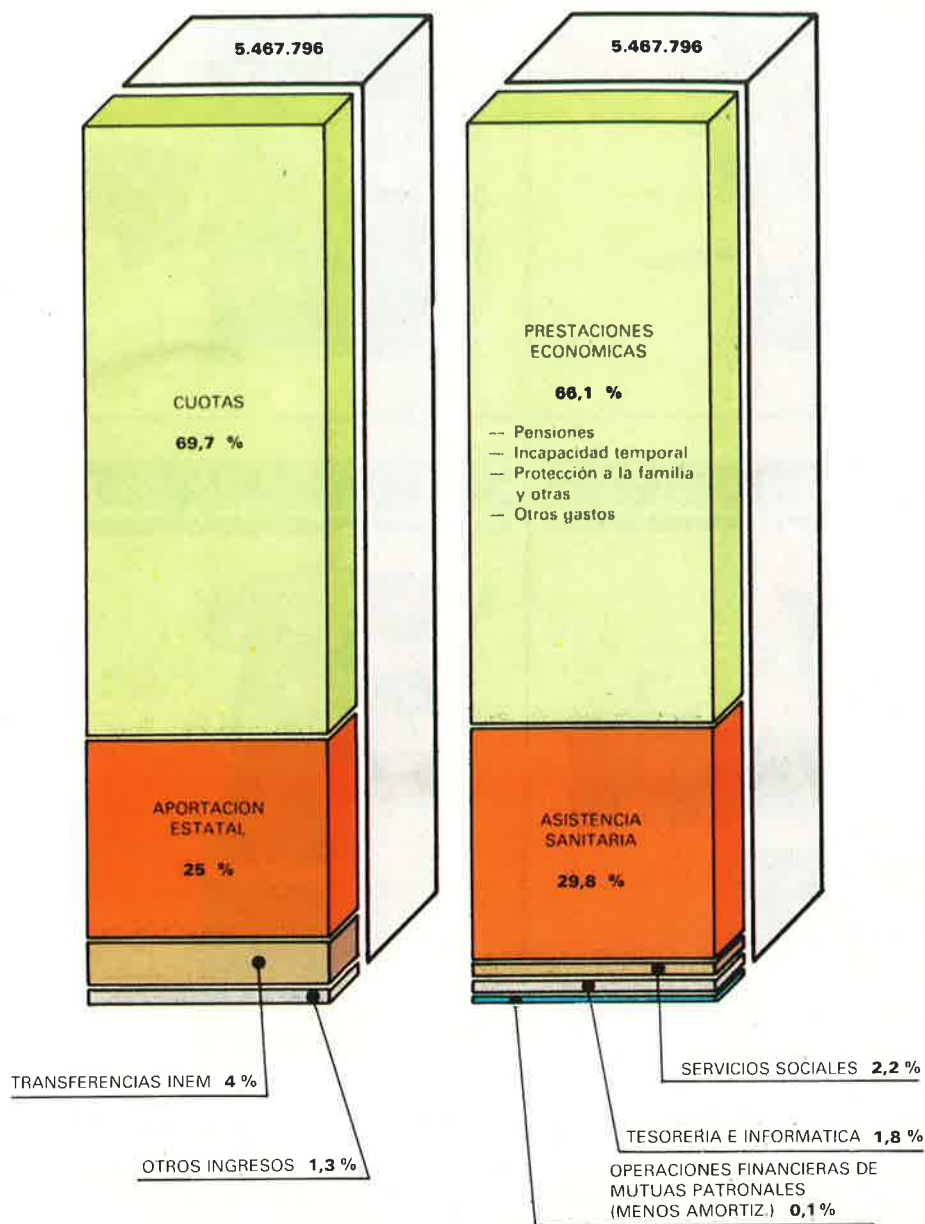
La Administración quiere modificar el modelo de asistencia primaria mediante la creación de 150 nuevos equipos de atención primaria, con lo que se alcanzará la cobertura del 50 por 100 de la población por medio de estos servicios. El programa contempla la puesta en marcha de cuatro nuevos hospitales, así como la ampliación de servicios mediante la aplicación del Plan Geriátrico, intensificación de camas para los pacientes psiquiátricos agudos y la creación de nuevas unidades de oncología y radioterapia.

Por programas, junto al crecimiento ya señalado del 16,23 por 100 en las disponibilidades para mejorar la asis-

INGRESOS Y GASTOS FUNCIONALES

Año 1989

(en millones de pesetas)



PRESUPUESTO DE GASTOS: SÍNTESIS POR FUNCIONES

(En millones de pesetas)

Funciones	Presupuesto 1988		Presupuesto 1989		Incremento 89/88	
	Importes	% part.	Importes	% part.	Absoluto	%
Prestaciones económicas	3.264.847	67,29	3.610.865	66,04	346.018	10,60
Asistencia sanitaria	1.401.616	28,89	1.629.088	29,79	227.472	16,23
Servicios sociales	87.409	1,80	121.487	2,22	34.078	38,99
Tesorería e Informática	89.832	1,85	98.974	1,81	9.142	10,18
Operaciones financ. de M.P.A.T.	28.685	0,59	29.120	0,53	435	1,52
SUMA	4.872.389	100,42	5.489.534	100,40	617.145	12,67
A deducir: dotación amortizaciones	-20.207	-0,42	-21.738	-0,40	-1.531	7,58
PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO	4.852.182	100,00	5.467.796	100,00	615.614	12,69

PRESUPUESTO DE RECURSOS: SINTESIS GENERAL

Rúbricas	Presupuesto 1988		Presupuesto 1989		Incremento 89/88	
	Importes	% part.	Importes	% part.	Absoluto	%
Cotizaciones sociales	3.377.213	69,60	3.811.869	69,71	434.656	12,87
Transferencias del Estado a la S. S.	1.406.570	28,99	1.583.472	28,96	176.902	12,58
Aportación del Estado	1.220.497	25,15	1.366.324	24,99	145.827	11,95
Aportación del INEM	186.073	3,83	217.148	3,97	31.075	16,70
Otros ingresos	68.399	1,41	72.455	1,33	4.056	5,93
PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO	4.852.182	100,00	5.467.796	100,00	615.614	12,69

tencia sanitaria, destacan los 3.290 millones de pesetas destinados a la investigación sanitaria y la dotación orientada a la formación del personal sanitario, que crece en un 34,12 por 100. Finalmente, destaca el esfuerzo que se hace para mejorar la asistencia especializada, cuya dotación aumentó en 107.000 millones de pesetas, que equivalen a un incremento del 24,15 por 100.

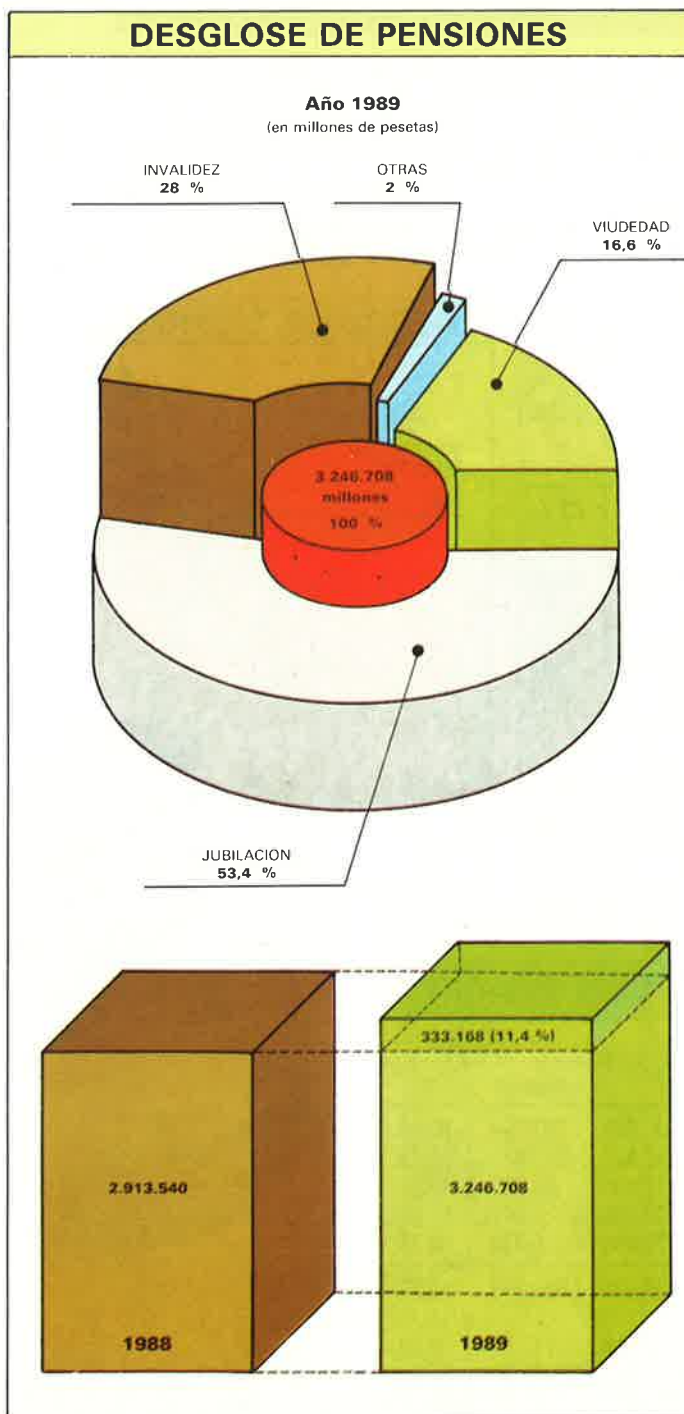
Para servicios sociales, el presupuesto tiene una asignación de 121.487 millones de pesetas, cantidad que es un 40 por 100 superior a la destinada en 1988. Para atención a minusválidos se han presupuestado 44.000 millones de pesetas, con un crecimiento del 70,8 por 100. En atenciones a la tercera edad, la cifra asignada es de 24.000 millones de pesetas, con un aumento del 23,8 por 100.

Las líneas directrices de las actuaciones previstas en este campo tienen una orientación múltiple y se concretan en los siguientes puntos:

- Extender e intensificar las prestaciones económicas de la Ley de Integración Social de Minusválidos, cuyo subsidio de garantía de ingresos mínimos experimenta una revalorización interanual del 13,08 por 100, que revela claramente el propósito de mejorar la protección económica de los beneficiarios acogidos al mismo.

- Aumentar la oferta de plazas residenciales, favoreciendo la puesta en marcha de nuevos centros, de modo que se consiga una distribución equitativa de los mismos por provincias y Comunidades Autónomas.

DESGLOSE DE PENSIONES



- Mejorar las instalaciones de los centros más antiguos, adecuando sus condiciones funcionales y de seguridad a los requerimientos de la normativa actual.

- Completar la oferta de centros propios mediante conciertos con Municipios e Instituciones sin fines de lucro, donde por la intensidad de la demanda se hace indispensable aumentar su grado de cobertura a corto plazo.

- Ampliar significativamente los servicios de ayuda a domicilio, con el propósito de evitar el desplazamiento de su hábitat natural de quienes no precisan un alojamiento residencial de modo permanente y no pueden realizar por sus medios los actos de aseo ordinario, condimentación de comidas, limpieza del hogar, asistencia social...

- Fomentar el turismo social, aprovechando los reducidos costes que comporta la utilización en la temporada baja de los hoteles dedicados al turismo de costa, colaborando subsidiariamente al mantenimiento del grado de ocupación de un sector con fuertes oscilaciones estacionales.

- Consolidar las acciones de formación ocupacional de minusválidos cofinanciadas con el Fondo Social Europeo.

- Mejorar los servicios de información y atención al público con la creación de unidades especiales, que permitan una orientación precisa y un asesoramiento amplio de todas las prestaciones dispensadas por la Seguridad Social en todos los centros del INSERSO.

El presupuesto de recursos, contemplando para 1989 en la Seguridad Social, se encuadra dentro del Plan de Acción del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (1987-1990), donde destacan dos líneas de actuación: la progresiva sustitución de cotizaciones por aportaciones del Estado, y la delimitación de financiación de las prestaciones no contributivas.



Sobre un presupuesto de 5.467.796 millones de pesetas, el importe previsto por cotizaciones sociales es de 3.811.869 millones de pesetas, cifra que significa el 69,71 por 100 del total. A esta cantidad se suman las transferencias del Estado que alcanzarán, en 1989, cerca de 1,6 billones de pesetas, el 28,96 por 100 de los recursos.

El bloque de cotizaciones sociales ordinarias supone un importe de 3.674.869 millones de pesetas, cantidad que representa un incremento interanual del 8,81 por 100. A esa cifra se deben sumar otros 60.000 millones de pesetas, que se pretenden ingresar mediante la intensificación de las

La ampliación de la cobertura de asistencia sanitaria a personas sin recursos económicos supondrá un millón de nuevos beneficiarios.

recaudaciones ejecutivas. Finalmente, se contemplan 77.000 millones de pesetas más por la aplicación de diferentes medidas en la mejora de la gestión. En total, el incremento de lo recaudado por

cotizaciones sería del 12,87 por 100. En este sentido, la Administración puntualiza que el aumento de las recaudaciones no se ha debido, en ningún caso, a una mayor presión contributiva, ya que

se mantienen invariables los tipos de cotización en el Régimen General y asimilados.

Los presupuestos de la Seguridad Social para 1989 suponen el inicio de un proceso clarificador en la ordenación de los flujos financieros, de modo que las prestaciones contributivas queden financiadas básicamente por cotizaciones sociales, mientras la aportación del Estado se proyecta con una precisa delimitación a la cobertura de la asistencia sanitaria y a la de complemento a mínimos de pensiones.

De la aportación del Estado de 1.583.472 millones de pesetas, la mayor partida,

DISTRIBUCION DE COTIZANTES POR REGIMENES. AÑO 1989

(En millones de pesetas)

Regímenes	Núm. de cotizantes	%
Régimen general	7.552.093 (1)	67,14
Regímenes especiales:		
Autónomos	1.834.191	16,31
Agrario	1.445.635	12,85
Mar	137.673	1,22
Minería del carbón	51.050	0,45
Empleados de hogar	227.006	2,02
SUMA REGIMENES ESPECIALES	3.695.555	32,86
TOTAL SEGURIDAD SOCIAL	11.247.648	100,00

(1) No incluye cotizaciones de los subsidios de desempleo. Incluye el Régimen Especial de Trabajadores Ferroviarios y otros Regímenes.

DESGLOSE DE PRESTACIONES ECONOMICAS

Año 1989

INCAPACIDAD TEMPORAL

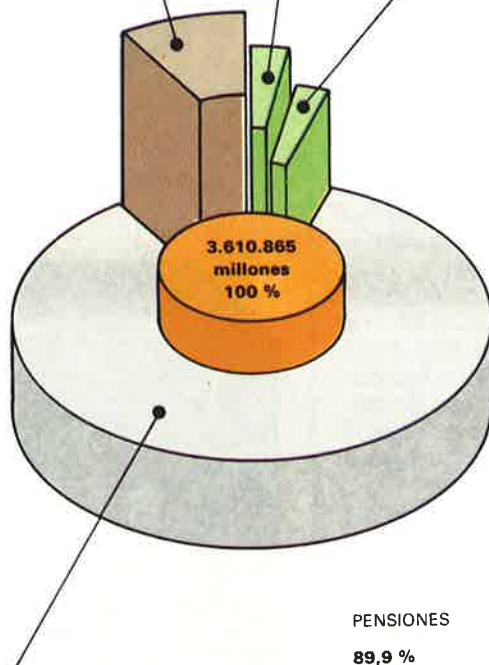
7 %

PROTECCION A LA FAMILIA Y OTRAS

1,6 %

GESTION DE PRESTACIONES ECONOMICAS

1,5 %



PRESUPUESTO POR AGENTES GESTORES

Agentes gestores	Pto. 1988	Pto. 1989	Incrementos	
			Absoluto	%
INSS	3.167.074	3.500.808	333.734	10,54
Insalud	1.334.896	1.557.371	222.475	16,67
Inserso	80.170	112.965	32.795	40,91
ISM	83.609	93.156	9.547	11,42
Tesorería	65.278	71.001	5.723	8,77
SUMA	4.731.027	5.335.300	604.273	12,77
MUT. PATRONALES A.T.	121.155	132.496	11.341	9,36
TOTALES	4.852.182	5.467.796	615.614	12,69

CONSTRUCCION DE BARCOS
DE PESCA Y DEPORTIVOS
EN MADERA Y EN
POLIESTER REFORZADO,
HASTA 30 M DE ESLORA

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE
MAQUINILLAS DE PESCA

Primer astillero de España
que construyó
buques de pesca en PRFV,
habiendo construido
el que en su día fue
el mayor pesquero de Europa
en este material



ASTILLEROS BLASCO

Avenida Santiago Bernabeu, 35
Apartado 10
Teléfonos:
Oficinas: 41 18 71
Talleres: 41 17 67 y 41 11 78
Particular: 41 11 75
SANTA POLA (Alicante)
España



Pesquero nombrado "MIGON II" de 25 metros de Eslora y 99 T.R.B.,
dedicado a la pesca de arrastre y fabricado en PRFV.



Pesquero "Nuestra Sra. del
Carmen II", de 8 metros de
Eslora, dedicado a la
pesca artesanal.



Pesquero nombrado "PIXARE II" de 25 metros de Eslora y 96 de T.R.B.,
dedicado a la pesca de palangre y fabricado en PRFV.

LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco (Casco, maquinaria, aparejos, etc.).

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.

Con seguridad, hacia el futuro.



Mutua de Riesgo Marítimo
SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58 - 6.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13

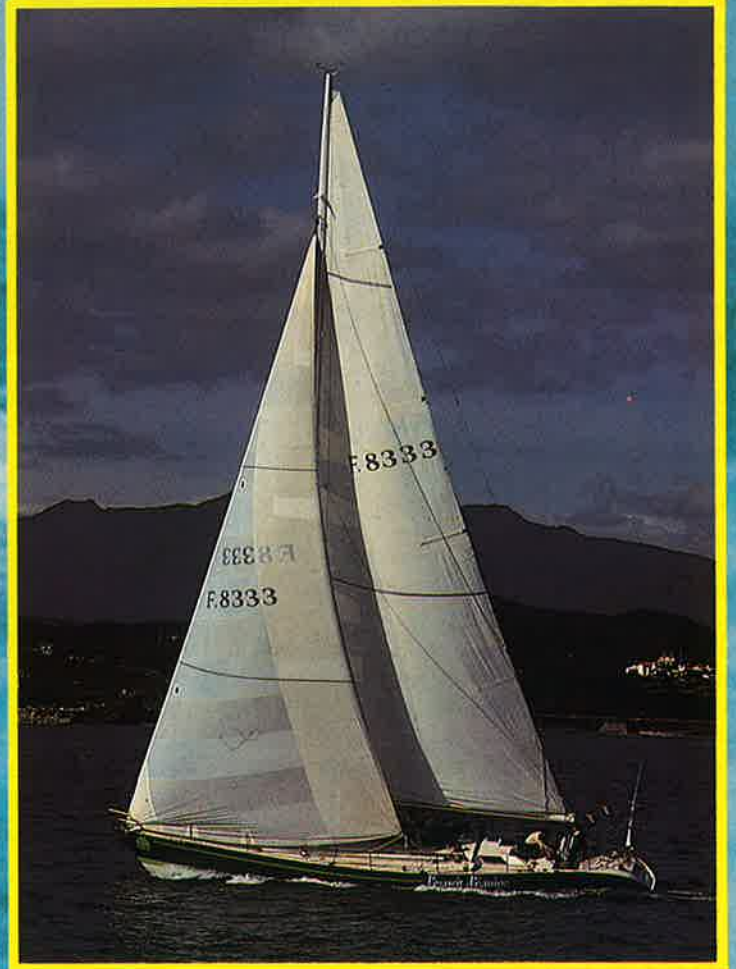
Tras la estela de Colón

La II Ruta del Descubrimiento queda perfectamente definida con el término acuñado como lema de la prueba: «Tras la estela de Colón». Una estela de quinientos años, seguida ahora por veleros ultramodernos, vigilados por satélites y estaciones radiomarítimas, a través de un océano en el que, sin embargo, poco o nada ha cambiado. La regata, que forma parte de los actos programados por la Sociedad Estatal del V Centenario, y organizada por ADENOC, constituye un formidable acontecimiento deportivo de dimensiones mundiales, en el que se darán cita las grandes figuras de la vela oceánica.





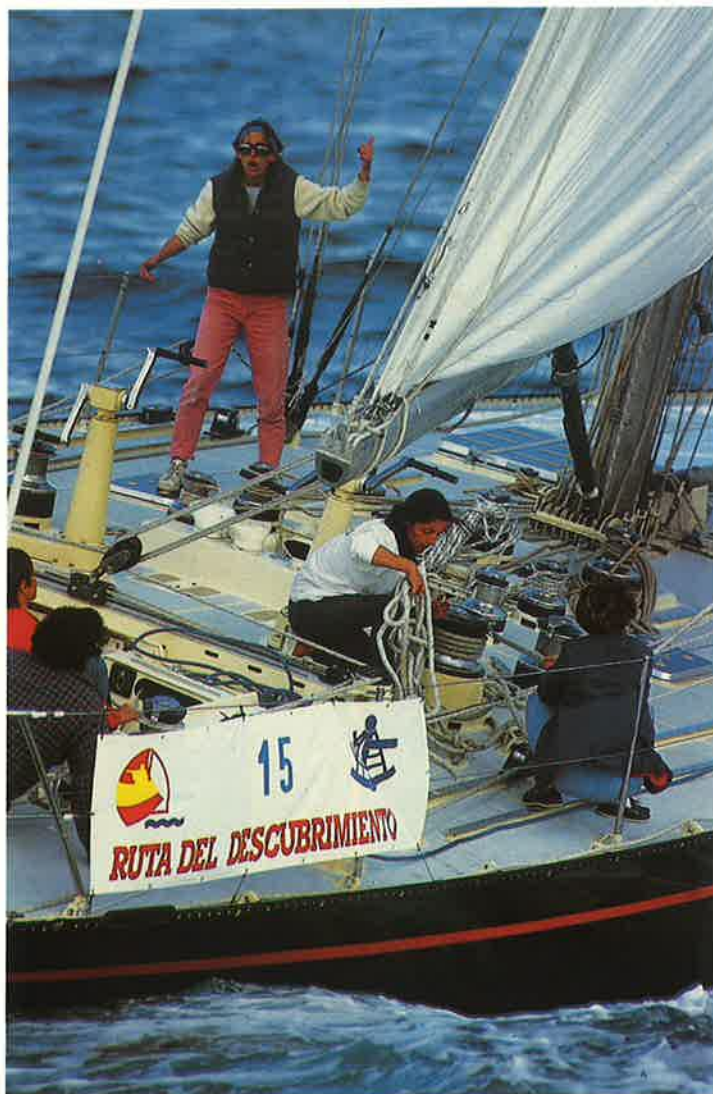
II **RUTA DEL DESCUBRIMIENTO**





La Ruta del Descubrimiento, en cuanto programa del V Centenario, es el acto que conmemora con más fidelidad el hecho mismo del Descubrimiento. La regata, haciéndose con los mismos elementos, básicamente, y con la misma ruta seguida en la gesta de Colón, expresa con toda su fuerza lo que en aquel momento se inició, la era de lo moderno, de los descubrimientos, de las tecnologías, de las comunicaciones intercontinentales... El que así opina es Alfonso Jordana, presidente de ADENOC (Asociación de Navegantes Oceánicos), entidad organizadora de la Ruta del Descubrimiento.

Por indicación de la Sociedad del V Centenario, creada específicamente para coordinar y llevar adelante todos los programas conmemorativos de la efemérides, Alfonso Jordana fue designado como director de este programa. *Nosotros, como Asociación, señala el presidente de ADENOC, nos encargamos de la organización técnica del proyecto y cooperamos en la gestión comercial, pero es la Sociedad Estatal del V Centenario la que se encarga de obtener los patrocinios que permiten financiar este acontecimiento asegurando, por otra parte, su celebración.*



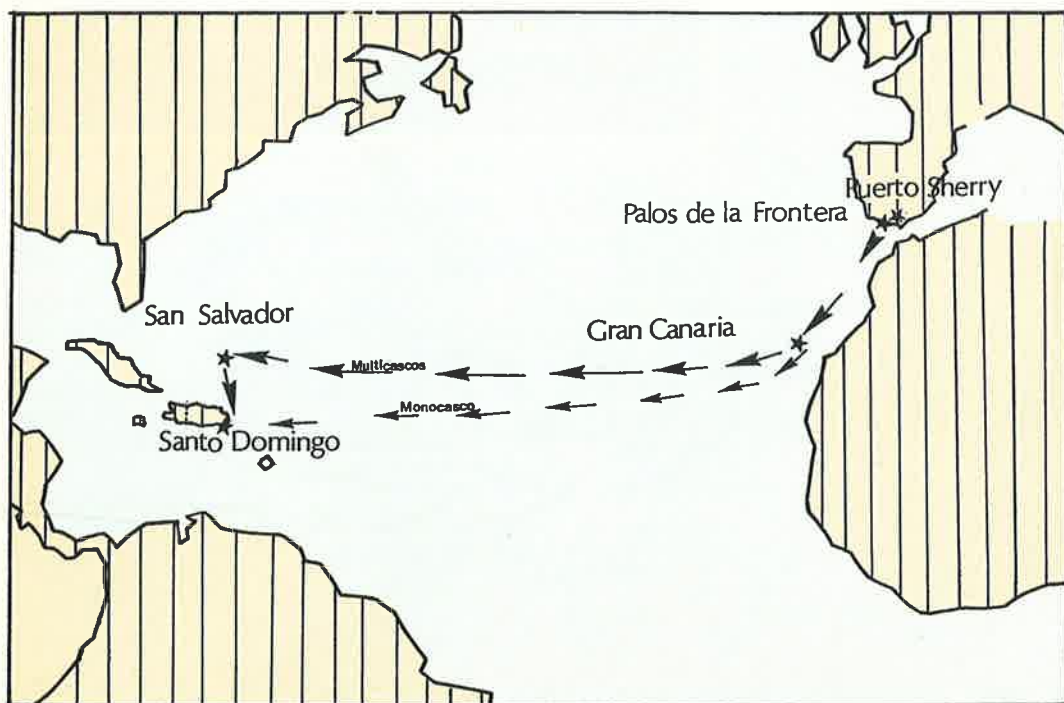
«Jet Services», de Serge Madec, el rival a batir por el catamarán español «Alimentos de España».

Hace ahora cuatro años, el 2 de diciembre, zarparon del puerto de Benalmádena rumbo a Santo Domingo, en la República Dominicana, los veleros participantes en la I Ruta del Descubrimiento. Ahora, la cuenta atrás finaliza el 4 de diciembre, en Puerto Sherry, en la Bahía de Cádiz, donde a las 13 horas se inicia esta segunda edición que cuenta con un presupuesto cercano a los 170 millones de pesetas.

Gracias al esfuerzo realizado, la II Ruta del Descubrimiento se ha convertido, en cuanto a la categoría de monoscasos se refiere, en la regata que mayor interés despierta entre patronos y patrocinadores, después de la Vuelta al Mundo. *De la treintena de veleros inscritos, en representación de nueve países europeos, nada menos que quince participarán, un año después, en la Vuelta al Mundo, según Alfonso Jordana, incluidos nueve «maxis» que, por primera vez, navegarán en tal número en una prueba oceánica. La Ruta del Descubrimiento, desde un punto de vista deportivo, es de alguna forma como la «etapa cero» de la vuelta al mundo.*

En efecto, la flor y nata de la vela mundial tiene su cita en esta regata. Y la participación española, a tenor de la categoría de los participantes, no desentona en absoluto. Ahí están para corroborarlo veleros como el «Fortuna» o el «Hispania», este último perteneciente a la Armada española, en la clase maxi; o el «Barcelona Promociò» en la clase C, con posibilidades de alzarse con la victoria en tiempo compensado; o, en la clase D, el «Inespal». Otro dato de singular importancia es que, por primera vez en la historia de la vela española, se tendrá representación en la categoría de multicasos de Fórmula 1. Se trata del catamarán «Alimentos de España», patrocinado por la Dirección General de Política Alimentaria del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En total, ocho barcos españoles tomarán parte en esta



CONTENEMAR

VELAZQUEZ, 150 • Teléfono: 262 57 00 • Télex: 22225 CONTE E • Telefax: 261 67 87 • 28002 MADRID

TRANSPORTE DE MERCANCIAS ENTRE LA PENINSULA
Y LAS ISLAS CANARIAS EN CONTENEDORES



AGENCIAS Y DELEGACIONES

BILBAO. Berastegui, 5-2.º C - 48001 Bilbao
Tels.: 423 28 93/4/5/6 - Télex: 33192 - Fax: 424 12 47

OVIEDO. Melquiades Alvarez, 20-4.º A - 33002 Oviedo
Tels.: 22 02 28 y 22 02 50 - Télex: 84365

VIGO. Luis Taboada, 32-2.º Dcha. - 36201 Vigo
Tels.: 43 38 38 y 43 37 77 - Télex: 83114 - Fax: 43 26 56

MADRID. Termisur Eurocarga, S.A.
Ctra. de Andalucía, Km. 11,300 - El Salobral (Madrid)
Tels.: 796 26 62 y 796 26 66 - Télex: 42161

SEVILLA. Termisur Eurocarga, S.A.
Dársena del Centenario. Muelle del Batán - 41002 Sevilla
Tels.: 45 04 87 y 45 09 50 - Télex: 72834 - Fax: 45 38 08

PTO. STA. MARIA. Termisur Eurocarga, S.A.
Ribera del Río, 34 - Tels.: 86 40 89 y 86 29 47
Télex: 76190 - Apto. Correos 308

ALICANTE. La Nao Iberbox, S.A.
Plaza de Galicia, 2-1.º D - 03003 Alicante
Tél.: 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 512 51 81

VALENCIA. Marcargo, S.A.
Dr. J.J. Dominé, 18 - 46011 Valencia
Tels.: 367 69 12 y 367 69 16 - Télex: 64700 - Fax: 323 05 13

PUERTO ROSARIO. (Consignatario)
Pérez y Cia. Ibérica, S.A.
Juan Domínguez Peña, s/n. Pto. del Rosario
Tels.: (928) 85 10 62 - Télex: 96195 - Fax: (928) 85 06 75

SANTANDER.
(Agente colaborador) Cantábrica de Silos, S.A.
Antonio López, 24-1.º 39009 Santander - Tel.: (942) 21 54 50
Télex: 35831-35942 - Fax: 31 32 75 - Apto. 215

BURGOS. (Agente colaborador)
Transportes Ebro, S.A.
Ctra. Madrid-Irún, 7. Miranda de Ebro (Burgos)
Tels.: (947) 32 04 16 y 31 16 40
Télex: 39461 - Fax: (947) 31 43 13

ZARAGOZA. (Agente colaborador)
Tasmár, S.A.
Madre Rafols, 2. Edificio Aida. 50004 Zaragoza
Tel.: (976) 44 16 11 - Télex: 58179

MURCIA. (Agente colaborador)
Transportes El Mosca, S.A.
Ctra. Madrid-Cartagena, s/n. - Molina de Segura (Murcia)
Tels.: (968) 61 09 41 y 61 01 02
Télex: 67121 - Fax: (968) 61 61 15

PALMA DE MALLORCA. Iscomar, S.A.
Prolongación Muelle Adosado, s/n. - 07012 Palma de Mallorca
Tel.: 72 66 70 - Télex: 68683 - Fax: 71 22 79

BARCELONA. Cia. Barcelonesa de Consignaciones, S.A.
Muelle de Lepanto, s/n. - 08004 Barcelona
Tels.: 332 28 58 y 332 29 00 - Télex: 51583 - Fax: 422 69 66

LAS PALMAS DE G. CANARIA.
Canaria Marítima de Consignaciones, S.A.
Presidente Alvear, 52-6.º - 35007 Las Palmas de Gran Canaria
Tels.: 27 41 00/04/08 - Télex: 95228 - Fax: 22 16 51

TENERIFE. Tinerfeña Marítima de Consignaciones, S.A.
Francisco La Roche, 1 y 2. - 38001 Santa Cruz de Tenerife
Tels.: 27 43 12 y 27 43 08 - Télex: 92261 - Fax: 27 90 60

ARRCIFE DE LANZAROTE.
Canaria Marítima de Consignaciones, S.A.
C/ Quiroga, 6-6.º - Arrecife de Lanzarote
Tels.: 81 13 80 y 81 69 15

STA. C. DE LA PALMA. (Consignatario)
Pérez y Cia. Ibérica, S.A.
Real, 34. Sta. Cruz de la Palma
Tels.: (922) 41 35 48 y 41 35 49
Télex: 92693 - Fax: (922) 41 31 04

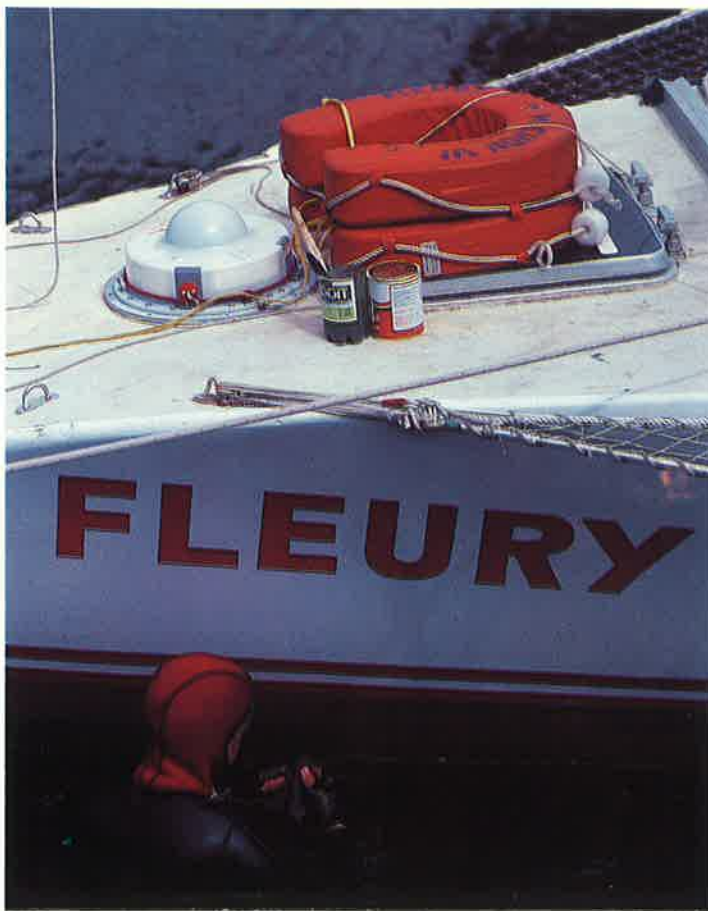


prueba, de los que al menos cinco tienen grandes posibilidades de acceder a los importantes premios previstos. En concreto, «Alimentos de España» tiene posibilidades de establecer un nuevo récord del mundo entre Palos de la Frontera y San Salvador, así como obtener la victoria final en Santo Domingo. En la consecución de estos objetivos, el catamarán español tendrá como gran rival al también catamarán «Jet Services», de Madec, actual plusmarquista del Atlántico Oeste-Este.

La respuesta se conocerá el 17 de diciembre, aproximadamente, fecha prevista para la llegada a Santo Domingo, después de efectuar un recorrido de 4.500 millas (más de 8.000 kilómetros). Los monocascos recorrerán unas 600 millas menos, con el fin de poder presenciar una llegada conjunta con los multicascos, mucho más rápidos. El último barco se calcula que podría llegar hacia el 27 de diciembre.

Según el programa previsto, los veleros parten de Puerto Sherry con dirección a Palos de la Frontera y Gran Canaria. Desde allí, los monocascos se dirigirán directamente hacia Santo Domingo, mientras que los multicascos se encaminarán, previamente, a San Salvador (Bahamas), donde se tomará el tiempo para saber si se establece un nuevo récord del mundo.

Pero no nos anticipemos y volvamos al punto de salida. Allí, en Puerto Sherry, donde se darán cita con sus embarcaciones unos 650 participantes. Miles de aficionados a la vela podrán seguir la evolución de las distintas embarcaciones en un recorrido previo de unas 16 millas. Recorrido diseñado por los organizadores, por la Bahía de Cádiz, con pasos obligatorios por puntos próximos a tierra. Desde allí enfilarán sus barcos hacia Palos de la Frontera. A partir de ese momento, el seguimiento visual se podrá realizar en muy pocos puntos (Gran Canaria, San Salvador y Santo Domingo), por lo que ha dispuesto un amplio despliegue



Sobre estas líneas, el «Fortuna Lights». A la izquierda, la baliza «Argos» colocada sobre el casco de uno de los participantes; gracias a ella podrá realizarse el seguimiento por satélite de la prueba. Debajo de estas líneas, a la derecha, Alfonso Jordana, presidente de ADENOC, director de la II Ruta del Descubrimiento.



Mensaje de Luis Yáñez



FALTAN menos de cuatro años para que se cumpla el Quinientos Aniversario de aquella memorable travesía del Atlántico que en 1492 desbordó las barreras del océano y dio paso a un fecundo intercambio entre los pueblos de dos alejados continentes.

En 1984 se disputó la I Edición de la Regata Transatlántica - Ruta del Descubrimiento. La Comisión Nacional Quinto Centenario tuvo el honor de impulsar aquella iniciativa que de nuevo, en su segunda edición de 1988, va a seguir contribuyendo a lograr un más hondo conocimiento del alcance y dimensiones de lo que fue aquella aventura marinera.

La travesía de las naves de Colón supuso el máximo exponente histórico del más avanzado arte de navegar. Esta nueva regata oceánica recupera para el presente aquel testimonio de esfuerzo moral y de capacidad física que caracterizó a los autores de aquella original empresa de navegación.

Con los protagonistas de esta II Edición de la Regata Ruta del Descubrimiento vamos a revivir ese espíritu que anima constantemente al deporte náutico, pero también vamos a suscitar de nuevo el interés por conocer en su plena significación aquel desafío histórico que conmemoramos en 1992.

La atención de, no sólo los aficionados al deporte náutico, sino de millones de ciudadanos del mundo sensibles a este tipo de retos humanos, va a estar centrada en los navegantes de la nueva Regata - Ruta del Descubrimiento. A todos ellos nuestros mejores deseos de fortuna. ■

Nota: Mensaje remitido a los medios de comunicación por Luis Yáñez, presidente de la Comisión Nacional del V Centenario, con motivo de la celebración de la II Ruta del Descubrimiento.

de medios para seguir, en todo momento, las evoluciones de los participantes. En ninguna prueba deportiva, señala Alfonso Jordana, se ponen al servicio de los informadores, y del público en general, los medios técnicos que pone la Ruta del Descubrimiento. Ello es fundamental, ya que se trata de una regata oceánica y, por tanto, los acontecimientos se desarrollan en lugares donde los medios no pueden estar físicamente. Esto no es como un estudio, o como una pista de Fórmula 1, es el océano.

El centro de seguimiento principal estará localizado en el Paseo de la Castellana, de Madrid. Este centro se nutre de una serie de fuentes de información para que los profesionales de los medios de comunicación estén puntualmente informados de todos los pormenores. Al igual que en Madrid, la capital francesa dispondrá de un centro profesional instalado sobre una barcaza a orillas del Sena, y otro similar estará instalado en Santo Domingo. Todo lo que se esté produciendo en el océano, según el Presidente de ADENOC, se centraliza en Madrid y, desde aquí, se distribuye a todos los medios de comunicación, gracias a la figura de la Agencia EFE, como servicio de prensa, y al trabajo de nuestro gabinete de información.

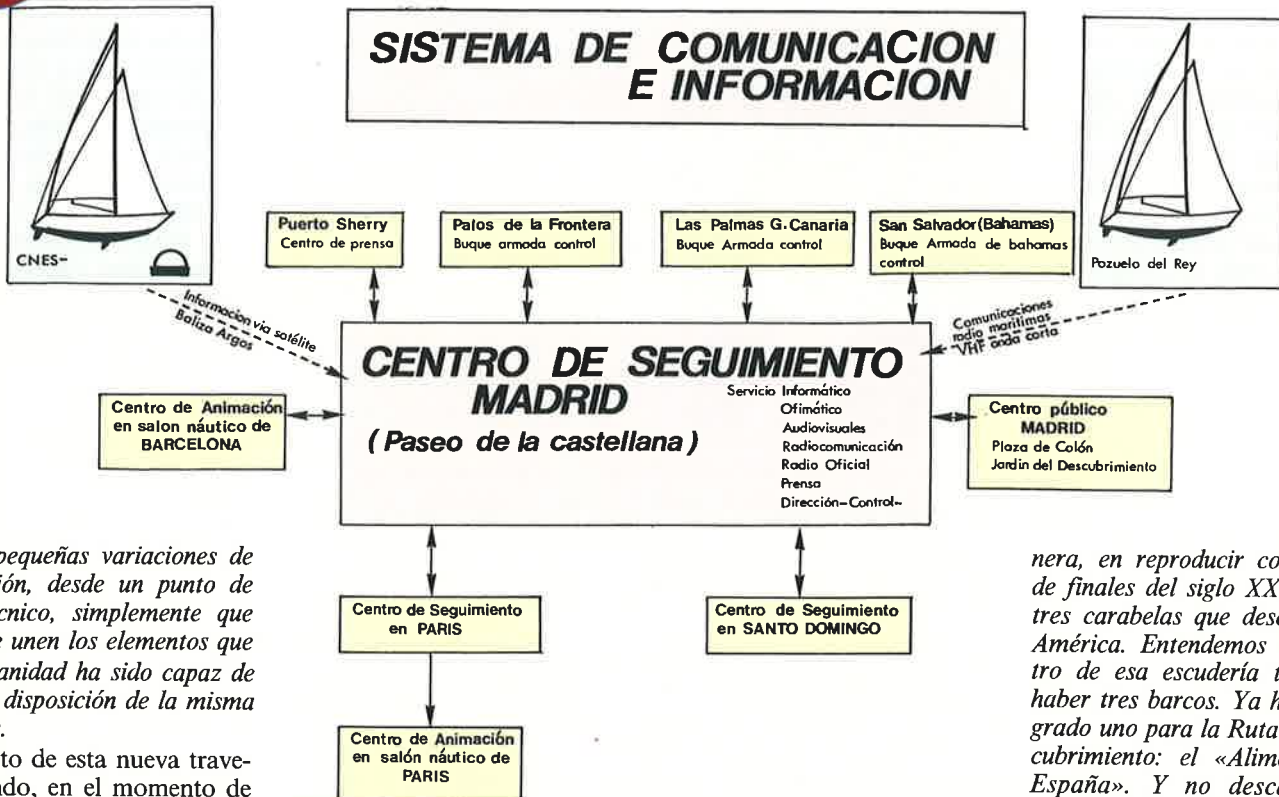
En Madrid, además, se instalará una carpa anexa al centro de información, desde donde los aficionados podrán se-

guir todas las incidencias que se produzcan. Otros tantos centros de seguimiento se ubicarán en Barcelona y París, con motivo de la celebración de sendos certámenes náuticos. Alfonso Jordana comenta que es la primera vez en su historia que estos certámenes coinciden con la celebración de una regata oceánica de máximo nivel. Estos puntos servirán como dispensadores de información instantánea, así como lugares de debate y reunión donde podrán darse cita todos los interesados en seguir la prueba.

Como se señalaba anteriormente, el centro de seguimiento principal, instalado en el Paseo de la Castellana, se nutre de distintas fuentes de información. Estas van desde el seguimiento radio-marítimo, es decir, los barcos comunican por radio, a través de Pozuelo del Rey, con lo que se conocen las incidencias del desarrollo de la regata por cada barco; el seguimiento visual, siempre que sea posible, en los pasos por los distintos controles, y el seguimiento vía satélite, gracias a la instalación, en cada uno de los barcos participantes, de una baliza denominada «Argos». La citada baliza está alimentada por placas solares, y por tanto de funcionamiento indefinido, y sólo se había utilizado con anterioridad en la Ruta del Ron, en 1986. Gracias a esta sofisticada y costosa baliza es posible realizar el complejo despliegue de centros de seguimiento.

La más moderna tecnología acompañará, cuatrocientos noventa y seis años después, a los mejores prototipos del mundo que navegarán «tras la estela de Colón», cuyo objetivo es llegar a la meta de Santo Domingo y, a poder ser, adjudicarse parte de los 24 millones de pesetas establecidos en premios. Alfonso Jordana insiste en que la importancia de esta prueba reside en que, casi medio siglo después, se realiza esta competición con barcos que navegan únicamente con la fuerza del viento y de las tripulaciones, y siguiendo la misma ruta, tan só-





lo con pequeñas variaciones de ordenación, desde un punto de vista técnico, simplemente que ahora se unen los elementos que la Humanidad ha sido capaz de poner a disposición de la misma empresa.

El éxito de esta nueva travesía cuando, en el momento de redactar la presente información, los veleros están a punto de tomar la salida, es evidente. Y no sólo por lo que se refiere al aspecto técnico y deportivo, sino también por los logros obtenidos desde que se realizara la I Ruta, sobre todo por lo que respecta a la vela española. Efectivamente, la I Ruta del Descubrimiento posibilitó la participación de dos veleros oceánicos españoles que, con su actuación, han propiciado el nacimiento de cinco veleros con grandes posibilidades de obtener el triunfo final en esta regata, lo que constituye, para ADENOC, todo un hito en la vela oceánica española.

Pero, ni la Sociedad estatal del V Centenario, ni ADENOC, como asociación organizadora, se quieren dormir en los laureles. Y, aún antes de que se inicie la presente prueba, ya están pensando en la regata del 92.

Uno de los proyectos que empiezan a tomar forma es la creación de la escudería «España 92», formada por tres multicascos. Intentamos canalizar este proyecto a través de las instituciones que trabajan a favor de todos los actos del año 92. El proyecto consiste, de alguna ma-

nera, en reproducir con barcos de finales del siglo XX aquellas tres carabelas que descubrieron América. Entendemos que dentro de esa escudería tiene que haber tres barcos. Ya hemos logrado uno para la Ruta del Descubrimiento: el «Alimentos de España». Y no descartamos, porque el objetivo está ahí, en el 92, que para entonces dispongamos de esos tres barcos.

Otro proyecto, y Alfonso Jordana insiste en que se trata de un objetivo, es el lograr que la flota de veleros participantes en la III Ruta del Descubrimiento estén presentes en la Exposición Universal de Sevilla, en tanto que esos barcos representan quinientos años de evolución en el diseño y construcción naval. En el ámbito deportivo son, de alguna manera, los herederos de las carabelas de Colón y, por tanto, encajarían al cien por cien en el motivo general de la Exposición.

Otro de los objetivos, a tan largo plazo, es que la salida de la próxima regata, dentro de cuatro años, se realice el 11 de octubre. Así, la III Ruta del Descubrimiento se convertiría, de alguna forma, en el último acto conmemorativo del 500 aniversario.

Pero eso será en 1992. Hoy y aquí los buenos degustadores del deporte de la vela tienen su «plato fuerte». La II Ruta del Descubrimiento se ha hecho a la mar. ■

Raúl GUTIERREZ
MOLINERO

Fotos cedidas por ADENOC

El récord del mundo Este-Oeste, en juego

EL récord del mundo de la travesía del Atlántico Este-Oeste-Ruta del Almirante Cristóbal Colón es, junto al récord del Atlántico en sentido inverso, la única prueba de velocidad pura y homologada internacionalmente que se disputa en aguas de este océano.

El recorrido, durante el que se computa el tiempo para esta marca, va desde el meridiano de Palos de la Frontera, pasando por un control en Las Palmas de Gran Canaria, junto al Puerto de La Luz, hasta el monumento a Cristóbal Colón en la isla de San Salvador (Guanahaní), en islas Bahamas.

El actual récord del mundo, en la travesía Este-Oeste, lo ostenta el navegante Philippe Poupon al realizar el recorrido, durante la I Ruta del Descubrimiento, a bordo de su catamarán «Fleury Michon», en un tiempo de doce días, veintiuna horas, veintidós minutos y diecisiete segundos. Con este récord se rebaja en cincuenta y seis días y veintiuna horas el tiempo invertido por las tres carabelas en 1492.

El mejor tiempo español lo ostenta José María Lastra, con el catamarán «La Santa María», en veinte días, seis horas, cincuenta y tres minutos y veinticinco segundos.

El nuevo récord que, con toda probabilidad, se establecerá a la historia, ya que la Federation International de Courses Oceaniques (FICO) ha tomado la decisión de limitar, a partir de 1990, la eslora máxima de los multicascos a 60 pies (18,28 metros). Esto hace que ningún velero pueda superar, en los próximos años, el récord que establezcan «Jet Services» o «Alimentos de España» (la eslora de estos dos barcos es de 22,80 metros). ■

Feria Internacional de Bilbao



**Sinaval
y Eurofishing:**

Las ferias del mar

Del 15 al 19 de noviembre, Bilbao ha concitado el interés de los sectores relacionados con la industria naval, marítima,

portuaria y offshore, así como la pesquera. El punto de encuentro fue la Feria Internacional, que ha realizado un importante esfuerzo en la organización de *Sinaval* y

Eurofishing, ya que en anteriores ediciones se reunía en un solo certamen a la totalidad de los sectores. En esta ocasión, la institución ferial vasca ha decidido dar personalidad propia al sector pesquero, creando para él un certamen —*Eurofishing*—, que ya en su primera edición ha logrado una importante resonancia en el circuito ferial europeo.





LA Feria Internacional de Bilbao dispuso, en la presente edición, de casi 9.500 metros cuadrados netos de exposición, 4.000 más que la anterior, celebrada en 1986. El número de visitantes profesionales pasó de 8.568, en el citado año, a los 11.614 actuales. El incremento de los profesionales españoles, 9.385 venidos de todos los puntos del Estado español, supone un 33 por 100 más que en la anterior edición. El aumento de los visitantes profesionales extranjeros fue aún más espectacular: un 280 por 100, según los datos ofrecidos por los organizadores de la Feria.

En el certamen que acaba de finalizar, cuya inauguración corrió a cargo del consejero de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, José Manuel Goicoetxea, se dieron cita 658 empresas expositoras, reunidas en 278 stands. Al término de la Feria, el 60 por 100 de los expositores presentes confirmaron ya su asistencia en la próxima edición, que tendrá lugar en 1990.

Pero no sólo las cifras corroboran la importancia adquirida, sino que también ésta queda reflejada por los participantes en sí, entre los que cabe citar la representación de los departamentos marítimos y pesqueros de los gobiernos de Dinamarca, Finlandia, Gran Bretaña y Portugal. Además, estuvieron presentes expositores procedentes de Italia, Francia, Austria, Suecia, Estados Unidos y Canadá.

Durante la celebración de *Sinaval* y *Eurofishing*, la Feria Internacional de Bilbao, junto con diversas asociaciones profesionales, organizó toda una serie de actividades, como Jornadas Técnicas, reuniones profesionales y charlas. Entre los actos programados, cabe destacar la presentación del «Proyecto Halios. El pesquero de los 90».

Sinaval y *Eurofishing* contaron con la asistencia de importantes organismos públicos y privados. El Gobierno Vasco estuvo representado por las Direcciones de Puertos y Pesca. También se con-

Algunos de los stands de la Feria Internacional de Bilbao. En la página anterior, inauguración de la Feria a cargo del consejero de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, José Manuel Goicoetxea, a la derecha.



tó con la presencia de la Asociación de Ingenieros Navales de España; Asociación Española de Fabricantes de Equipos, Material e Instalaciones para Buques; Federación Española de Armadores de Buques de Pesca; Federación Nacional de Asociaciones de Fabricantes de Conservas, semiconservas y salazones de pescado y mariscos; la Secretaría General de Pesca Marítima; el Puerto Autónomo de Bilbao; Puerto de Pasajes e Hispanoil.

Sinaval se convirtió, del 15 al 19 del pasado mes de noviembre, en el escaparate de la industria del sector, presentando toda una gama de servicios, equipamientos y técnicas que contribuyen a un mayor aprovechamiento y conocimiento del medio marino. *Eurofishing* cubrió la necesidad de que el sector pesquero tuviera un certamen propio. La Feria Internacional de Bilbao ya tiene sus ojos puestos en el 90. ■

Raúl GUTIERREZ
MOLINERO

«Gran respuesta del sector»

Juan Garaiurrebaso Echevarría es el director general de la Feria Internacional de Bilbao. La redacción de MAR se ha dirigido a él para obtener la valoración del certamen que acaba de finalizar, así como la trayectoria seguida desde su creación. Estas son sus respuestas.

dentro de la industria tradicional de Euskadi. Como puede suponer, la idea parte de la existencia real de una industria que forma parte de nuestra propia historia.

En cuanto a *Eurofishing*, su organización parte de la necesidad de que el sector pesquero tenga un certamen propio. Con todas sus peculiaridades. Una exposición donde el profesional de la pesca encuentre todos aquellos productos más novedosos, y a los técnicos más representativos para que puedan intercambiar experiencias. Creo que todas estas premisas, que la organización

tarios elogiosos en cuanto a la exposición y su calidad. La Feria Internacional de Bilbao, y en concreto *Eurofishing*, se han convertido en el centro natural de los profesionales de pesca en España y de buena parte de Europa, que en gran número han visitado el certamen.

MAR.—¿Cuántos expositores han participado y cómo ha variado su número y composición con respecto a ediciones anteriores?

J.G.—Entre los dos certámenes han participado un total de 658 expositores, repartidos en 278 stands. Si comparamos con la edición anterior estas cifras, junto con las de ocupación —35.000 metros cuadrados de superficie bruta—, han supuesto un incremento del 70 por 100. Lo que, por otra parte, no es habitual, no sólo en esta Feria, sino en cualquier otra. También hay que destacar el gran número de expositores extranjeros que han acudido.

MAR.—¿Qué gama de productos se han podido contemplar en este certamen?

J.G.—La lista sería interminable pero, entre otros, le puedo citar, a modo de ejemplo: equipos propulsores, componentes de motores diésel, equipamientos de cubierta, casco y carga, electricidad y electrónica naval, equipamiento de habilitación, equipamientos especiales para buques, equipamientos de proceso y conservación en buques pesqueros, industria naval y otras actividades anexas al mar.

MAR.—¿Qué aspectos destacaría de la presente Feria por su mayor relevancia o novedad?

J.G.—Uno de los mayores éxitos de la celebración de ambos certámenes ha sido, sin duda, la respuesta tan mayoritaria por parte de los profesionales del sector, al exponer y visitar la Feria. Otro, ha sido la gran calidad de los productos presentados, que demuestran el gran avance tecnológico que se está llevando a cabo en el sector, y que ha quedado plasmado en la Feria Internacional de Bilbao. ■

R.G.M.



LA Feria Internacional de Bilbao ha cumplido ya siete ediciones. ¿Cómo surge la idea de ponerla en marcha?

JUAN GURAIURREBASO.—En efecto, el certamen *Sinaval* cuenta con siete ediciones celebradas. Durante esas exposiciones contenía los sectores de la industria naval, marítima, pesquera, portuaria y offshore. Todos estos sectores se enmarcan

se puso como meta, se han cumplido en su integridad.

MAR.—¿Cuáles fueron los objetivos de *Sinaval* y *Eurofishing* en esta edición?

J.G.—Los objetivos perseguidos han sido los que se han dado. Tanto *Sinaval* como *Eurofishing* han sido el centro de interés de los profesionales de los sectores representados. El importante número de 12.000 visitantes así lo atestiguan, así como sus comen-



EXPERIENCIA EN CONSTRUCCION
DE TODO TIPO DE BUQUES PESQUEROS
(Palangreros, Arrastreros, Cerqueros, etc...)

astilleros ARMON sa

Avenida del Parqo, s/n. NAVIA (ASTURIAS) Tels. 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70 Telex: 87393 AANA E.



GUASCOR, con éste anuncio agradece a sus clientes y amigos por la gran afluencia de visitantes que hemos recibido en nuestro STAND de la Feria SINAVAL - EUROFISHING 1988.



Gutiérrez Ascunce
Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR
20750 ZUMAIA - GUIPUZCOA - ESPAÑA
P.O. Box 30
Tel: 943 - 86 06 00 / 86 07 00
Telex: 38753 - GUAZU - E / Fax: 943 - 86 21 80

Motores Diesel

«VIUDAS DEL MAR»

IMPACTO EMOCIONAL Y

DIFICULTADES ECONÓMICAS

El número de las viudas de pescadores supera las 35.000. Tras el primer impacto, el emocional, que supone la pérdida de sus maridos, más doloroso aún por lo inesperado del acontecimiento, estas mujeres se tienen que enfrentar a numerosos problemas de índole económica y social. A las viudas les esperan importantes cambios en sus vidas: restricciones en el comportamiento social, disminución de ingresos

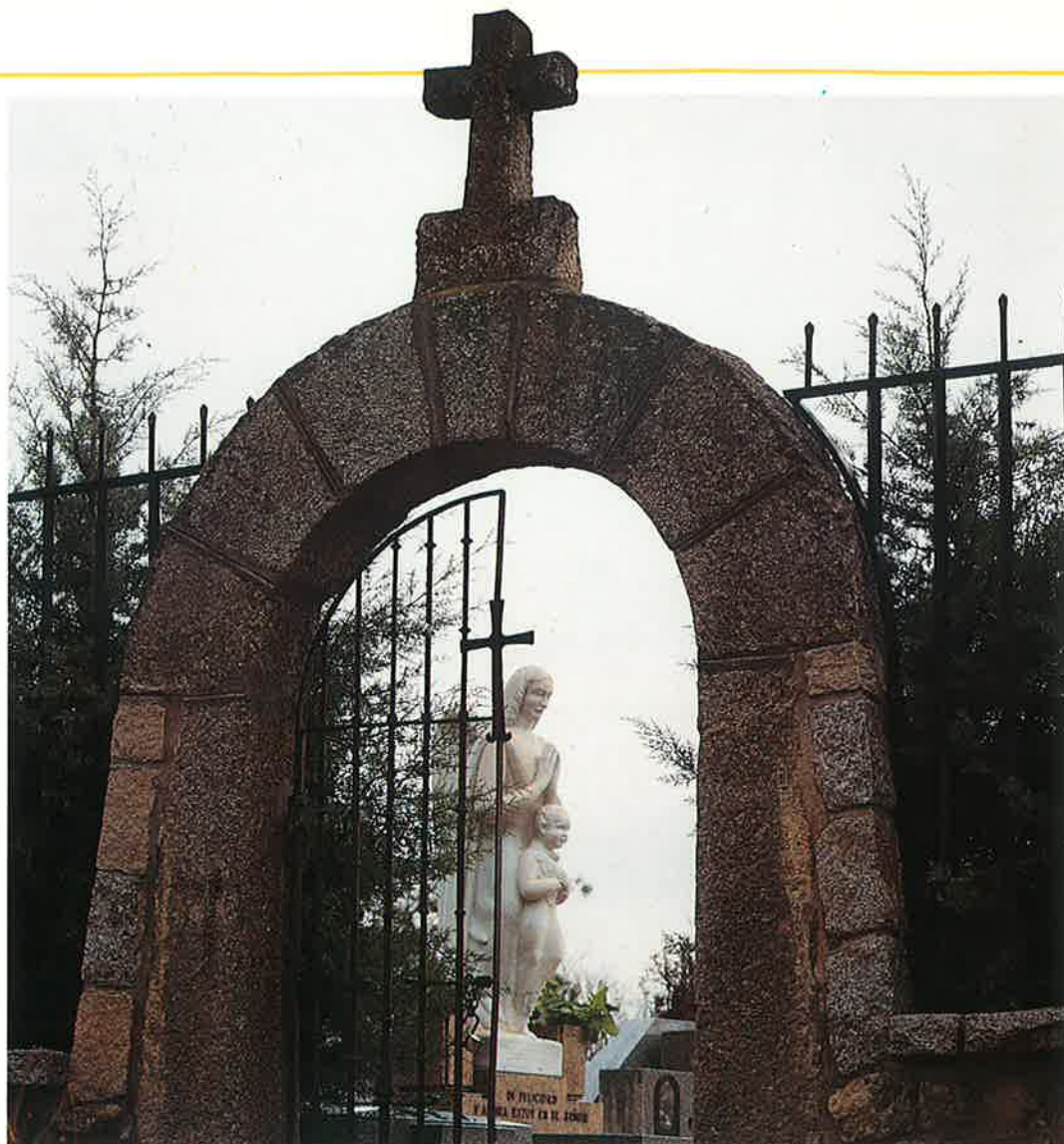
económicos, y un número de hijos, por término medio, considerablemente alto. Otros condicionantes agravan aún más su situación, como son el escaso número de mujeres de pescadores que trabajan fuera del hogar y un bajo nivel cultural.



MAS de un tercio de los 100.000 pensionistas del mar son viudas. Casi la tercera parte de las viudas del mar tiene menos de 65 años, no diferenciándose mucho esta proporción de la que tiene el más de millón y medio de viudas que hay en nuestro país (ver Cuadro 1). Entre los 65 y 84 años se concentra el grueso de las viudas del mar (ver Gráfico 1).

Aquellas viudas que superan el listón de los 65 años pasan a formar parte de un colectivo que tiene vedadas ciertas actividades, como el trabajo, y muy limitadas otras, como el matrimonio. Pero las que no han llegado a ese número que marca las diferencias entre los «activos» y los «desactivados» tienen, todavía, la posibilidad de reorganizar su vida, volviéndose a casar y/o incorporarse a la actividad laboral. Sobre este último colectivo se ha desarrollado este primer artículo sobre las viudas del mar.

El primer impacto que sufre la familia de la víctima es, sin duda, de carácter emocional. La pérdida del marido se hace más dolorosa por lo inesperado del acontecimiento. A la esposa se le anuncia la muerte como un hecho consumado. No hay un tiempo de ajuste a la idea de la muerte, como sucede con los fallecidos por enfermedad o con las personas ancianas que están próximas a su fin vital. El conocimiento súbito, por sorpresa, hace más difícil su asimilación, repercutiendo en el equilibrio de los familiares, sobre todo en las viudas. Los encuestadores apuntaron alteraciones nerviosas manifiestas en las viudas entrevistadas, a pesar de que habían transcurrido tres o cuatro años del fallecimiento. Las entrevista-



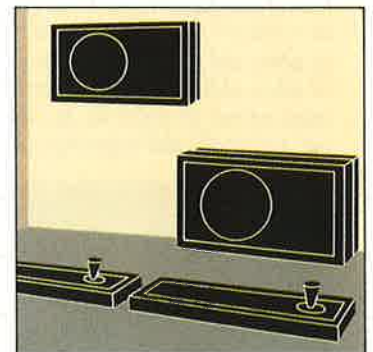
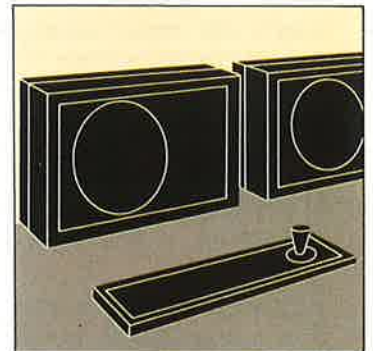
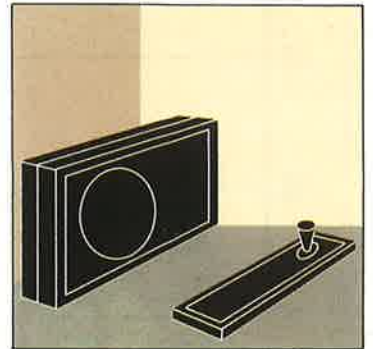
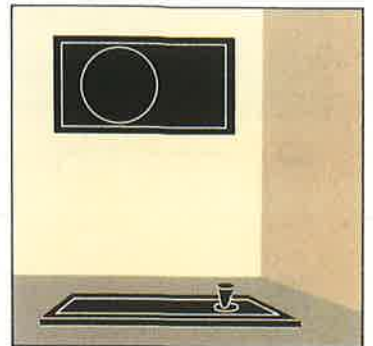
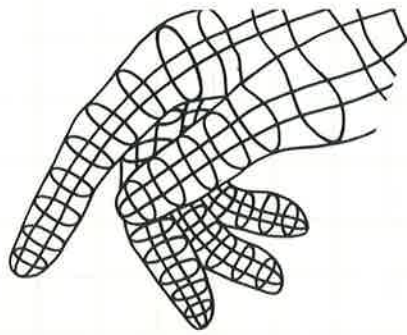
Cuadro 1		
Porcentaje de viudas mayores y menores de 65 años		
Edad	Viudas del mar (*)	Total de viudas en España (**)
De 15 a 65 años	32,4	30,8
Más de 65 años	67,6	69,2
Total (%)	100	100
Número de casos	(35.262)	(1.604.938)

(*) FUENTE: ISM. Madrid, septiembre, 1988.
 (**) Cifras estimadas. Véase: Inés Alberdi y Pilar Escario: Estudio sociológico de las viudas en España, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1986, páginas 23-24.

La pérdida del marido se hace más dolorosa por lo inesperado del acontecimiento, lo que hace más difícil su asimilación.

radares

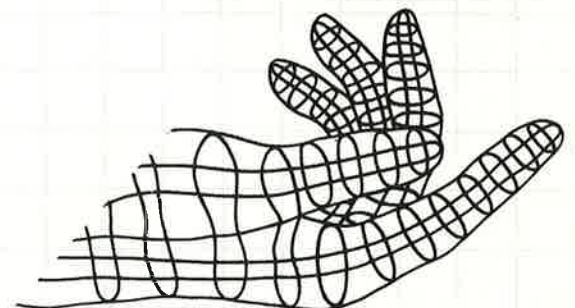
Concept



un **Concepto**
nuevo

- Flexibilidad de instalación.
- Muy alta definición (más de un millón de pixels).
- Movimiento Relativo, Verdadero o ARPA.
- Pantallas tipo TV RASTER-SCAN de 24" y 17".
- 10 ó 25 Kw. de potencia.
- Posibilidad de utilizar monitores esclavos, en monocromo y color.

Todos los modelos no ARPA incorporan ploteo electrónico E. Plot II, para obtener datos de hasta 20 blancos, proporcionando información de rumbo, velocidad, distancia CPA y TCPA de cada uno.



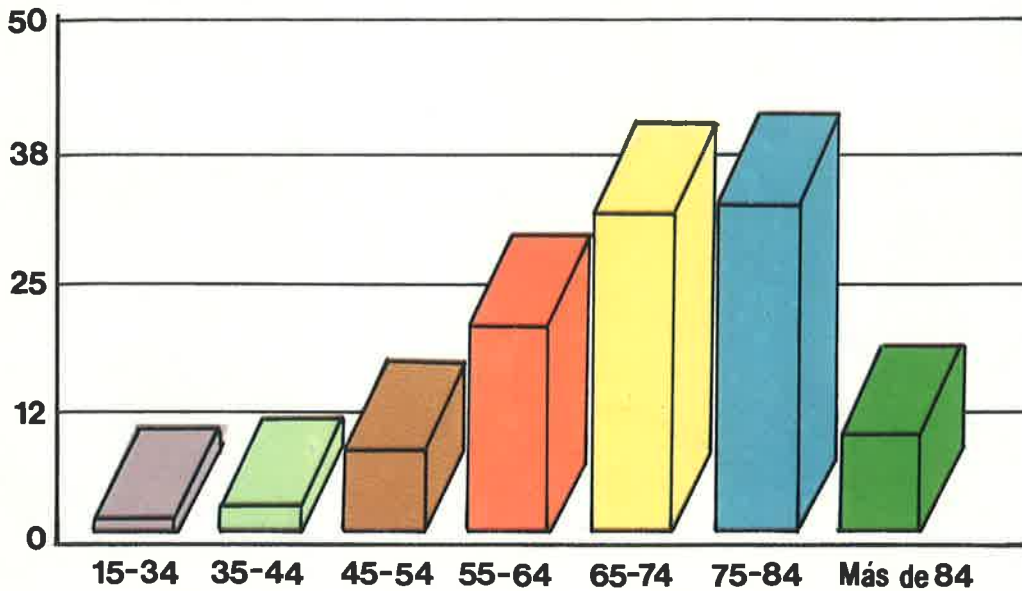
**Compañía Radio Aérea
Marítima Española**

Edison, 4
28006 Madrid (España) • Tel.: (91) 571 10 37 • Télex: 23686 • Fax: (91) 411 42 56

CRAME

Gráfico 1

Estructura de edad de las viudas del mar (en porcentajes)



FUENTE: ISM, Madrid, septiembre, 1988.

das señalaban el hecho repentino de la muerte como un efecto difícilmente asimilable: «Lo que más me lastima es que mi marido se fue tan bien, tan campante, y ya no le volví a ver.»

La muerte de un hombre de la mar se ritualiza colectivamente. Según un informante «cuando muere un marinero la gente del pueblo se vuelca en la misa, el funeral y el entierro, para unirse al dolor de la viuda. La noche del velatorio tie-

Cuadro 2

Número de viudas del mar y pensión mensual media (En España y en la provincia de Huelva)

	España	Provincia de Huelva
Número de viudas del mar	35.262	1.445
Pensión mensual media ...	25.649	26.412

FUENTE: ISM. Madrid, septiembre, 1988.



nen al difunto en su casa y allí están todos. Las vecinas se van turnando. Se está toda la noche velándolo, y el difunto no se queda solo hasta la hora del entierro. Las mujeres chillan y lloran mientras están velando al muerto, pero no es fingido. No son lloronas de oficio, sino que lo hacen de sentimiento. La verdad es que impresiona mucho. La viuda no va al entierro. Los hombres acompañan al muerto en el entierro, y las mujeres se quedan en casa consolando a los familiares del sexo femenino. Así son las cosas entre marineros».

Este testimonio representa un buen indicador de cómo se entienden las relaciones de vecindad en la comunidad pesquera. Las manifestaciones de estas relaciones entre los pescadores, aunque parecen restringirse cada vez más a los acontecimientos ritualizados que marcan las diferentes etapas de la vida (matrimonio, nacimiento de los hijos, muerte, etcétera), son indicativas de la dimensión que toma el vínculo social entre las familias de las comunidades pesqueras (1).

A las viudas les aguardan cambios importantes en sus vidas. Naturalmente, el luto implica una serie de restricciones en el comportamiento social. Las comunidades pesqueras mantienen actitudes y comportamientos ante la muerte que pueden considerarse esquemáticamente como «tradicionales», ejerciendo un fuerte control social.

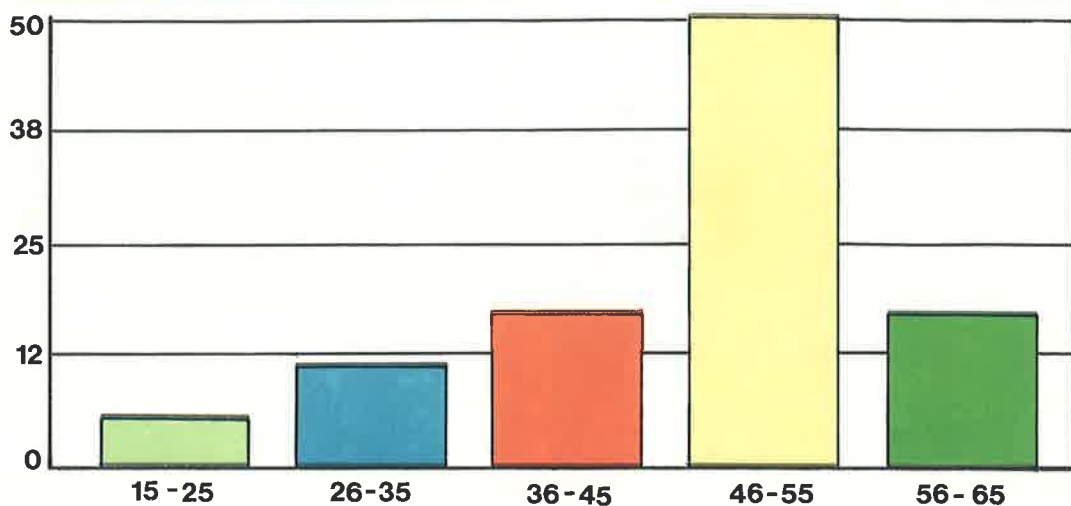
La pérdida del marido modifica su posición social: ahora es una viuda y tiene que aprender a comportarse como tal. La primera manifestación de su viudedad se realiza en el luto. Según un informante: «Su luto es riguroso. Tienen su manto, el velo, el pañuelo, etcétera. El luto du-

ra unos pocos años. Pueden ser dos o tres años. Algunas viudas, al año y medio se quitan el velo, pero siguen el luto. Aquí, la gente sigue mucho el luto. No sólo la madre, la viuda y los hermanos, sino también los primos. Los que son más allegados, viven cerca, o se frecuentan mucho siguen también el luto. Hay un caso de un muchacho joven que era de la mar y murió en un accidente. Todos sus hermanos varones llevan luto; bueno, pues las cuñadas también lo llevan.» Este dato fue comprobado por los encuestadores. Tanto las hijas de las víctimas, como sus viudas, llevaban luto a pesar de haber transcurrido, en algunos casos, dos o tres años desde su muerte.

Tras el anuncio de la muerte sobreviene un factor que va a ser determinante en el cambio del modo de vida de la familia: la disminución de los ingresos económicos. La pensión media mensual que percibían las viudas consultadas era de 25.400 pesetas (ver Cuadro 2).

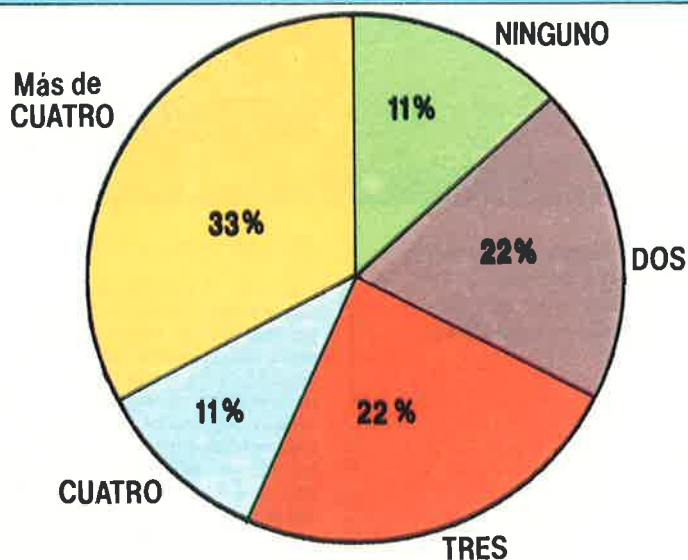
A la pensión que percibe la viuda debe añadirse la prestación por cada hijo menor de 18 años, unas 10.000 pesetas. Pero el tamaño medio de la familia pescadora es considerablemente alto. Según la encuesta, a las viudas por accidente de trabajo en la provincia de Huelva (2), la edad media de las víctimas por accidente laboral era de 46,5 años (ver Gráfico 2), y la media del número de hijos vivos de las víctimas era de 3,6, cifra que puede considerarse muy alta incluso si la comparamos con la media en Andalucía (3). En el 44 por 100 de los casos encuestados el número de hijos de la víctima era de cuatro o más de cuatro (ver Gráfico 3). No hace falta abundar en las dificultades económicas de la

Gráfico 2
Estructura de edad de los pescadores muertos por accidente de trabajo (En porcentajes)



FUENTE: Encuesta a viudas de accidentados, Huelva.

Gráfico 3
Número de hijos (%)



FUENTE: Encuesta a viudas de accidentados, Huelva.

que queda la familia de la víctima parece que debería forzar a trabajar a las viudas; forzar porque las pautas familiares de los pescadores muestran un claro rechazo hacia el trabajo de la mujer casada fuera del hogar (4). En general, todas las viudas manifestaron que tenían unas condiciones de vida más bien precarias. Tras la muerte del esposo se vieron obligadas a ajustarse a unos ingresos que se habían reducido considerablemente, lo que supuso en algunos casos, el cambio de colegio en los niños, e incluso el abandono de los estudios de aquellos que estaban en edad de trabajar, colaborando así con su ayuda económica al mantenimiento de la familia. Los datos recogidos sobre el trabajo de las viudas confirman las bajas tasas de empleo en la mujer del pescador: sólo un 30 por 100 de las viudas consultadas trabajaban fuera de su casa. Los trabajos son de baja cualificación —limpieza, fundamen-

familia de la víctima, situación que se ve agudizada a medida que pasan los años ya que las pensiones no crecen al ritmo del coste de la vida. La situación económica en



La pérdida del marido modifica su posición social, ahora es una viuda y tiene que aprender a comportarse como tal.



talmente—. Al margen del rechazo de la comunidad pesquera al trabajo de la mujer fuera del hogar, hay que considerar las escasas posibilidades de empleo femenino que se oferta en las poblaciones pesqueras. A esto debe agregarse un dato significativo para explicar indirectamente tanto las actitudes hacia el trabajo como la dificultades para obtener un empleo en el caso de desearlo: un 22 por 100 de las víctimas eran analphabetas (ver Gráfico 4). Cabe pensar que el grado de formación cultural de sus esposas era, cuando menos, similar (5).

Las entrevistadas señalan el hecho repentino de la muerte como un efecto difícilmente asimilable.



NOTAS

(1) «En el contexto doméstico en el que pasan la mayoría de las mujeres casi todo el tiempo, cobran un papel relevante las relaciones de vecindad (...). En este marco comunitario que forma el vecindario, son diversas e importantes las relaciones de colaboración que establecen las familias de los pescadores con sus vecinos, sean o no pescadores. Véase como muestra las ocasiones más importantes en las que se suelen ayudar recíprocamente los vecinos:

Ocasiones de ayuda entre vecinos

	%
Enfermedad, post-parto, cuidar niños	69
En caso de fallecimiento	41
Fiestas familiares, bodas y bautizos	30
Reparaciones caseras, construcción casa	10

Reparaciones ocasionales del barco	6
Ayuda laboral en la pesca	4
Reparaciones ocasionales en los aparejos	4

Tal como corresponde a comunidades tradicionalmente inmersas en un contexto progresivamente más industrializado, las relaciones de vecindad se van circunscribiendo a aspectos de la vida familiar y cotidiana, y a las relacionadas con el nacimiento y la muerte. Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi: «La situación social de los pescadores españoles», Madrid, Fundación Universidad-Empresas, 1984 (Investigación no publicada).

(2) Estos datos se ha extraído de una encuesta que se pasó a 18 viudas de pescadores que residen en la provincia de Huelva. Sus maridos fallecieron

El rechazo a que la mujer casada trabaje fuera del hogar será una dificultad a añadir para su posterior incorporación al mundo laboral.

La mejor selección

1 COMUNICACIONES UNIDEN



VHF, 27 MHz, bases o portátiles Antenas de 3 dB-6 dB. TV Placas tierra, receptores BEARCAT

2 RADARES GOLDSTARS



Alto brillo: 16, 24, 32, 48 millas. Convencionales: 48, 72 millas. Color: 24, 32, 48 millas

3 SONDAS



Papel: FUSO
TV: Monocromo y Color
FUSO, SUNMASTER, GOLDSTAR, HAIYANG
L.C.D.: FUSO, SEAKING

4 RADIONAVEGACION



SATNAV: NAVSTAR
DECCA: NAVSTAR

5 PLOTTERS DOLPHIN



6 RADIONAVEGACION

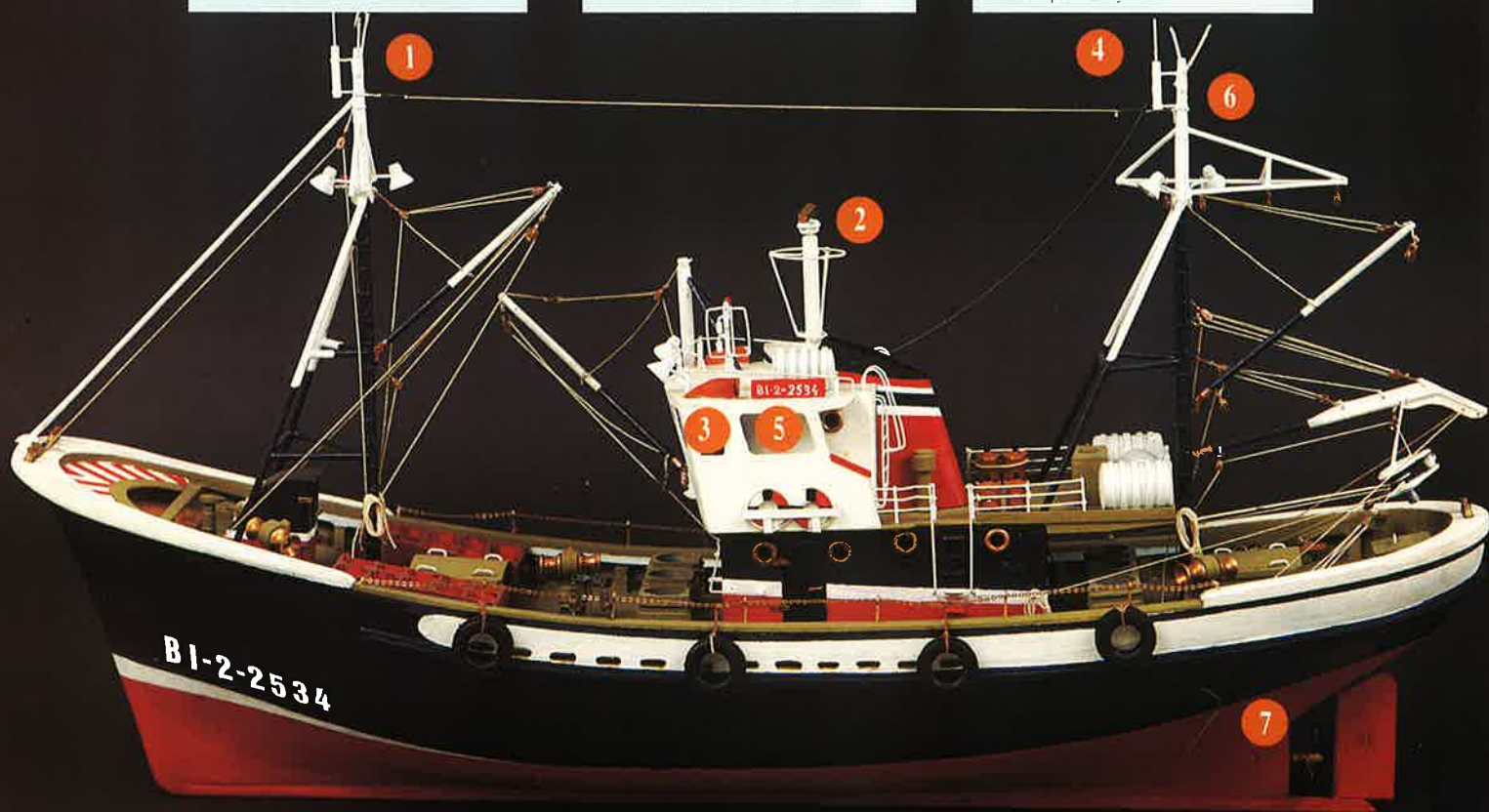


Loran-C: IIMORROW, SEAKING, DATAMARINE
Gonios: LOKATA, FUJION

7 PILOTOS AUTOHELM



6000 tipo 1, 2 y CR



*es siempre
un gran acierto*

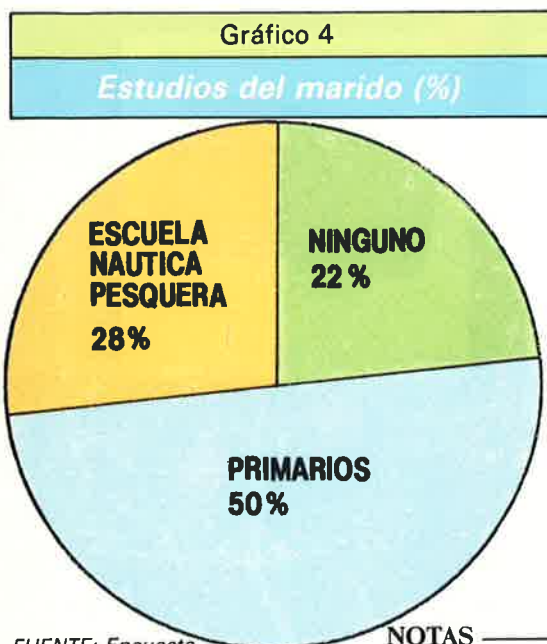
SITELSA
NAUTICA

Muntaner, 44 08011 BARCELONA
Tel. (93) 323 43 42 - Télex 54 218 SITE
Fax: (93) 323 50 62

El resumen, además del sufrimiento que puede ocasionar la pérdida repentina del esposo, la muerte del pescador deja en una situación muy difícil a su familia, tanto por lo reducido de la pensión que va a percibir, como por las dificultades objetivas y subjetivas que deben superar las viudas: un contexto cultural de escasísima tradición en el trabajo de la mujer fuera de casa, analfabetismo y pocas ofertas de empleo. ■

José Manuel MONTERO LLERANDI

En Isla Cristina reposan los restos de las víctimas del pesquero Islamar.



FUENTE: Encuesta a viudas de accidentados, Huelva.

NOTAS

→ ron por accidente de trabajo y los expedientes se resolvieron durante los años 1977 a 1979. Las encuestas se realizaron en las siguientes localidades: Huelva capital: 6; Cartaya: 1; Lepe: 1; Isla Cristina: 2; Ayamonte: 5; La Antilla: 1; y Punta Umbria: 2. Esta información se completó con entrevistas en profundidad y reuniones de grupo.

(3) «La familias de los pescadores tienen un tamaño medio superior en un poco más de la mitad al tamaño medio de la familia española, aunque las diferencias son más acusadas entre las familias de los pescadores de las comunidades de Huelva y el resto de la sociedad —5,4 de media de las familias pesqueras de Huelva, frente a 3,8 de media nacional, y 4,1

de media en Andalucía.» Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, op. cit.

(4) «Las tasas de trabajo fuera de la casa de las mujeres de los pescadores son muy bajas, el 8 por 100, según declaraciones de las propias mujeres entrevistadas, y el 6 por 100, según declaran los propios maridos. En cualquier caso, cabe estimar que, en términos generales, las tasas de trabajo femenino de las mujeres de los pescadores no sobrepasan el 10 por 100, cifra bien inferior a la media nacional de trabajo de la mujer casada, que oscilaba en 1980 alrededor del 27 por 100. Aunque aparecen diferencias regionales —en Vigo la tasa de trabajo femenino es el doble que en Huelva—, y diferencias según el tipo

de trabajo de los pescadores —las mujeres de los marineros tienden a trabajar con mayor frecuencia que las mujeres de los patronos—, lo cierto es que las tasas de trabajo de las mujeres de los pescadores son de las más bajas dentro del conjunto de la sociedad española.» Ibid.

(5) «Las mujeres ofrecen todavía un nivel cultural más bajo que el de sus maridos, con un grado mayor de analfabetismo, el 20 por 100, y la ausencia casi total de estudios secundarios; sólo el 4 por 100 ha estudiado algún curso de bachiller —se trata de mujeres de mecánicos y patronos—, y otro 3 por 100 ha seguido algún otro tipo de estudio no profesional.» Ibid.



Las dificultades económicas de la familia de la víctima se ven agudizadas por el elevado número de hijos.

El interior déjelo de nuestra cuenta.

Porque nosotros nos encargamos de todo, Paneles, techos, pavimentos, puertas no de acero, sanitarios, mobiliario metálico y de madera, accesorios de habilitación y una enorme cantidad de sensibilidad y buen gusto, para crear, con nuestro trabajo, las necesarias sensaciones de intimidad.

Cuando venga a visitarnos comprobará cómo hemos sido capaces de conjugar calidad, confort y funcionalidad, a través de más de 25 años de experiencia en acomodación y aislamiento naval.

Productos y sistemas homologados.



FABRICA

Bembrive-Mosteiro-284-286
Telefax-424955
Teléfono: 424560
VIGO

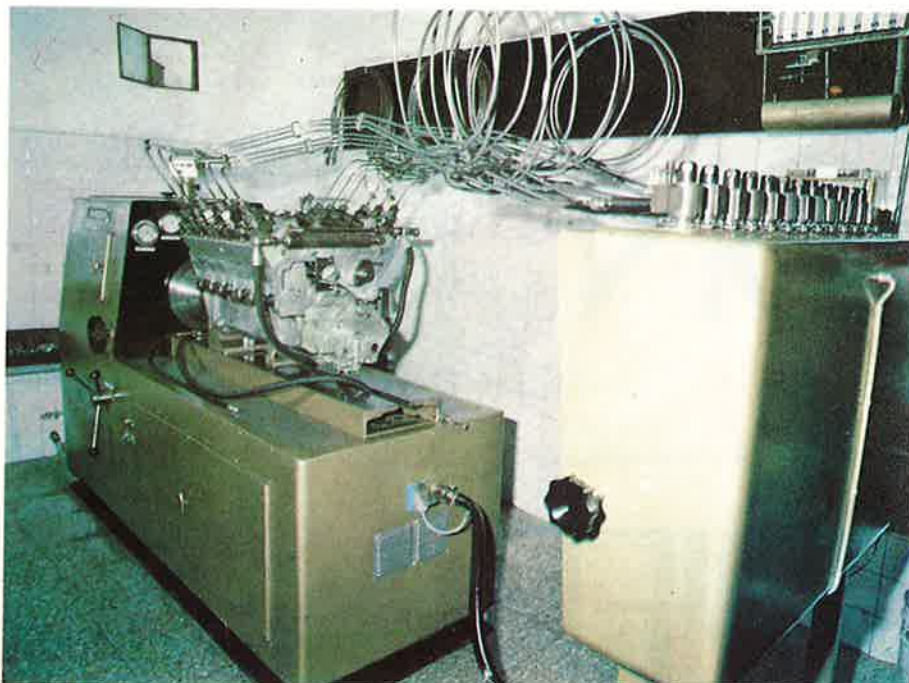
OFICINAS

Marqués de Valladares, 14-3º. Of. 2 y 3
Telefax: 438066
Teléfono: 226127-221729
Telex-83437 GONS
VIGO



Mercurio

SERVICIO BOSCH



**Reparación y venta
de todo tipo de
equipos de Inyección
para motores marinos.**

Trav. de Vigo, 16-19-24
Telf.: 27 07 02
Telex: 83068 esser-e
Telefax: 986-43 49 43
36206 VIGO

SUCURSAL

Urb. El Cevalal
Vial II, n.º 38
Telf.: 22 05 01
Las Palmas de
G. Canaria

MARINA MERCANTE:



UNA OPCION PARA LA MUJER (y2)

Desde la infancia comenzamos a relacionar el mar con la aventura, a los marineros con piratas y a las mujeres que allí aparecen con sirenas o princesas raptadas. Mundo fantástico de la ilusión, donde, a pesar de la magia, ser sirena es lícito pero, ¿qué sucede cuando una mujer quiere ser *pirata*? La realidad es más lúgubre que los cuentos: ese *mundo aparte* sólo es un sector más de la economía. A los piratas no se sabe con quién se les podría equiparar, desde luego no con los cocineros, marineros u oficiales. Y las bellas sirenas ya no tienen por qué ser bellas, ni tampoco sirenas. Simplemente aspiran a trabajar de segundos o primeros oficiales e incluso, con un poco de suerte, y si consiguen salvar los contratos eventuales, de capitanes de algún barco que, como mucho, irá cargado de *oro negro* y no de piedras preciosas.



LAS MUJERES EN LA MARINA MERCANTE: UN ACCESO CONTROLADO

PARA ver convertidos sus sueños en realidad, estas mujeres, como el resto de los alumnos, deberán superar los cinco cursos impartidos por las Escuelas Superiores de la Marina Civil, así como nueve meses de prácticas (tres al acabar el tercer curso y seis al finalizar la carrera), como ya se explicaba en el artículo anterior, publicado en el número 262 de esta revista, relativo a la formación académica en la Marina Civil. En el presente trabajo se completa la descripción acerca de la situación laboral de las mujeres en la Marina Mercante; se ofrece una visión más general de la relación grupal establecida dentro de los barcos y, finalmente, se esbozan los hipotéticos efectos que produciría la incorporación de personal laboral titulado femenino.

Derogado por el Real Decreto 3154/79 el Decreto 2483/66, de 1 de octubre, que exigía *ser varón y mayor de quince años*, como requisito previo para la obtención del certificado de competencia marinera, necesaria para realizar el embarque, se abre ante las mujeres una opción laboral nueva, al no existir ninguna prohibición desde el punto de vista jurídico que dificulte su acceso.

Esta licitud de derecho contrasta con la situación de hecho cuando algunos armadores se niegan a admitir mujeres, o cuando en las compañías privadas no se ha contratado a ninguna mujer hasta la fecha. A lo cual hay que añadir la panorámica nada halagüeña de las compañías estatales (en el momento de recoger estos datos, sólo una alumna estaba embarcada en los navíos de la compañía REPSOL, empresa por la que habían pasado anteriormente otras tres alumnas, al igual que en la compañía Trasatlántica). Las empresas que han contratado a mujeres ofi-



ciales han sido CAMPSA, dos, y Trasmediterránea, una.

Estas cifras, unidas al resto de ocupaciones por sectores, configuran las estadísticas generales sobre población activa femenina. Y ello, a pesar del artículo 35.1 de la Constitución en el que se dice que *todos los españoles tienen el deber y el derecho al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio... Sin que en ningún caso pueda haber discriminación por razón de sexo*. Si tenemos en cuenta que las mujeres representan el 31,2 por 100 de la población activa total, mientras que, por el contrario, la tasa de desempleo femenino declarado es de un 26 por 100, frente a un 19 por 100 que registra la tasa de empleo masculino (1), tendremos una visión más completa de la situación.

En la distribución por ramas de actividad, aparece transportes con un porcentaje de población ocupada del 6,3 por 100 de

valores y 1 por 100 de mujeres (cuadro 1). Concretando en la ocupación de piloto de cubierta y máquinas, figuran como varones ocupados un 8,4 por 100 y ninguna mujer (2). La desincronización es la causa de la ausencia de féminas, al recoger numéricamente la situación existente en el año 1985, cuando la primera mujer que trabajó como piloto lo hizo en el año 1987.

Los datos facilitados por las empresas señalan que todas pertenecen a la sección de puente. En las secciones de máquinas y radioelectrónica no ha trabajado ninguna mujer, a diferencia de otros países, como los escandinavos, con una fuerte tradición marítima, donde las mujeres suelen cubrir los puestos de radioelectrónica. Aquí se sigue pensando que estas cosas no son propias de mujeres: *«máquinas no es muy propio de mujeres, porque se necesita fuer-*

La necesidad de la fuerza y la preservación de una vida dura han justificado, hasta ahora, los vetos y las prohibiciones para que las mujeres desarrollen su vida laboral en la Marina Mercante.

za», comentaba una funcionaria de la Escuela Superior de la Marina Civil de Barcelona. Tras estas frases y otras que no se verbalizan, aun estando presentes en las imágenes mentales, aparece el dominio de los valores tradicionales asignados al género femenino, valores que cambian de forma aparente, pero que persisten en su ausencia latente. La necesidad de fuerza y la preservación de una vida dura han justificado, hasta ahora, los vetos y las prohibiciones para que las mujeres desarrollen su vida laboral en la Marina Mercante. La explicación a estas opiniones suele obedecer a la asignación de rasgos intrínsecos a cada uno de los sexos, asumidos incondicionalmente, al considerar que determinadas cualidades son innatas en cada uno de los géneros. Máxime, ante un campo nuevo a explorar y sin resultados constatables, que acallen las voces incrédulas de la igual capacidad y desarrollo de la actividad de piloto de cubierta y máquinas entre hombres y mujeres. Así tenemos el ejemplo de que la única titulada en radioelectrónica está inscrita en demanda de empleo, teniendo esta especialidad más salidas que puente.

A estas contrariedades se une el momento de crisis por el cual está atravesando la Marina Mercante, cuando el personal femenino comienza a querer formar parte de la tripulación. Estancamiento derivado de la existencia y espectacular desarrollo de las banderas de conveniencia y el retraso en la aplicación de un plan de flota que acometa a medio y largo plazo una política socio-económica del sector. Cuestiones ambas que están llevando a la inestabilidad laboral, desorbitando las tasas de empleo hasta alcanzar la astronómica cifra del 40 por 100 de paro en la sección de puente. Porcentaje que evidencia el fenómeno de que a pesar de ser tan reducido el número de mujeres pertenecientes a esta profesión, cuatro de ellas aparezcan como demandantes de empleo de oficiales de cubierta.

Son mujeres y jóvenes, mezcla que denota una doble marginación en algunos aspectos de la vida cotidiana, dificultando la entrada para muchas por algunas puertas laborales. Características éstas que dejarán su mella en las pocas mujeres que traspasan el umbral y logran ser oficiales en activo, haciendo de ellas un flanco fácil de miradas recelosas por parte de algunos miembros de la tripulación, con edades superiores a las suyas (3). *Al principio se extrañaban, porque la media de edad es alta. Los últimos que entraron fijos tienen 34 años. Incluso yo tenía*

cimiento que se adquiriría o al turismo o distracción que pudiese suponer el tocar puerto; sino que a través de afirmaciones como ésta se vislumbra un fenómeno más silenciado, aunque no por ello menos conocido: el aislamiento. Consecuencia del escenario donde se lleva a cabo el trabajo y que coincide con el lugar de residencia. Los barcos son instituciones totales, como el psicólogo Goffman los definía en 1961, lugares en los que un número de individuos aparecen apartados en la sociedad durante un tiempo apreciable. A este alejamiento físico de



un marinero de 60 años, que esperaba la jubilación y diría: y ésta ¿a qué viene ahora aquí? Contaba la primera mujer que embarcó y ha trabajado como primer oficial. Ella ha conseguido, a sus 25 años, un par de contratos de seis meses para desempeñar tal cargo, considerándose afortunada por ello, dada la situación de paro reinante en esta profesión.

Cada día se ven más factorías y menos mundo, expresión que aparece en los discursos de muchos marineros como una espina dolorosa. Esta falta de visión no sólo apunta al posible cono-

la sociedad en general, y de la familia en particular, se adhiere el distanciamiento emocional, al no existir apenas comunicación con «la gente de tierra» y centrarse en la monotonía de conversación grupal entre «los de la mar». Hay crisis entre la gente de la mar, se nota una falta de comunicación, en muchas ocasiones propiciada por el bien ponderado dicho de que «aquí cada uno está en su sitio».

La carencia de expectativas de los embarcados, viendo transcurrir el día de la misma forma que el anterior y, suponiendo que con un poco de

Los barcos son instituciones totales, lugares en los que un número de individuos aparecen apartados de la sociedad durante un espacio de tiempo apreciable.

ACUICULTURA

INSTALACIONES EN TIERRA Y ESTRUCTURAS FLOTANTES



ESTUDIOS DE VIABILIDAD Y SELECCION DE EMPLAZAMIENTOS

ANTEPROYECTOS Y PROYECTOS

AUDITORIAS SOBRE PROYECTOS A REALIZAR, REALIZADOS O EN DESARROLLO

PUESTA EN MARCHA Y SEGUIMIENTO BIOLÓGICO DE CENTROS DE ACUICULTURA

OPTIMIZACION DE INSTALACIONES PREEXISTENTES

DIRECCION TECNICA Y FORMACION DE PERSONAL

PLANES DE ALIMENTACION ESPECIFICOS

SANIDAD ACUATICA

ANALISIS DE RENTABILIDAD

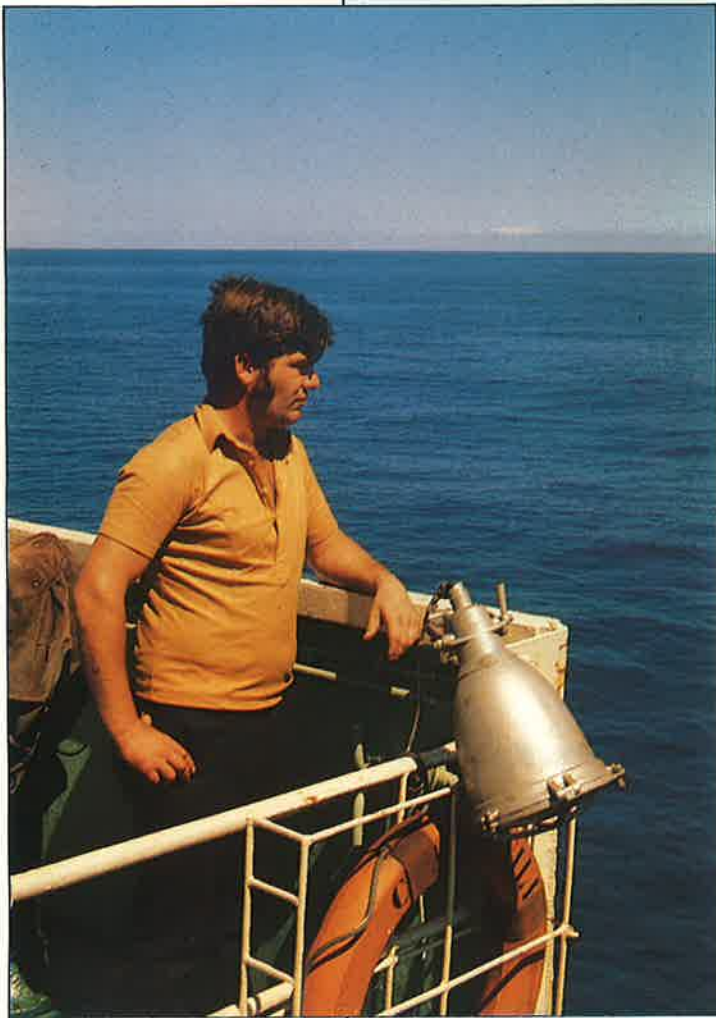


ATP

TELEF.: 450 74 00
Santa Matilde, 4

TELEX: 47749
— 28039 MADRID

La carencia de expectativas de los embarcados, en determinadas circunstancias, puede provocar un clima psicológico denominado «síndrome depresivo de la gente del mar».



suerte el siguiente será igual, provoca en determinadas circunstancias un agudo sentimiento de soledad, propiciando un clima psicológico que Renzo Rizzi denomina «síndrome depresivo de la gente del mar». Síndrome que, hipotéticamente, podría afectar en mayor grado a las mujeres que a los hombres, al ser educadas éstas para que otros dependan de ellas, relegando sus necesidades afectivas a un segundo plano. Teoría que

nismo radical, sobrepasan la dependencia económica y se incrustan en la mujer como una lapa. Para los marinos embarcados, cuatro meses de separación de sus compañeras no es fácil, sin embargo no supone ruptura alguna con toda una educación milenaria de dureza y un saberse querido y esperado, parafraseando los slogan publicitarios de muchos perfumes. Para las mujeres, esta experiencia podría ser vivida de forma traumática, por lo que de ruptura emocional supone en la práctica, reprimiendo la necesaria exteriorización de afecto, buscando un sujeto que la haga sentirse precisa, recuperando con ello la confianza en sí misma. Tesis que coincide con que dos de estas pilotos mantengan relaciones estables de pareja con otros dos miembros de la tripulación, aunque esta situación estará condicionada por motivos laborales. En otros casos, se añora el relacionarse con otras mujeres, como lo confirma el testimonio de la madre de la primera mujer marmitón, ejemplo ajeno a las pilotos, pero fiel reflejo de esta vivencia: *Mi hija está contenta de cocinera, aunque es un trabajo muy esclavo. Por eso se acuesta pronto, a las 7 o las 8, y también porque no hay otras mujeres en el barco. Dice que nota un poco de soledad.*

Aislamiento, soledad, desengaño motivados por las condiciones materiales y las relaciones personales que se entablan en los buques, como apunta un tercer oficial: *el trabajo en sí no es matador, pero las condiciones... En cuanto a la convivencia tienes que ir con una serie de gente que no es de tu agrado.* A consecuencia de estas circunstancias, y otras como la peligrosidad del trabajo, se ha producido un alto índice de abandonos, principalmente por parte de los que empiezan. Un capitán de CAMPSA, después de haber navegado durante veinticuatro años, mencionaba alguno de estos temas: *es el trabajo con más riegos de accidentes, incluso más que en la construcción. De mi*

promoción, de doce que éramos sólo quedamos tres, el resto ha muerto en accidentes.

¿Provocaría algún efecto la integración de las mujeres en los buques de mercancías, que son los que se ajustan más específicamente a estas características relacionales? Empíricamente poco se ha podido constatar hasta la fecha. Más que a enunciados científicos, debemos remitirnos a las opiniones y consideraciones desde un punto de vista personal de algunos y algunas de los protagonistas que pululan por este sector, asegurando que ejercerían un efecto moderador y de racionalidad en los barcos, donde se dan unas «relaciones machistas», a la par que inducirían con su propia presencia a elevar los niveles de comunicación.

Junto a estas ideas aparecen otras más controvertidas que, aun dando la aprobación al acceso de éstas, se las aplican los estereotipos que desde tiempos remotos vienen rigiendo: *son como un compañero más. A mí me gusta que haya mujeres, porque ponen un toque femenino. Una de las que hemos tenido compraba flores y las ponía por toda la cámara. Lo daba otro ambiente más hogareño y más casero.*

En un espacio público, donde el nexo de unión lo configuran las normas laborales que establecen la realización de tareas similares entre los y las oficiales, no se podría pensar en la asignación de pautas de comportamiento tipificadas como femeninas; y sin embargo una cultura y una educación específica ejercida durante siglos ha consolidado una categorización de las relaciones grupales y personales que trasciende todos los ámbitos, incluso los espacios públicos, normativizando las relaciones laborales, bien sea fuera o dentro de un barco, impregnando hasta el último reducto de lo que se considera «un mundo especial». Lo cual viene a demostrar que, bajo la propia idiosincrasia aparente de la flota mercante, laten patrones típicos de comportamiento que,

las psicólogas E. L. Eichembarm y Orbach consideran nada deseable, puesto que *al no tener cubiertas sus necesidades afectivas viven con una sensación de carencia y confusión que las hace sentirse débiles y tender a estar compulsivamente en relación con la otra persona* (4). La dependencia afectiva se ha mostrado más persistente que lo que presagiaban las teorías del femi-

generalizando el hecho de la incorporación de mujeres pilotos y pasados los primeros años de novedad, cuando las mujeres embarcadas estuvieran presentes en todas y cada una de las ocupaciones, se desembocaría en «las movidas de relaciones (normales) que se dan entre hombres y mujeres».

En la actualidad, es esta «falta de costumbre», que dicen algunos, lo que hace de esta toma de posición de las mujeres en la Mercante una labor controlada socialmente, tanto bajo presiones externas como a miedos internos. Las primeras, ante las declaraciones de rechazo efectuadas por los marinos (*a mí no me gusta que me mande una mujer*). Y, en las segundas, la balanza de la socialización es demasiado pesada y ejerce presiones que obstaculizan, induciendo a la relación directa entre Mercante y problemática familiar, cuando la imagen de lo femenino se une indisolublemente al triángulo mujer-madre-esposa, asignando a la mujer una *meta natural*, tener hijos y un hogar estable. Es difícil para muchas féminas concebir la Marina Mercante como una alternativa laboral. Se siente como algo contrapuesto el realizar este trabajo y llevar a buen fin *su meta*, cumpliendo con su *función materna histórica* y socialmente perpetuada, en atención a las circunstancias y necesidades del momento.

La Marina Mercante se podría vivir como una opción que implica una renuncia a la «misión» para la cual fueron socializadas. Factores todos a considerar y que facilitan el desistir en el empeño de unas pocas que en su día decidieron y deciden intentarlo. *Para una mujer es difícil, si te planteas este trabajo dentro de un plan tradicional de vida. Ahora, si te organizas de otra forma, no.* En cualquiera de los casos, la ruptura con el plan tradicional parece imponerse. El tiempo es sabio y emitirá su veredicto. Hoy por hoy, y debido a la edad de este puñado de mujeres oficiales, todas están solteras y sin hijos, a excepción

de una, la respuesta no es posible.

Habrà que seguir el curso de los acontecimientos para, en su evolución, poder comprobar si se siguen contando «cuentos», donde lo que importa es el sexo de los protagonistas, bien sean sirenas o piratas. ■

Begoña MARUGAN
Miguel A. DIEZ

NOTAS

(1) Datos representativos del primer trimestre de 1986 aparecido en la Encuesta de Población Activa.

(2) Porcentajes recogidos a partir de la EPA, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística.

(3) En el INE aparecen registradas las edades estimadas en la rama de transportes y actividades conexas. En 1985 con un promedio de edad de 42,2 para los varones y un 36,7 para las mujeres.

(4) E. L. Eichenbarm y S. Orbach: ¿Qué opinan las mujeres?, Editorial Revolución, Madrid, 1987, página 7.

DISTRIBUCION DE LA POBLACION EN LA RAMA DE TRANSPORTES Y ACTIVIDADES CONEXAS (EN MILES). MEDIA DEL 85

	Varones	% A	Mujeres	% B	B-A
Población ocupada	460,7	6,3	30,0	1,0	-5,3
Población asalariada	317,1	6,1	29,3	1,5	-4,6
Pilotos oficiales de cubierta	—	—	—	—	—
Y oficiales maquinistas**	8,4	0,1	0	—	-0,1

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de INE-EPA.

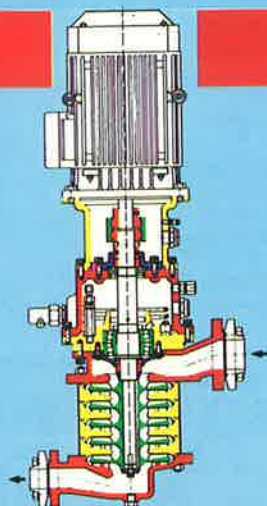
** La diferencia de estos datos con los actuales radica en la distancia temporal que separa la recogida de los mismos.



**Es difícil,
para
muchas
mujeres,
concebir la
Marina
Mercante
como una
alternativa
laboral.**

KVÆRNER KULDE A/S

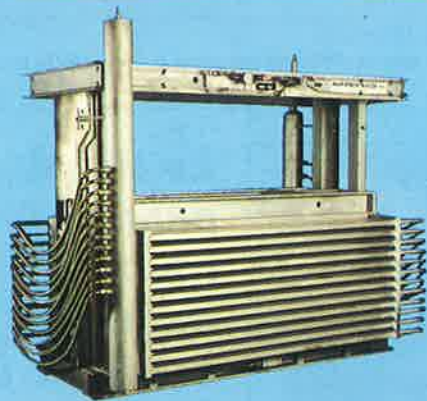
KVÆRNER EUREKA ESPAÑOLA, S.A.



Bomba de Refrigerante

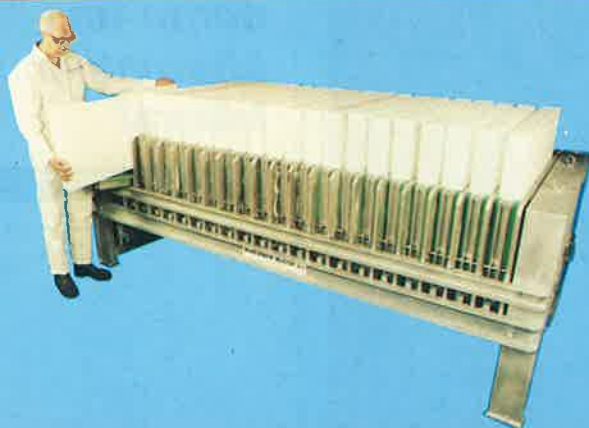
La más alta calidad noruega, fabricada en España. Thune Eureka Española le ofrece los tres elementos clave de una instalación frigorífica segura y fiable para su barco de pesca, y también para instalaciones en tierra. En primer lugar, la **bomba de refrigerante**, vertical auténticamente marina. Aprobada por Lloyd's Register y Det norske Veritas para uso con R717 (NH₃), R22 y R12.

Armario de Placas Horizontales



Construidos a base de placas extruidas, con canto de 32 mm, que garantizan la máxima resistencia y estabilidad, los **Congeladores de Placas KVAERNER** permiten procesar los productos de la pesca con el máximo rendimiento, en paquetes listos para el consumo o en grandes bloques de productos semi-acabados.

Armario de Placas Verticales



Empacho reducido, extracción por debajo, fácil salida del bloque además de la alta resistencia que permite fabricar unidades estándar de hasta 3 metros son otras de las ventajas de los **Congeladores de Placas Verticales KVAERNER**.

FRIO DE CALIDAD PARA LA PESCA



KVÆRNER EUREKA ESPAÑOLA, S.A.

Apartado 200 - 36600 VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra) - Teléfono: (986) 50 18 10 (5 líneas)
Télex: 88052 THEE E - Fax: (986) 50 75 54

La conflictividad que viven los puertos españoles desde comienzos del mes de octubre no termina por el momento. Tras una reunión de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, celebrada en Valencia, se decidió presentar un nuevo preaviso de huelga por espacio de un mes, a partir del día 3 de diciembre, fecha en que acaba el actual. Esta medida se llevará a cabo en todos los puertos a excepción del de Barcelona, cuyo convenio fue firmado en los últimos días del mes de octubre.



CONFLICTIVIDAD EN LOS
PUERTOS ESPAÑOLES

Negociación en punto muerto

EL presidente de la comisión interministerial para la coordinación del desarrollo de la reforma portuaria, Alvaro Espina, dio la autorización a la Sociedad Estatal del puerto de Barcelona para concluir y firmar su convenio colectivo,

acompañado de un plan de empleo racionalizador del trabajo, que haga posible la viabilidad económica de la empresa. En la autorización se hacía la salvedad de que el convenio sólo tendrá capacidad de obligar a las partes representadas legítimamente

por los firmantes, y no a terceros no representados.

Este convenio de Barcelona es el segundo que se firma en el sector, después de la reforma legal del trabajo portuario, y supone el final de un año de negociaciones. Con él se intentan romper las antiguas atadu-

ras de las extinguidas OTP, y se acomoda al nuevo marco legal, sin menoscabo de los derechos alcanzados en anteriores convenios, ni los usos y costumbres del puerto barcelonés que no entren en confrontación con la actual normativa. El fin último del con-

venio es agilizar la gestión empresarial, utilizando, lo mejor posible, todos los recursos disponibles para situar al puerto catalán en condiciones de competencia con otros grandes centros internacionales del tráfico portuario.

Como anexo al convenio, se ha acordado un plan de empleo, con vigencia de cinco años, que servirá para racionalizar el trabajo, reducirá costes, y abaratará servicios. Entre las medidas más destacables, en este sentido, cabe señalar, la reducción gradual de la composición cuantitativa de los equipos de trabajo, la polivalencia y movilidad funcional en los mismos, la evolución de la plantilla global en función de las jubilaciones, y la imposibilidad de contratar nuevos trabajadores mientras no se agoten las previsiones respecto a la reducción de equipos de trabajo.

Otros aspectos importantes del contenido del convenio son: la distinción de las actividades del servicio público de las complementarias; la contratación por las empresas de trabajadores fijos para atender, al menos, el 25 por 100 de los turnos; y el establecimiento de una nueva estructura retributiva, suprimiendo los «fondos diferidos» de la antigua OTP, así como la incompatibilidad del «doblaje» con el salario de inactividad en el día siguiente (el «doblaje» consiste en que el trabajador realiza dos turnos, y percibe la remuneración correspondiente durante el mismo día).

Igualmente, la comisión interministerial envió instrucciones para el desarrollo de la reforma en los distintos puertos, lo que hasta ahora no ha tenido el resultado pacificador pretendido. Para el puerto de Bilbao, la Sociedad Estatal de Estiba presentó un expediente de regulación temporal de empleo, que afectará al 45 por 100 de la plantilla de estibadores.

En el puerto de Santa Cruz de Tenerife se presentó, ante la autoridad laboral, un expediente de regulación temporal de empleo, que afectará al 35 por 100 de plantilla, al que se

acumula otro de modificación de condiciones de trabajo, polivalencia, listas y movilidad funcional.

Pero no todos los puertos han seguido el mismo camino, y así nos encontramos ante la conflictividad, que desde hace casi dos meses, afecta a Las Palmas, la Luz, y por solidaridad, a algunos puertos peninsulares. Las negociaciones que se efectúan en Las Palmas entre representantes de los trabajadores portuarios y la patronal se encontraban paralizadas, en el momento de cierre del presente número de MAR, debido a que la parte a negociar era la referida a las mejoras sociales.

Los trabajadores mantenían el criterio de que hay que dar entrada en estiba a nuevos estibadores, para compensar el personal que se ha jubilado, y que las «manos» se vayan adecuando a lo largo de los cinco años que se han dado de plazo, según el acuerdo marco, tras las jubilaciones que se produzcan en ese período. También solicitan que se les garantice el número de jornadas habidas el año anterior a los efectos de poder hacer los cálculos necesarios. La parte empresarial, mantenía la necesidad de ir hacia una reforma de los trabajos en este puerto, de acuerdo con el espíritu del acuerdo marco, ya que se dan las condiciones óptimas para hacerlo, dado que no sobra personal, sino que posiblemente haya que dar entrada a nuevos trabajadores.

Por otra parte, los estibadores también plantearon la necesidad de hacer la reforma pareja en todos los puertos, para evitar así una descompensación en perjuicio de otros recintos.

Sin embargo, y con la excepción de los trabajadores de los puertos de Las Palmas y Barcelona, el día 4 de noviembre los estibadores españoles secundaron la huelga indefinida convocada por la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios como medida de presión para que los empresarios cumplan los acuerdos sobre contratación de personal; según los datos facilitados por



En el momento de elaborar la presente información se encontraban paralizadas las negociaciones, que están teniendo lugar en Las Palmas, entre trabajadores portuarios y patronal.

la Coordinadora, son unos 8.000 los trabajadores afectados.

En el puerto de Las Palmas no se secundó la huelga por estar decretado desde el día 20 de octubre el «cierre patronal» por la dirección de la sociedad mixta (segundo que se produce desde que se inició el paro).

Como consecuencia de este cierre, las autoridades tuvieron que recurrir a personal contratado directamente por las empresas, a sus plantillas de fijos, y al registro especial del Instituto Nacional de Empleo (INEM).

Tras los enfrentamientos ocurridos entre trabajadores y policías en el puerto de La Luz, donde unas 14 personas resultaron heridas, los estibadores tuvieron prohibido el acceso a los muelles y, posiblemente, tendrán sanción de 15 días de empleo y sueldo por abandono del trabajo.

El cierre del puerto gran-canario de La Luz fue decidido por su presidente, Anastasio Travieso, tras el boicoteo de los trabajadores al primer llamamiento (designación de los turnos de las «manos» para los barcos) con una gran y sonora pitada.



Según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) las pérdidas económicas podrían elevarse a unos 11.000 millones de pesetas al mes. Para la realización de este cálculo, esta Asociación se basa en una estimación realizada por el Director General de Puertos, que en su último informe

señalaba, que el número de buques que entraron en los puertos españoles el año pasado fue de 84.384, lo que daría un promedio de 7.032 barcos al mes. Una nave de tipo medio parada cuesta alrededor de 600.000 pesetas mensuales. Estimando un promedio de demora de dos días durante

toda la duración de la huelga, nos daría un resultado de coste de paralización de buques de 8.500 millones aproximadamente; a esto hay que sumar, según ANAVE, los costes adicionales que cada naviera debe pagar por la estancia de los barcos detenidos, que no producen ningún rendimiento.

En concepto de tarifas portuarias se pagaron en España, durante el pasado año, la cantidad de 41.000 millones de pesetas; si dividimos esta cifra entre los doce meses del año, tendremos un resultado de unos pagos tarifarios de 3.500 millones al mes. Estimando que el coste adicional de esta tarifa será algo menos del doble de lo que se debe pagar habitualmente, supondría estimar en unos 2.500 millones de pesetas al mes, estos costes adicionales.

La Confederación Autónoma Nacionalista Canaria (CANC) y la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios (ASEP) convocaron para el día 24 de noviembre una manifestación con motivo de exigir el derecho a la huelga «ante la pasividad de las autoridades laborales». En este senti-

do, el responsable de la CANC manifestó que mientras la dirección territorial de Trabajo resolvió, en sólo ocho días, las tres modificaciones del convenio, antes de empezar la nueva empresa estatal, en cambio, para instar a la apertura de Sestiba, no tiene ninguna prisa, «como si estuviera premeditado a pesar de permanecer en esta situación hace ya más de un mes».

El abogado de los estibadores, Enrique González, dijo que aunque hasta ahora se está ahorrando dinero en las empresas, *no se han abaratado las tarifas ni un solo céntimo, y lo que se trata es de imponer el poder.* También comentó que *el derecho de huelga es de interés primordial para la clase trabajadora, y ha sido conculcado totalmente con los estibadores, quienes con nueve horas diarias de trabajo, garantizaban, en todo momento, el abastecimiento para que el puerto no se bloqueara. Todo esto explica por qué se han bloqueado las negociaciones.*

Ante estas declaraciones, al día siguiente, el delegado del Gobierno, Eligio Hernández, y el presidente de la Junta del Puerto, Anastasio Travieso, salían al paso comentando que no se había levantado el cierre de Sestiba porque los trabajadores no han manifestado su voluntad de volver normalmente a su trabajo. Referente a la ilegalidad con que se había actuado, acusando de conculcar el derecho de huelga, dijo que hay dos vías para denunciarlo si creen que es así, ante la jurisdicción laboral y el Tribunal Contencioso-Administrativo.

A la manifestación, que transcurrió con toda normalidad, acudieron un millar de estibadores de los puertos de La Luz y Las Palmas, en unión de sus esposas e hijos. También era notable la presencia de trabajadores del registro especial del INEM, la mayoría de los cuales no acudieron al trabajo, llevando una pancarta que decía: «El INEM nos creó y Sestiba nos utiliza como carne de cañón». ■

Vicky NYSSSEN

LOS PENSIONISTAS DEL MAR EN MADRID YA TIENEN SU «CENTRO»

En pleno corazón de Madrid, aunque parezca curioso, han encontrado «puerto» los pensionistas del mar. Es el primer lugar del que disponen, en esta ciudad, para poder reunirse. El local, que lleva en funcionamiento desde el 25 de octubre, un



día más tarde de su estreno oficial, era largamente esperado por un grupo bastante numeroso de personas interesadas en seguir llevando una vida activa y desarrollar otro tipo de actividades en un ambiente que, por el pasado común, les resultara familiar. A pesar de la reciente creación de este centro, dependiente del Instituto Social de la Marina, muchos ya expresan, con dosis de optimismo y esperanza, su deseo de llegar a «no caber en el local, y tener que pedir otro».

Fin de una discriminación

EL piso, que se ha convertido en local de encuentro para las gentes de mar en tierra adentro, está en la calle Valenzuela, en el número 12, tercera planta. Nada más traspasar el umbral, uno nota la sensación de actividad que domina por doquier, las animadas conversaciones, las actividades manuales, el constante ir y venir de personas que han roto los esquemas preestablecidos de lo que «debe ser» un jubilado, por eso ellos no lo parecen. Un amplio salón, que pudiera dividirse en tres mediante puertas correderas, es la

primera toma de contacto; en él hay mesas para juegos de salón, y otra parte destinada, principalmente, a la zona audiovisual. De paredes y decoración basadas en tonos cálidos, contrastados con detalles en negro, el espacio es acogedor y tranquilo, esto último durante las clases de yoga y cuando está vacío.

Tras el primer recorrido por el centro, que cuenta con un inicio de biblioteca, sala de actividades manuales y una cocina donde se impartirán y realizarán prácticas de lo ya explicado, llegamos a un re-

ducto de tranquilidad que es el despacho de Néstor Martínez, presidente de la Asociación de Jubilados y Pensionistas del Mar de Madrid, y de José Paytubi, presidente del recién creado Centro Socio-Cultural de Pensionistas del ISM en esta capital.

Es Néstor Martínez quien nos cuenta cómo empezó, y por qué la Asociación de Jubilados y Pensionistas. El germen de la idea surgió tras un cursillo de sociología y después de conversaciones «informales» con la Administra-

Por su parte, José Paytubi, presidente del centro Socio-Cultural de Pensionistas, señala que *una vez constituida la asociación, el ISM formó el centro Socio-Cultural de pensionistas*. Hay quien se pregunta acerca de la diferencia entre ambas entidades. Es sencillo, *somos prácticamente lo mismo, somos complementarios; uno de creación a iniciativa particular, con el apoyo del Instituto, y otro creado propiamente por este organismo*. Para su funcionamiento, cada una de las sociedades tiene sus

cias sobre los temas más variados; desde información sobre pensiones a cargo de un funcionario del ISM, hasta sociología de la existencia, o comunicación. Aunque la mayoría de los afiliados son participativos, las señoras son las más «lanzadas», las que se apuntan a todo, y las que logran tanto en viajes, como en fiestas, sentar a todos y ellas seguir bailando hasta que se termina la música.

José Crespo, director provincial del Instituto Social de la Marina en Madrid, opina

principios de este año para todo el Estado, se cuenta con la simplificación de documentos para la gestión de obtener las prestaciones por jubilación. Con ello, se han logrado reducir los tiempos de tramitación a treinta días para el reconocimiento de la prestación. Además, se intenta que no transcurran más de diez días entre el reconocimiento y el primer pago, aunque esto no siempre sea posible debido a problemas de gestión internos. De todas formas, si hay un expediente con posible de-



José Crespo, director provincial del ISM en Madrid.



José Paytubi, presidente del centro Socio-Cultural de Pensionistas y, a la derecha, Néstor Martínez, presidente de la Asociación de Jubilados y Pensionistas del Mar de Madrid.

ción y las asistentes sociales, se vio necesaria la creación de una asociación de jubilados del mar, ya que después de tantos años de trabajo, normalmente, aislado y diferente, cuando llega la edad de la jubilación se rompen la mayor parte de los lazos de amistad y de relaciones laborales. Por ello, un grupo de unos 10 ó 12 de los más asiduos del centro y del médico se puso a trabajar haciendo una pequeña junta para estudiar y confeccionar los estatutos. Corrían los últimos meses de 1986.

El verano siguiente se celebró el tradicional viaje que el ISM organiza anualmente; unos 110 jubilados fueron a Benidorm y allí se expusieron los planes en una asamblea, se repartieron los estatutos y el número cero de un boletín de la futura asociación. A la gente le convenció la idea y de esa excursión salieron los 100 primeros socios.

propios mecanismos, e intentan el mayor beneficio de sus afiliados, a través de diferentes conductos.

Aparte de las actividades previstas, propias de un centro de estas características, destacan las actuaciones de tipo social como, por ejemplo, ayuda y visitas a personas enfermas; ayuda a «viudas del mar»; a personas solas; ayuda doméstica en casos de necesidad, gestiones en la calle para quien no pueda realizarlo por sí mismo, etcétera. Actualmente está en preparación un curso para futuros jubilados en el que los más «veteranos servirán de puente», ayudando y animando a los nuevos a integrarse en su nuevo status.

El Centro Socio-Cultural de Pensionistas cuenta con unos 150 afiliados, y la Asociación de Jubilados y Pensionistas del Mar, con 230. Para todos ellos está previsto que se inicien charlas y conferen-

que los jubilados madrileños estaban discriminados, al no contar con un local donde poderse reunir, ya que en provincias, con las Casas del Mar, tienen más posibilidades y, por tanto, más facilidades en cuanto a instalaciones se refiere. Por tanto, con la inauguración de este centro socio-cultural hemos pretendido atender como se merecen a nuestros 700 jubilados, proporcionándoles el mayor número de medios que esté a nuestro alcance.

La Administración, a través del ISM, les puede dar ayuda económica, ideas, lo que haga falta, pero deben de ser ellos, los pensionistas, los que echen imaginación al asunto para que éste no quede muerto y únicamente impulsarlo «desde fuera».

No hay que olvidar que dentro de los objetivos del plan general para pensionistas del ISM, y gracias a las medidas de reforma adoptadas a

mora, hacemos un reconocimiento provisional, y anticipamos cierta cantidad que pague la espera.

La gestión de la Dirección Provincial de Madrid —prosi-gue José Crespo— abarca, no sólo a los beneficiarios de la capital, sino que también nos ocupamos de las personas pertenecientes a provincias del interior de España, y de los residentes en el extranjero, con todo lo que eso conlleva de dificultad en muchos casos para el seguimiento de los trámites. Aproximadamente, el número de fichas contabilizadas en Madrid es de unas 12.000 personas.

Antes de acabar, recordar a los pensionistas del mar de Madrid que hay un bonito local que tienen que conocer y frecuentar, merece la pena pasar por la calle Valenzuela, número 12, subir al 3 izquierda, y vivirlo. ■

Vicky NYSEN

PUBLICACIONES del ISMAR



TRES publicaciones del Instituto Social de la Marina son el objeto de la presente reseña, todas ellas del máximo interés para las gentes del mar. Este es el caso de la Guía Sanitaria a Bordo, de cuya edición se cumple ahora un año.

La nueva Guía, que supone una revisión y actualización de los contenidos que tenía la anterior publicación, es un compendio de los conocimientos de todo género que los trabajadores de la mar precisan para poder afrontar los diversos problemas que la defensa de la salud plantea a bordo. Por ello, y porque ofrece una serie de precisiones a la hora de efectuar cualquier consulta con el Centro Radio-Médico, facilitando el trabajo de los facultativos, esta publicación resulta imprescindible en cualquier barco que se haga a la mar. Para hacerse con la presente Guía

Inscripción de Empresas y Embarcaciones

Altas, Bajas y Variaciones de los trabajadores

basta con solicitarla a las diferentes dependencias del ISM, o dirigiéndose al Centro Coordinador de Sanidad Marítima, en la calle Génova, 20, 4ª planta de Madrid (28004). Su distribución es gratuita.

Guía de prestaciones sanitarias complementarias, dispensadas por la Seguridad Social del Mar, es el objeto del folleto editado recientemente por el ISM. La

Asistencia Sanitaria, además de las prestaciones que podrían calificarse de fundamentales, comprende otras complementarias para la rehabilitación física y la recuperación de los trabajadores, así como indemnizaciones y ayudas.

La última de las publicaciones aparecidas hace referencia a la inscripción de empresas y embarcaciones; altas, bajas y variaciones de los trabajadores pertenecientes al Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar.

Tanto esta publicación como la anterior sólo pretenden servir de orientación e información. Estos folletos pueden solicitarse en las distintas direcciones provinciales y locales del Instituto Social de la Marina, donde, además, se le ampliará cualquier información al respecto. ■



EDIMA

**ESPECIALIDADES
DIESEL MARINAS**



- Elementos válvulas y toberas
- Equipos de inyección DIESEL
Para motores marinos



Desde hace más de 50 años somos fabricantes de primeros equipos para motores diesel marinos de las más prestigiosas firmas mundiales

Dirección: Pol. De San Valero, Nave 81
50013 - ZARAGOZA

Teléfono: (976) 49 85 65

Telex: 58124 TDZSA E - Fax: (976) 49 85 65



ASTILLEROS MURELAGA, S.A.

**CONSTRUCCION Y
REPARACION DE BARCOS**

**BARRIO ARROPAIN, S-N
TEL. (94) 684 09 56**

**LEKEITO
(VIZCAYA)**

**MUTUA DE SEGUROS DE
ARMADORES
DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA**

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69

• Télex: 46483 •

• Apartado 249

GENTES DEL MAR

Participación social

El barrio de Nuestra Señora del Carmen dista cinco kilómetros de la capital del municipio. Su población apenas supera los doscientos habitantes. Un pequeño desierto arenoso y unos metros de asfalto enmarcan el espacio de la vida cotidiana de estas personas, lugar elegido por José Manuel Montero Llerandi para la realización de un estudio sociológico sobre la

participación social de sus gentes, donde el aislamiento físico y social refuerza su sentimiento de marginación y la inutilidad de cualquier acción. Todos los varones son pescadores. Se trata de una barriada marinera andaluza, aunque la denominación de los pueblos que se citan en el presente trabajo son ficticios a fin de salvaguardar la identidad de los informantes.



A PENAS cien metros de arena separan el barrio «Nuestra Señora del Carmen» de las construcciones más alejadas de La Santilla, un típico espacio colonizado para explotación de veraneantes peninsulares. Y cinco kilómetros de camino de bandoleros, tortuoso y accidentado, lo alejan de la capital de municipio, Peleoner, que alberga a quince mil habitantes.

Al borde de la carretera que muere en la barriada se levantan dos filas de viviendas paralelas a la línea imaginaria de la playa. Tres calles de suelo virgen flanquean las 48 vi-

viendas de planta baja que ocupan doscientas veintitrés personas (1).

Un pequeño desierto arenoso y unos metros de asfalto enmarcan el espacio de la vida cotidiana, apenas dos hectáreas.

Tres notas más para completar el escenario:

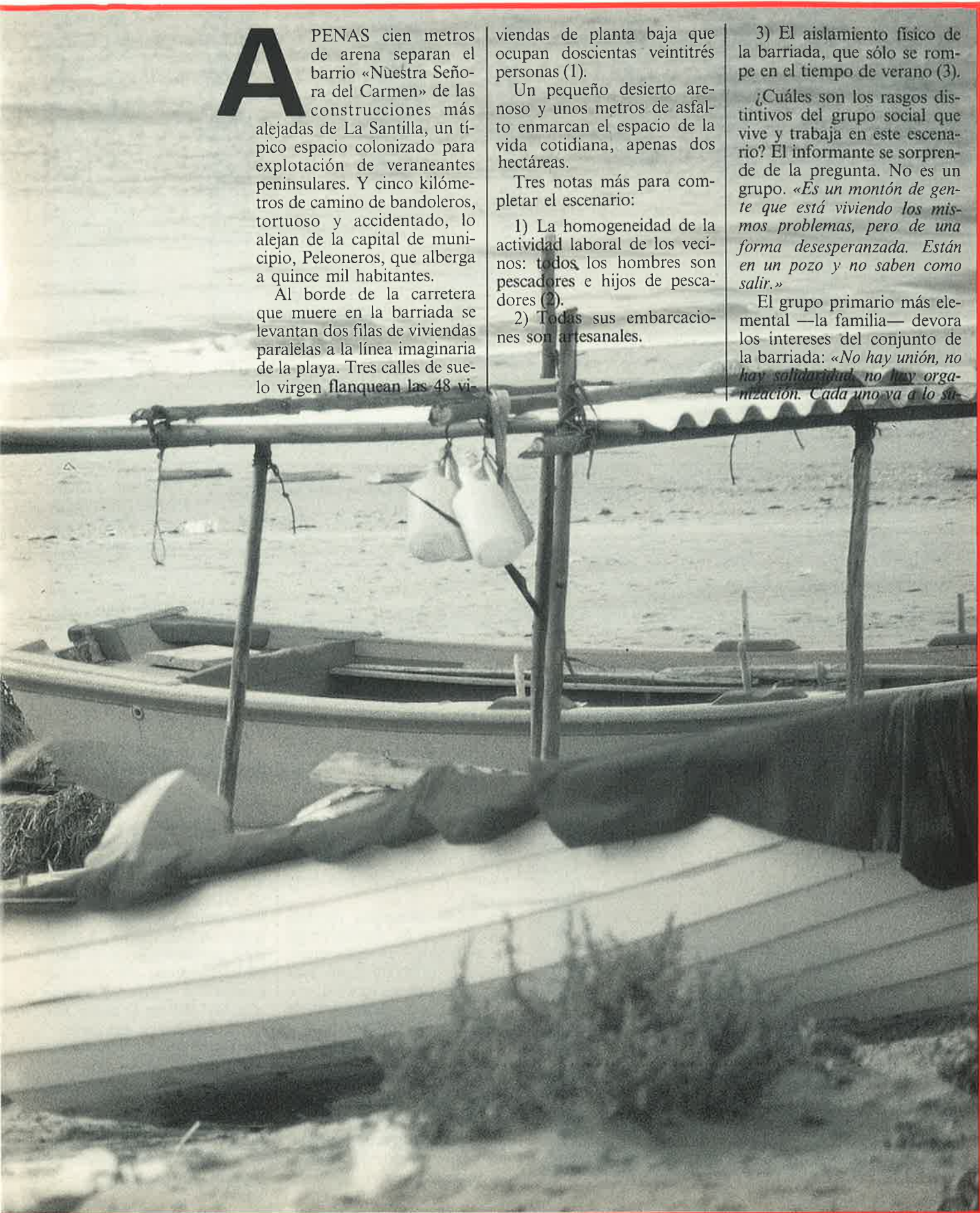
1) La homogeneidad de la actividad laboral de los vecinos: todos los hombres son pescadores e hijos de pescadores (2).

2) Todas sus embarcaciones son artesanales.

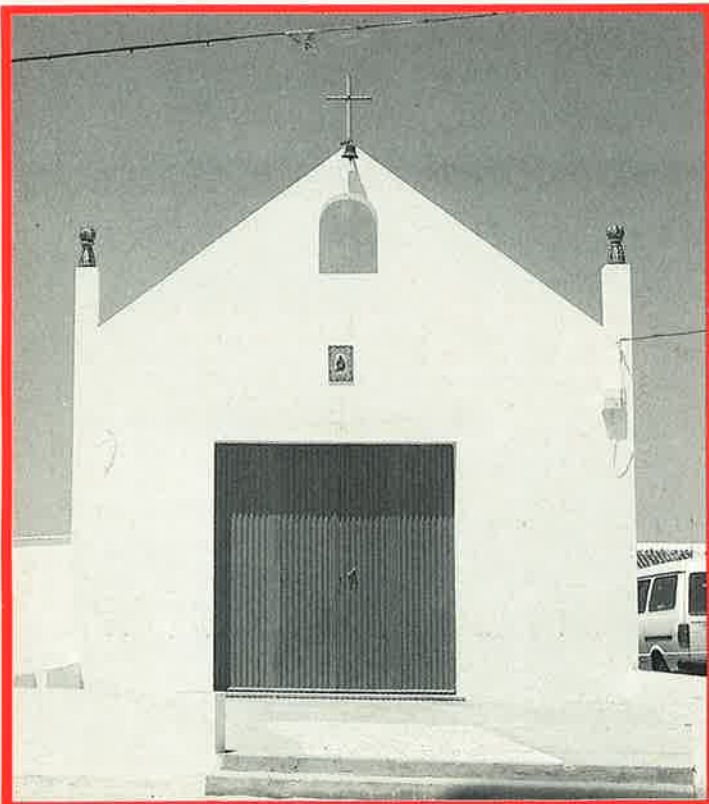
3) El aislamiento físico de la barriada, que sólo se rompe en el tiempo de verano (3).

¿Cuáles son los rasgos distintivos del grupo social que vive y trabaja en este escenario? El informante se sorprende de la pregunta. No es un grupo. «*Es un montón de gente que está viviendo los mismos problemas, pero de una forma desesperanzada. Están en un pozo y no saben como salir.*»

El grupo primario más elemental —la familia— devora los intereses del conjunto de la barriada: «*No hay unión, no hay solidaridad, no hay organización. Cada uno va a lo su-*



GENTES DEL MAR



A pesar de que la construcción de la ermita, a la izquierda, se hizo con el esfuerzo de todos, los pescadores no acuden a misa.

yo. Hay que defender el pan de los hijos a costa de lo que sea. Son tremendamente individualistas. Cada uno a su bote y a su pesca. ¿Por qué los problemas de la pesca? Por este individualismo de ir a lo mío sin querer arreglar el problema común.»

En estos momentos no hay ningún tipo de asociación en la barriada, aunque entre 1974 y 1975 funcionó una asociación de vecinos (4).

—¿Por qué desapareció la asociación de vecinos?

—Pues le voy a hablar claramente. Porque no compagiábamos los que estábamos. Porque nadie quería saber nada. Y lo que ha pasado es eso, que se han apartado poco a poco, poco a poco... Y al año se ha vaciado, y ya...

—¿Hasta ahora no ha habido unión entre vosotros?

—«No, estábamos desunidos.»

Los ingresos bajos e irregulares del pescador artesanal hacen que la economía familiar sea muy débil, si se apoya exclusivamente en el padre/marido (5). No obstante, según un informante, el principal problema no es su inestable economía: *«No se les ha educado a gastar el dinero ¿Comen? Allí no se muere nadie de hambre; lo que pasa es que tienen una mala nutrición, sencillamente porque les falta alguien que les diga cómo hay que comer.»*

Su bajo grado de instrucción —*«El analfabetismo es tremendo»*— permite entender algunos comportamientos de



Tres calles de suelo virgen flaquean las 48 viviendas de planta baja donde habitan sus doscientos vaintitrés moradores.

esta población (6). Como sucede en otros muchos pueblos del sur, el analfabetismo está muy extendido entre los pescadores de La Santilla. Aunque la escuela de adultos llegó hasta la barriada, sólo duró un curso (7). Para ellos esta es una prueba más que confirma que su barriada es un lugar olvidado por las autoridades (8) —«Nosotros no contamos para nadie».

Su aislamiento físico y social refuerza su sentimiento de marginación y la inutilidad de cualquier acción: «No hay ningún ánimo de superarse. Están totalmente aislados. Su realidad es otra. No están en tierra, están en la mar, entonces... pasan de todo.»

No hay rebeldía, sino resignación. Ni tan siquiera se desplaza la protesta hacia los que ocupan la playa durante el verano. Al contrario, se refieren a ellos con respeto: «Los señoritos que vienen a veranear.» No lo dicen despectivamente, no. «Los respetan porque vienen a su taberna: a beber, a asar sus sardinas y les dan el dinero. Y las mujeres pueden ir a limpiar sus pisos.»

Necesitan un líder: «Lo buscan y, casi, casi, le idolatran. Enseguida le ponen en el pedestal y le erigen como el cabecita. ¿Por qué? Pues porque tiene que ir prestándoles la boca, la palabra, prestándoles un poco de (la) valentía y (el) arrojo que nos da nuestra cultura, que nos da nuestra forma de pensar, nuestras estructuras mentales.» Fue la iniciativa de una asistente social la que puso en marcha la asociación de vecinos en 1974, y se han conseguido otras mejoras por iniciativas de personas ajenas a la barriada (9).

Desconfían de los extraños. Tal vez eso explique, entre otras cosas, su absoluto desinterés por la actividad sindical (10).

A pesar de que la construcción de la ermita de la barria-





La ocupación única de todos los hombres es la pesca. A la derecha, uno de los chalets de los veraneantes y aspecto de la barriada de los pescadores.

da se hizo con el esfuerzo de todos —«Esta ermita se construyó estando aquí una asociación de vecinos, hace tres años. El último año tenía un dinero en fondos y se empleó en la construcción de la ermita»—, Los pescadores muestran abiertamente su recelo/desinterés por una actividad religiosa distanciada en el fondo y en la forma. El cura oficial de esta barriada, que lleva 18 ó 20 años con el mandato y la responsabilidad de ejercer como pastor, no ha tenido mucho éxito con la práctica religiosa de los pescadores: «Es que ha tirado más para la parte esa de ahí (de los chalets), que para el pescador. En invierno se da una vuelta por aquí, pero rara vez. En verano, nada. Con el turismo y eso...». Según otro informe: «Al cura, de alguna forma, lo respetan,

pero no quieren saber nada de él. El se ocupa de los veraneantes, de la población más o menos flotante de los chalets de La Santilla. Dice la misa, pero no va nadie.»

—¿Es frecuente la asistencia a misa entre los pescadores?

—Le voy a hablar claro. Nuestras mujeres vienen algunas. Los hombres yo creo que no venimos ninguno.

—¿Cuántos pescadores habrá aquí?

—Aquí «hemos» unos 60 padres de familia.

—¿Y no venían ninguno a misa?

—No.

Durante los meses que otro sacerdote se hizo cargo de la conducción de estas almas se produjeron algunos cambios en las actitudes. «Desde que

está aquí don Enrique ha cambiado esto un poco. Ha cambiado porque don Enrique se da, en el sentido de que nos apoya, nos habla, nos dice que esto es así... Ahora venimos más veces a misa. Tenemos más contacto con la iglesia. El cura debe de hablar —y más siendo de cargo de mar—, debe hablar con el marinero, debe trabar amistad. Yo tengo un gran concepto de don Enrique porque nunca había visto una misa como la había dado él. El sábado anterior esto se llenó 'to' de marineros, y creo que este sábado se llenará igual.»

La diferencia entre un sacerdote y otro se encuentra en la forma de entender las relaciones: «En la forma de expresarse y de darse a la gente. El otro llegaba, hacía misa y con las mismas se iba de aquí para abajo. Saludaba y eso, pero el

sermón que hacía no tenía nada que ver con lo que es el pescador. Don Enrique está dando la misa y en el sermón habla de la gente de la mar, y apoya a la gente de la mar. El otro no ha tenido nunca charlas con nosotros como ha tenido don Enrique.»

Según este sacerdote: «Te creen cuando vas de frente, cuando te mezclas con ellos.» La escasa implantación de la práctica religiosa entre los pescadores andaluces se explica porque: «En la iglesia no se acepta —aquí, en Andalucía— el apostolado específico con los hombres de la mar. Creo que es interesante que un cura se ocupe de ellos, que conviva con ellos.» ■

José Manuel MONTERO
LLERANDI

NOTAS



(1) Bella Contreras Rodríguez. «Estudio de la Barriada Nuestra Señora del Carmen.» Escuela Universitaria de Trabajo Social de Sevilla, junio, 1988. No publicado, páginas 5, 7, 28.

(2) «La ocupación única de todos los trabajadores (varones) de la barriada es la marinera; los hombres son todos marineros.» *Ibid.*

(3) «Existe un servicio de autobuses, que es el que suelen utilizar los vecinos de la barriada, pero les deja en la terminal, a un kilómetro de sus viviendas. En invierno tienen cinco servicios diarios de autobuses; en verano, (hay) un servicio cada media hora.» En la barriada no hay parada de taxis, tienen «que utilizar los de Peleoneiros, que están a cinco kilómetros», *Ibid.*, página 10.

Un pescador señalaba: «(En) la barriada de los pescadores de La Santilla siempre hemos estado apartados de todo. En asistencia médica, en taxi, en mil cosas. La asistencia médica la ponen en verano.» (Extraído de una entrevista en profundidad a un pescador de esta barriada).

(4) «Carecen actualmente de asociación de vecinos, de padres de alumnos; no existe tampoco ningún centro juvenil, club recreativo, peñas culturales, o locales de reunión.» Bella Contreras Rodríguez, *op. cit.*, página 34.

«En el año 1974 se crea una asociación de vecinos, por iniciativa de la asistente social del Instituto Social de la Marina. Esta asociación duró once años, y en 1985 se extinguió por enfrentamientos internos de los asociados. (La asociación de vecinos) consiguió para la barriada: las casas nuevas, la instalación de los cuartos de baño en las casas que carecían de ellos, (consiguió la construcción del alcantarillado), así como el telefónico (consiguió que se instalara una cabina telefónica en la barriada). Fue (también) esta asociación la que crea la celebración de las fiestas de Nuestra Señora del Carmen.» *Ibid.*, página 34.

(5) «Los ingresos medios de estas familias (varían) de unas temporadas a otras, siendo superiores en verano. (Se calcula) una media de 700.000 pesetas anuales.» Bella Contreras Rodríguez, *op. cit.*, página 19.

(6) «De las 170 personas de más de 10 años, el título de graduado escolar lo (tienen) nueve. (Hay) dos estudiantes de formación profesional —en la rama de automoción— y una estudiante —hembra— de empresariales en Sevilla. Sólo una persona, que es profesor de EGB, (tiene acabados los estudios superiores). La población es-

colarizada es de 86 niños en el colegio de La Santilla, que están en el primer ciclo de EGB. En la segunda etapa, que la realizan en Peleoneiros, hay solamente tres niños de la barriada.» *Ibid.*, página 33.

(7) «En el año 1986 funcionó un centro de formación de adultos —subvencionado por el Ayuntamiento—, desplazándose un profesor a la barriada. (...) Las mujeres estaban muy ilusionadas con la campaña de alfabetización. Los hombres participaron poco, pero las mujeres sí lo hicieron. La subvención fue retirada al año siguiente, cosa que ha decepcionado mucho, ya que la mayoría de la población es analfabeta.» *Ibid.*, páginas 23, 38.

(8) «Según sus habitantes, es un barrio que carece de los servicios mínimos. Aunque en la época estival están mejor atendidos, cuando llega el invierno todos los servicios que se establecen para atender a la población veraniega son retirados.» *Ibid.*, página 38.

En la barriada no existe ningún tipo de asistencia médica (...) «Tienen que acogerse a los servicios sanitarios existentes en Peleoneiros, distante cinco kilómetros. En la temporada veraniega son atendidos en un consultorio de la Seguridad Social que funciona para los veraneantes desplazados.» *Ibid.*, páginas 22, 32.

«No (hay) guardería ni en la barriada ni en La Santilla» (...) «Las madres más jóvenes ven la necesidad de una guardería, ya que estas mujeres (empiezan) a trabajar fuera de la barriada en labores agrícolas, y se encuentran con el impedimento del cuidado de sus hijos.» *Ibid.*, páginas 23, 38.

«Las calles no están pavimentadas. Sólo la carretera de acceso (está asfaltada)» (...) «Consideran muy necesario la pavimentación de las calles y la creación de zonas verdes, deportivas y de recreo, importantes tanto para los niños como para los ancianos, cuya máxima distracción es sentarse en las puertas de sus casas.» *Ibid.*, página 6, 38.

(9) «Poseen agua corriente, conseguida después de muchas gestiones de algunos señores particulares que se interesaron por ello.» *Ibid.*, página 6.

(10) —«¿Hay alguien afiliado a algún sindicato?»

—Aquí, mayormente, no «hemos» ninguno.

—¿Y alguien que esté afiliado a un partido?»

—Unos 6 ó 7 estamos afiliados a algún partido. Yo estoy al PSOE.» (Extraído de una entrevista en profundidad a un pescador de esta barriada).



El apartado de documentales se inició con el estreno de la producción de TVE «Juan Sebastián Elcano, la otra escuela naval».

CARTAGENA

SEMANA DE CINE NAVAL Y DEL MAR

La XVII edición de la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar se ha celebrado en Cartagena durante los primeros días del mes de noviembre. La sección oficial, en la que participaron 24 películas, comenzó con la proyección de «El Gran Azul», dirigida por Luc Besson en 1987. Otras secciones del certamen contaron con diversa participación, por ejemplo: «el cine del mar a la

Carta» contó 50 títulos; «Piratas», con cuatro; y el espacio dedicado a niños y jóvenes, con ocho films.

El apartado cinematográfico de documentales se inició con el estreno exclusivo de «Juan Sebastián Elcano, la otra escuela naval», producción de TVE basada, principalmente, en imágenes sugestivas. Asimismo, durante esta Semana de Cine Naval y del Mar se pudieron volver a contemplar pe-

lículas míticas como «Rebelión a bordo», en tres versiones diferentes, y de distintos autores; «El Acorazado Potemkin», del director ruso S. Eisenstein, o «Moby Dick».

Entre las producciones españolas estuvieron presentes dos obras que son el inicio de la labor cinematográfica de sus autores, Gerardo Gormezano y Juan S. Bollain; el primero de ellos ofreció «El viento de la isla», pe-

lícula de ambientación muy cuidada y con fotografía basada en la luz natural de Menorca; rodada en catalán, narra la historia de un militar británico enamorado de la isla durante su ocupación.

Juan S. Bollain, con «Las dos orillas», es el otro autor novel español. Su cinta cuenta las peripecias del protagonista que regresa a Sevilla, y pretende vivir en un barco-casa anclado en el Guadalquivir.

La Dirección Provincial del ISM en Cartagena, apoyando al festival cinematográfico, ha creado y subvencionado un Premio Especial a la película de más altos valores sociales y humanos, consistente, como todos los demás entregados, en una Carabela. El galardón le fue entregado al director del film «Gran Sol», Ferrán Llagostera, por el delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Murcia, Juan Manuel Eguiagaray. «Gran Sol» narra la dura vida de los pescadores «a la parte» en el mar Cantábrico.

Como curiosidad para los cinéfilos, el cantante cubano Silvio Rodríguez fue el guionista de «Yo soy de donde hay un río», película musical coproducida por TVE y el Instituto Cubano de Cine (ICAIC).

La banda sonora está interpretada por el grupo AfroCuba, y el ballet de

Danza Nacional de Cuba sirve de soporte visual.

Lo más destacable de esta Semana de Cine Naval y del Mar ha sido la gran afluencia de público registrada este año; cerca de 37.000 espectadores asistieron a las proyecciones; como premio a esta muestra de interés, la organización concedió al público un galardón, una Carabela, por su comportamiento y apoyo al certamen, que fue recogido por el alcalde de la ciudad, Antonio Vallejo. ■

CANTABRIA

PROTEGER A LA FOCA GRIS

El grupo ecologista asturiano FAPAS (Fondo para la Protección de los Animales Salvajes) ha lanzado una campaña de información para proteger la foca gris, cuya presencia en las costas cantábricas es cada vez más frecuente.

Según observan los citados ecologistas, la presencia de las focas en esta zona se puede deber a los graves problemas de contaminación de las aguas del Mar del Norte, lo que motiva la escasez de los alimentos y obli-

ga a las focas a desplazarse hacia mares más ricos en pescado.

Otras causas pueden radicar en los accidentes que sufren al ser perseguidas por las orcas, o chocar contra las embarcaciones. En la actualidad, se considera a la foca gris como una especie en grave peligro de extinción.

Hace aproximadamente un mes, un grupo de pescadores encontró una foca muerta en la playa de Luarca que, tras ser examinada por biólogos, demostró que un fuerte golpe en el hocico, posiblemente dado por un hombre, fue la causa de su muerte.

La falta de miedo de este animal hacia el hombre constituye una de sus características más llamativas pues, al contrario que otras especies, no consideran al ser humano peligroso, y esto es lo que nos permite disfrutar de la cercana presencia de un ser salvaje pero que acepta, incluso, compartir un baño con niños y mayores.

En la campaña lanzada por la asociación FAPAS se incluyen una serie de recomendaciones ante el caso de la aparición de una foca en alguna playa: «avisar urgentemente si está herida al servicio de Conservación de la Naturaleza de la Comunidad Autónoma, o a la Guardia Civil, y dejarla dormir en la arena, si sale a la playa, sin cogerla ni molestarla». ■



La barbarie de los seres humanos contrasta con la docilidad y confianza de las focas grises. Los ecologistas asturianos han iniciado una campaña para proteger a los ejemplares de esta especie que se acercan a las costas cántabras.

ALCOHOLISMO E INADAPTACION

Los dos grandes problemas que afectan a los trabajadores del mar son el alcoholismo y la inadaptación, según la doctora Blanca Rodríguez-Porto, quien ha permanecido duran-

te seis meses a bordo de un pesquero ejerciendo de médica.

Son los jóvenes, principalmente, los que sufren más los problemas de inadaptación, porque no soportan la

separación familiar, el aislamiento o la falta de unas instalaciones adecuadas que favorezcan una convivencia normal y feliz en un barco. La facultativa subrayó, en su intervención en la reunión científica anual de la Sociedad Gallega de Medicina y Seguridad en el Trabajo, celebrada en Vigo, que, muy a menudo, los marineros trabajan en condiciones más duras que una persona de tierra, y sin embargo, no tienen la posibilidad de salir, o llamar por teléfono, por ejemplo.

Aguantar el aislamiento también es duro, y no todas las personas lo soportan, produciéndose a veces intentos de suicidios. Un buque es un espacio muy reducido con un número elevado de personas, por lo que es necesario seguir unas normas de comportamiento para conseguir una buena camaradería y que no haya conflictividad.

El regreso a tierra, paradójicamente, es otro de los problemas para estos trabajadores, que se sienten atacados por el ruido y el gran número de personas que, en comparación, habitan en una ciudad. En algunos casos, el marinero prefiere estar en la mar, y no «faenar» en el suelo duro.

«Las urgencias a bordo en pesca de altura y marina convencional» fue el título de la conferencia ofrecida por la doctora Rodríguez-Porto, que también se refirió a la drogodependencia, explicando que es un problema que generalmente se da en los barcos de pasaje, por la facilidad para adquirir la droga en las escalas realizadas cada ocho o doce horas. ■



Aguantar el aislamiento en un buque es duro, y no todas las personas lo soportan.

Alcoholismo e inadaptación suelen ser las consecuencias y, por ello, los grandes problemas de los trabajadores del mar.

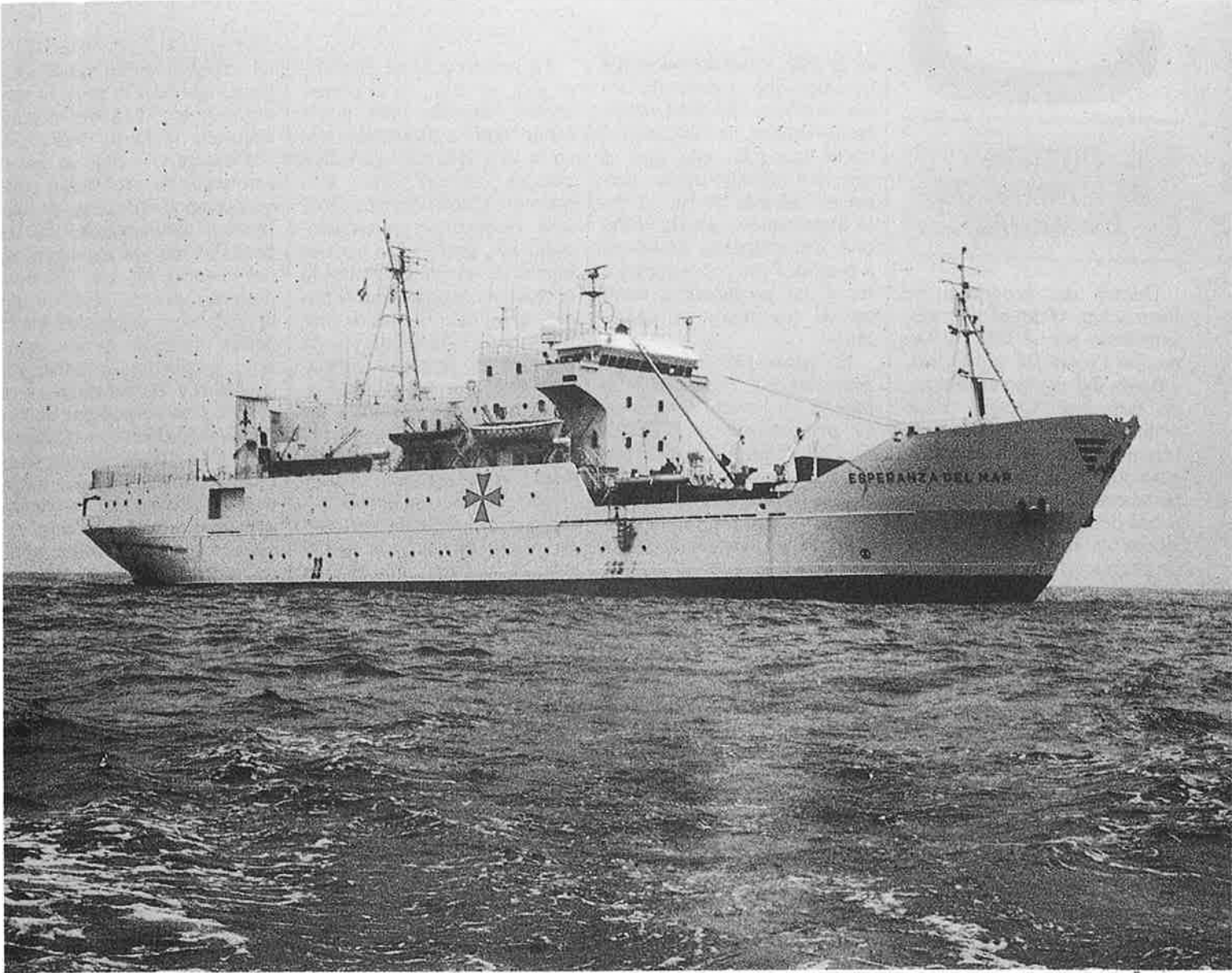
NUEVA CASA DEL MAR

Moaña ya tiene Casa del Mar. Desde finales del pasado mes de octubre, y tras varios meses de espera, la nueva Casa del Mar, dependiente del Instituto Social de la Marina, presta sus servicios en dicho municipio. Su inauguración era deseada e incluso exigida —como es el caso del Bloque Nacional Galego— desde distintos sectores de la población, al considerarse que la localidad no contaba con las suficientes instalaciones médico-sanitarias.

En las nuevas dependencias, donde se ubican tanto el personal facultativo como el administrativo, se cuenta con un servicio de urgencias que viene a cubrir las necesidades existentes.

A partir de ahora, y tras la larga espera, Moaña, municipio con más de dieciocho mil habitantes, cuenta con un centro de atención sanitaria acorde con el deseo y las características específicas de su población. ■

El Esperanza del Mar cumplió felizmente una nueva misión al trasladar a puerto a los quince náufragos y tres perros del Mar y Asun, la dotación al completo.



CANARIAS

RESCATE SIN NOVEDAD

El buque-hospital «Esperanza del Mar» trasladó al puerto de La Luz a los quince náufragos y tres perros que componían la dotación del pesquero «Mar y Asun», con base en ese puerto, al declararse un incendio a bordo cuando faenaban en aguas del banco sahariano.

Al parecer, el siniestro comenzó en la zona de proa, en el compartimento del pañol, posiblemente debido a un cortocircuito. Según el patrón de la embarcación, José Bo, observaron que salía humo e intentaron sofocar las llamas, pero éstas se exten-

dieron rápidamente a causa de un depósito de 16 toneladas de gasoil, botes de pintura y del propio casco del pesquero, que era de madera; el barco ardió y acabó hundiéndose.

Los tripulantes, ante la peligrosa situación, lanzaron una llamada de socorro y abandonaron el lugar en las balsas. En un primer momento, les recogió el pesquero «Hermanos Baidal» que se encontraba en las proximidades, hasta que el buque-hospital se hizo cargo de la tripulación del pesquero siniestrado.

Era el «Mar y Asun» un pesquero

de 215 toneladas brutas, con casco de madera y 22 años. Al principio, se dedicaba a la pesca de fresco, y luego fue preparado para trabajar con el congelado.

De sus tripulantes, ocho viven en Las Palmas, tres en Alicante, y los cuatro restantes son de nacionalidad marroquí.

Se da la circunstancia de que el pesquero había salido dos días antes, tras haber tenido que reparar una vía de agua que estuvo a punto de hundirlo cuando faenaba. ■

SUCEDIO EN 30 DIAS

CURSOS DE FORMACION EN MADRID

Dentro del programa de Formación Ocupacional desarrollado por el ISM, la Dirección Provincial de Madrid, a través del equipo encabezado por José Crespo, viene realizando desde los meses de verano diversos cursos de preparación para trabajadores pertenecientes al régimen especial del mar, en los que colabora el Instituto Nacional de Empleo (INEM).

En el mes de julio comenzó el primer *Curso Básico de Contraincendios y Seguridad*

en la Mar, cuya duración fue de cinco días o cuarenta horas «lectivas». Recientemente, en noviembre, ha finalizado el tercer curso de este tipo al que han asistido treinta personas. Además de éste, se está impartiendo uno de «Gestión Empresarial», destinado a titulados medios y superiores y, en preparación, están los de «cocinero» y «camarero».

El curso básico de *Contraincendios y Seguridad en la Mar* se ha llevado a cabo en las instalaciones que TEPE-SA (del grupo Telefónica) posee en la localidad de Brunete (Madrid). Allí, en el centro de actividades de lucha contra el fuego, los participantes del ISM han seguido las instrucciones de los correspondientes monitores en las clases teóricas y prácticas.

La importancia de este curso está, no sólo, en la preparación obtenida para poder hacer frente a situaciones que en la vida laboral y cotidiana pueden suceder, sino que, además, a partir del año 1991, será obligatorio, internacionalmente, para todos los trabajadores el haber realizado el curso de seguridad para poder embarcar. Por estos motivos, en la actualidad, se está impartiendo la citada formación que, tras concluirse, dota al trabajador de varios diplomas, entre ellos, el de «Curso Práctico de Protección Contraincendios. Primer Nivel», que cuenta con la homologación de la Universidad de Texas (EE.UU.), de la Dirección General de Marina Mercante, y de la Dirección General de Protección Civil. También se obtiene este mis-

mo diploma en su versión inglesa, reconocido para la navegación bajo bandera de conveniencia (Liberia, Panamá).

Durante tres días se trataron temas de protección contraincendios, técnicas de extinción: conocimiento de las posibilidades de los equipos, del manejo de los mismos, dominio de las técnicas de aplicación, y confianza en el perfecto estado de los equipos. Asimismo, se realizaron simulacros de incendio, con fuegos provocados por derrame de líquidos (con obstáculos o libre); líquidos (con obstáculos o libre); líquidos inflamables; fuegos en volumen (derrame por gravedad); de presión; en combustible sólido y, por último, en maquinaria eléctrica.

Los componentes del grupo, convertidos en bomberos,



extintor en mano, o con lanza, con agua o espuma, rodeados por densas columnas de humo negro, fueron, según los instructores, unos «alumnos» dispuestos y atentos, entre los que ninguno se echó atrás, ni ante el fuego, ni ante el agua, lugar donde transcurrieron los dos últimos días. En esta parte dedicada a la *Supervivencia y Seguridad en la Mar* se habló de parcheo de tuberías en emergencias, averías estructurables, abandono de buque, apuntalamiento a bordo, penetración en espacios cerrados, etc. Entre las prácticas efectuadas, tuvieron que entrar en una «casa» llena de espuma, reparar vías de agua, y tirar a una piscina de entrenamiento la balsa salvavidas, con el supuesto de apertura al revés incluido, y realizar todas las maniobras que, en la realidad, les permitirán ponerse a salvo.

Tras las cuarenta horas de preparación recibida, los participantes al curso respiraron satisfechos de que la «última prueba» fuese estrechar las manos del director provincial, José Crespo, la del asesor técnico laboral marítimo, Pedro Morcuende, y la de los monitores de TEPESA al entregarles los diplomas. La opinión más general fue que *el curso está bien, quizá un poco corto, y desde luego debería haber un reciclaje anual, asimismo tendría que hacerlo todo el mundo; pero lo más importante es que nunca haya que utilizarlo en la realidad, porque con el estado de muchos de los equipos de salvamento...* ■

REBAJA ARANCELARIA

Las conservas de sardinas españolas consiguieron, tras finalizar la reunión de los ministros de Pesca de la Comunidad Europea, la reducción



de cinco puntos en los aranceles aduaneros comunitarios; por tanto, a partir del 1 de enero de 1989, España deberá pagar, en vez del 18,1 por 100, el 13,1 por 100. En la votación efectuada para este tema, el representante español, José Loira, votó en contra de esta propuesta, dado que la rebaja solicitada había sido de un 70 por 100, después de las pérdidas sufridas por las exportaciones durante 1987, que fueron de un 20 por 100 en relación al año anterior.

Fuentes cercanas al Consejo, citaron a Francia, Italia y Grecia, como minoría de bloqueo para impedir la aprobación de la rebaja arancelaria propuesta por los dos países ibéricos.

El descenso exportador será más acusado a partir de ahora, debido al acuerdo pesquero firmado entre la CEE y Marruecos, que permite a este país introducir en los mercados comunitarios 17.500 toneladas libres de arancel.

Portugal exporta anualmente a Europa unas 13.000 toneladas de sardinas enlatadas.

Otra propuesta que salió adelante, con el voto en contra de España, fue la de un nuevo sistema de control de la actividad pesquera. Este nuevo sistema prevé que la vigilancia sobre la actividad pesquera (cumplimiento de licencias, sistema de pesca, especies, etc.), sea realizado por los estados miembros donde se produce el desembarco, incluso si se trata de buques de pabellón extranjero.

El control debe realizarse de tal forma que los países están obligados a aplicar una sanción, lo suficientemente severa, si comprueban que se ha cometido una infracción, como el exceso de capturas sobre la cuota establecida. La preocupación de la Administración española se centra en que disponemos de la mayor flota con bandera extranjera.

HOMOLOGACION DE ENSEÑANZAS

Con el fin de garantizar la libre circulación de los trabajadores de la mar en los países miembros de la Comunidad Económica Europea, a partir de 1992, las enseñanzas marítimo-pesqueras impartidas tanto en nuestro país, como en el vecino Portugal, serán homologadas con las que se imparten actualmente en los países comunitarios.

La noticia fue hecha pública por el inspector general de este tipo de estudios, Fernando Pastor, durante la clausura del pleno de AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros). Asimismo, informó de la firma de importantes convenios educativos en materia marítima con Irlanda y Dinamarca, así como cursos en Gran Bretaña. ■

PLATAFORMA PARA NORUEGA

La empresa Astilleros y Talleres del Noroeste (Astano) ha sido la seleccionada para la construcción de una estructura flotante *Off-shore* con destino a Noruega. El Consorcio de Compañías Noruegas podría adjudicar la construcción del «Prospecting and Testing Ship» (PTS) a la empresa española, en colaboración con Dragado y Construcciones.

Esta estructura estará destinada a la prospección, análisis, producción, y almacenamiento del crudo extraído del pozo «Heidrum», en el Mar del Norte.

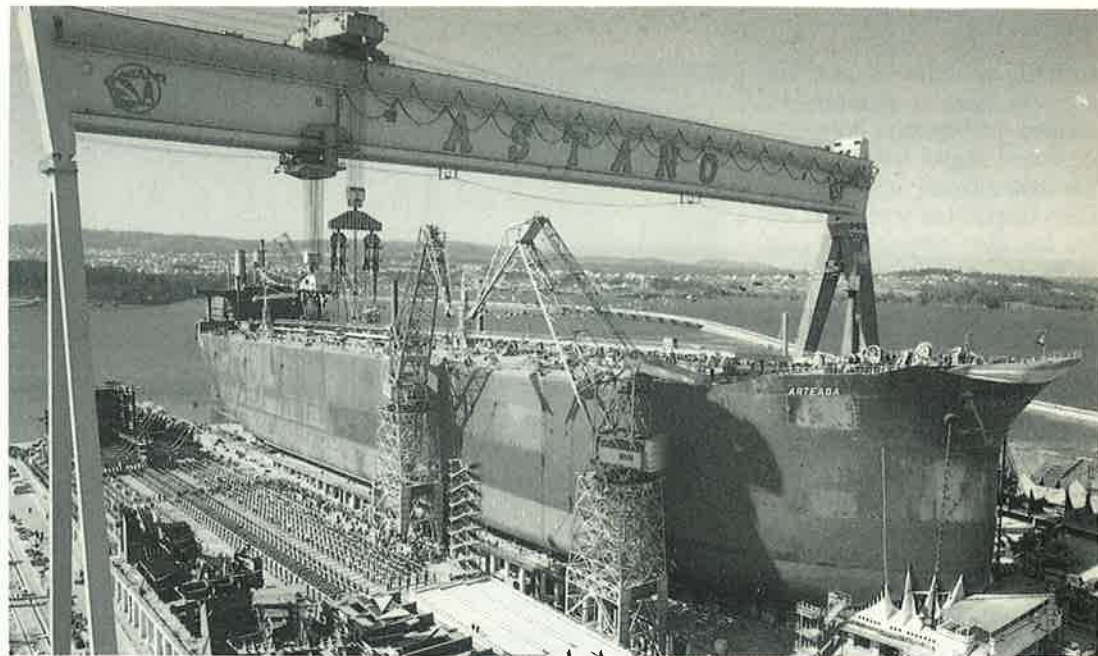
Astano sería la encargada de construir la estructura flotante, mientras que Dragados y Construcciones llevaría a cabo el proceso industrial diseñado por una fábrica suiza de motores.

Con la construcción de esta plataforma, cuyo presupuesto oscila entre los 20.000 y 30.000 millones de pesetas, se podrían ocupar, durante su realización, a unas 10.000 personas. El plazo para la entrega terminada del proyecto finalizará en el mes de junio de 1990. ■

BUENAS PERSPECTIVAS PARA LOS «PESCADOS AZULES»

La campaña que el FROM comenzara en el mes de mayo, para la promoción de los pescados azules, terminó a finales de octubre con unos resultados considerados por los responsables de la misma, como buenos y esperanzadores.

Según la presidenta del FROM, Rosa Fernández



León, aunque no se tenían los datos definitivos, el volumen de pescado comercializado a través de los mercados centrales, que suponen el 60 por 100 de lo consumido en las especies anunciadas, sardina, jurel, caballa y bonito del norte, habían experimentado un

aumento del 10 por 100 respecto al año anterior.

Otro de los objetivos primordiales de la campaña, recientemente finalizada, fue el de cambiar las actitudes de los consumidores hacia este tipo de productos, normalmente poco valorados por

considerarlos perjudiciales y causantes del colesterol, cosa que en la realidad no es así.

Si a todo esto se une la buena relación calidad-precio, que otros pescados no logran, nos encontramos ante la incongruencia de ser un país con grandes posibilidades en alimentos del mar, pero con poco hábito a la hora de consumir la gran variedad existente. Un buen ejemplo de ello son las cuatro especies seleccionadas por el FROM en esta campaña, las cuales suponen el 20 por 100 del total de las capturas realizadas por la flota española y que, curiosamente, apenas suponen un 10 por 100 del consumo total.

A través de la publicidad en todos los medios informativos, y de otras actuaciones como la promoción directa entre comerciantes y detallistas de pescados y consumidores, o la convocatoria de un concurso de recetas, en el que más de mil amas de casa de todo el Estado español han aportado su imaginación y tiempo, presentando nuevas formas gastronómicas para el bonito del norte, la sardina o el jurel, se ha conseguido un importante avance en la erradicación del tradicional desconocimiento de estos «manjares azules». ■





**UN EQUIPO
DE EXPERTOS
A SU SERVICIO**



**PARA QUE LOS REPUESTOS
DEJEN DE SER UN PROBLEMA**

**SUMINISTRAMOS PIEZAS DE
REPUESTO DE TODOS LOS
FABRICANTES, EN CUALQUIER
LUGAR DEL MUNDO, DE
FORMA RAPIDA, SEGURA
Y ECONOMICA**



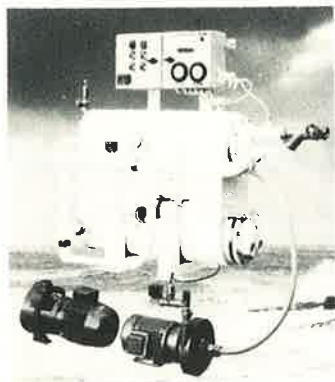
Suministros Industriales y Navales PEREZ GALIANA, S.A.

Monserrat, 7 - 08340 VILASSAR DE MAR (Barcelona)

Teléfono (93) 759 14 00 - Télex 57589 SIRLA E - FAX (93) 759 04 08

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS» MEJORA EL RENDIMIENTO DE SU BARCO

Materiales empleados en su fabricación: Cupro níquel, bronce, monel, acero inoxidable y refuerzos en acero rilsanzado. Accesorios en materiales resistentes a la corrosión. Bomba de agua salada y agua dulce en bronce. Todos los elementos empleados en esta fabricación son nacionales.



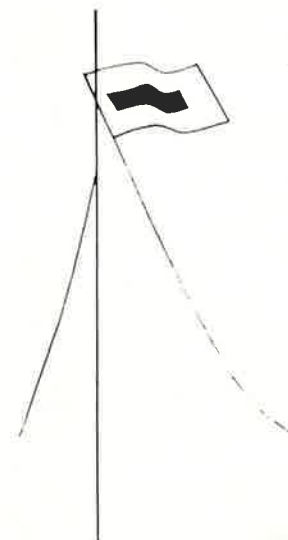
Fabricación: STANDARD
1, 2, 4, 6 y 8 toneladas/día.



N. TORREIRO, S.L.

Polígono Pocomaco, E-31 - Tlfs. 29 77 55 - 29 76 63 - Apdo. 1.219
Télex 86288 POC-M E - MESOIRO - LA CORUÑA

MARITIMA DEL NORTE, S.A.



EMPRESAS ASOCIADAS:

AUXILIAR MARITIMA, S.A.
BUQUES DE APOYO, S.A.
NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
TERMINALES QUIMICOS, S.A.
CONANSA, S.L.

Miño, 4 - 28002 MADRID
Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)
Télex: 27718 y 27295
Telefax: 261 89 62
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

SIERRA CAZORLA	FRIGO 136.000 P3
SIERRA ARACENA	FRIGO 135.000 P3
SIERRA ARALAR	FRIGO 135.000 P3
SIERRA GRANA	FRIGO 127.000 P3
SIERRA GREDOS	FRIGO 127.000 P3
SIERRA GRANERA	FRIGO 123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	FRIGO 123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO 123.000 P3

FLOTA GERENCIADA

LINEAS REGULARES Y TRAMP DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS	LAIETA	GNL	40.000 M3
TRANSPORTES DE GASES LICUADOS	SANT JORDI	Etileno-GLP-GNL	5.000 M3
BUQUES DE APOYO para servicio a plataformas de perforación	AMAPOLA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	GALANTE	Buque de Apoyo	7.200 BHP
	GALLARDO	Buque de Apoyo	7.200 BHP

Te interesa saber...



Construcción de pesqueros

EXPORTAR NO GENERA DERECHOS

Por un Real Decreto del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* del 18 de octubre, se ha dispuesto que las exportaciones definitivas de buques pesqueros no generen derechos a efectos de su aportación como bajas para nuevas construcciones, así como para la realización de obras y cambios de motor que supongan aumento de tonelaje o potencia de los buques pesqueros.

La normativa anterior aplicada en España contemplaba la posibilidad de que los arma-

dores que optasen por la paralización definitiva de barcos a través de su exportación, accedieran a determinadas primas de retirada en algunos casos. El endurecimiento de la actitud comunitaria, para lograr un mayor control sobre la evolución de la flota en toda la CEE, parece que ha sido la razón que ha inspirado este nuevo real decreto restrictivo a la hora de acogerse a las medidas para la construcción y modernización de barcos pesqueros. ■

Consejería de Pesca en Rabat

Por un Real Decreto del Ministerio para las Administraciones Públicas, ha sido creada la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación en la embajada de España en Rabat. Esta decisión constituye una demostración del interés creciente que en estos sectores tiene el país norteafricano y los deseos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de dar respuesta más rápida a los diferentes contenciosos que se mantienen con Rabat, especialmente en materia de pesca y comercio agrario. La constitución de la consejería se espera sea especialmente interesante para el sector pesquero. ■

Ayudas al Tráfico Marítimo

Por una orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones publicada en el número 249 del *Boletín Oficial del Estado*, el pasado 17 de octubre, se establecen las ayudas para el tráfico marítimo, a las que pueden acceder las empresas navieras españolas inscritas en el Registro de Empresas Marítimas. La solicitud de esa ayuda debe hacerse a la Dirección General de la Marina Mercante. ■

REGULACION PESQUERA

Por una orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha sido ordenada la actividad pesquera de la flota española que fae-

na en la zona de regulación de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental (NAFO).

De acuerdo con esta dis-

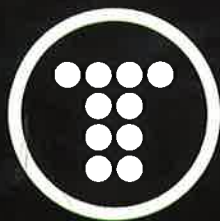
posición, la pesca sólo podrá ser ejercida por los buques que, siendo habituales en ese caladero, se encuentren en los censos siguientes: Censo de la flota bacaladera; censo de la flota de arrastre congeladora. Estos censos están integrados por buques arrastreros congeladores que posean un arqueo inferior a 601 toneladas de registro bruto. Igualmente se contemplan los buques del censo de poteros que utilicen este tipo de aparatos. (BOE número 252, del 20 de octubre). ■



LA MAR DE CERCA

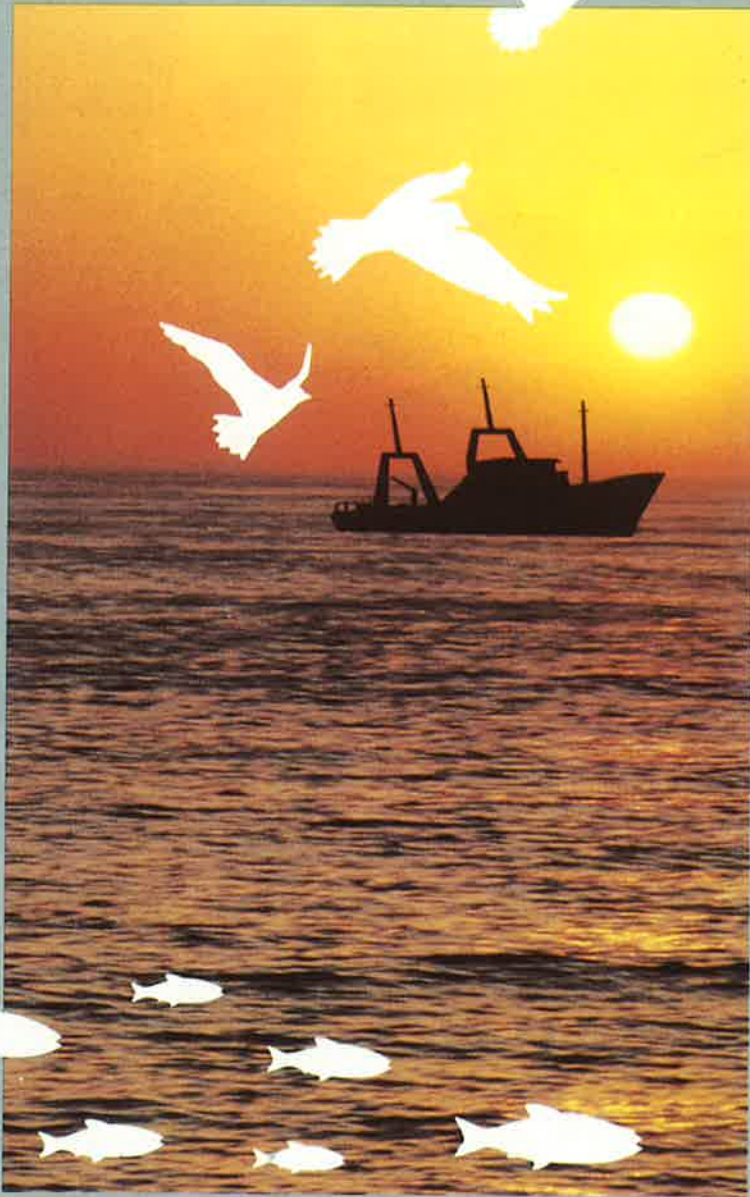


Dondequiera que estén, los hombres del mar no están solos.
Porque, las 24 horas del día, les acompaña el **Servicio Marítimo de Telefónica.**



Telefónica

PEBSA-SAPIG 



NUEVOS HORIZONTES