

MAR

N.º 264 NOV.-DIC. 1988

BUENA-VENTURA
FUENTERRABIA

Así fue
el 88
en
la mar

Los presupuestos
del ISM

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

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 410 04 07 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. 16.516/1963 NIPO: 201-86-013-0

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfono (91) 410 36 83.

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.



MAR se hace eco, en el presente número, de las «cuentas» del ISM. El presupuesto de gastos y dotaciones para 1989 o, lo que es lo mismo, la exposición en cifras de los objetivos y actividades para el año que ahora se inicia. Como ya ocurriera en el anterior ejercicio, los actuales presupuestos se inspiran en dos objetivos básicos: extender la protección al conjunto de las gentes del mar, por un lado, y mejorar la calidad de los servicios, por otro.

El origen de las actuaciones viene fijado por el Plan de Acción del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en el área de la Secretaría General para la Seguridad Social, previsto para el cuatrienio 1987-1990, y de los criterios de actuación de la Entidad emanados de su Consejo General.

El presente ejercicio experimenta un incremento de casi 10.000 millones de pesetas con el de 1988. A través del actual presupuesto, el Instituto proseguirá la tarea emprendida en anteriores ejercicios de racionalización y mejora de la gestión encomendada, una mejor asignación de los recursos disponibles y la contención del gasto.

Así el 80 por cien del presupuesto irá destinado al pago de pensiones y otras prestaciones económicas. Se trata no sólo de que cobren todos los que tienen derecho a ello, sino que lo hagan en el menor tiempo posible. Ello pasa por una mejora de la gestión, punto cardinal de las actuaciones del ISM.

En definitiva, se trata de modernizar, racionalizar y descentralizar dicha gestión. Todo ello está en línea con los planteamientos del Gobierno, a la hora de elaborar los presupuestos de la Seguridad Social. Una línea marcada por el deseo de mejora de los niveles de protección social y de información al administrado.

Con las actuaciones previstas, se pretende dar una adecuada respuesta a las demandas asistenciales del sector. Con este objeto, se han reforzado los programas de Medicina Marítima, de apoyo técnico del buque «Esperanza del Mar» y de Acción Asistencial Social. También se dedicará una especial atención, en pos de esos objetivos, en la mejora de la formación de los profesionales del mar, la adap-

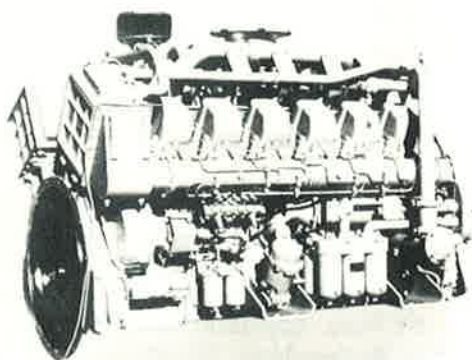
editorial

Las cuentas del ISM

tación al uso de las nuevas tecnologías e incrementar los niveles de seguridad a bordo de los buques. También está previsto el desarrollo del Plan de Formación Ocupacional Marítima, en colaboración con el Instituto Nacional de Empleo y otros organismos de la Administración.

Estas son las líneas generales, los objetivos seguidos a la hora de elaborar los presupuestos que debe administrar el Instituto Social de la Marina durante este año. ■

INTRODUCCION EN ESPAÑA



**MITSUBISHI
DIESEL ENGINES**

Auxiliares y propulsores
desde 5 a 5000 Hp.

**DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA ATLÁNTICA
Y EL GOLFO VIZCAYA:**

EMODIH s.a.

Equipos, Motores Diesel y Herramientas, s.a.

Valdelaparra 49 - nave 4

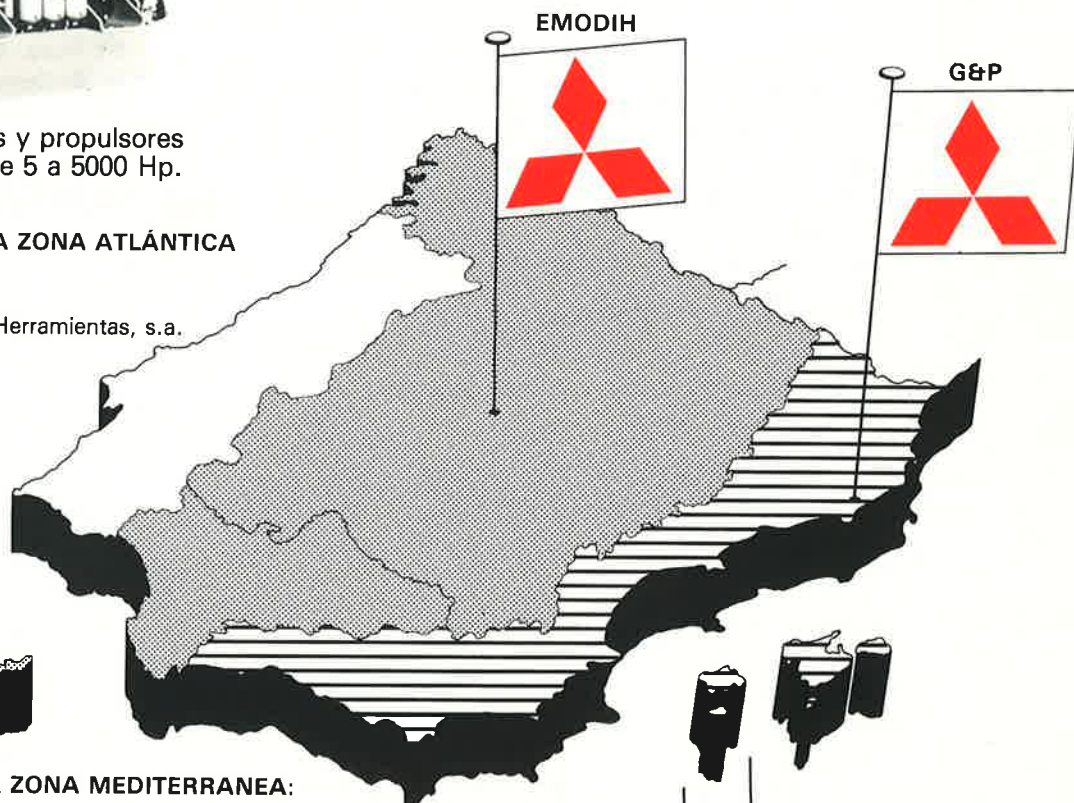
Pol. Ind. ALCOBENDAS

MADRID

TELS. 653 58 57/58

TELEX 49813

TELE-FAX 653 58 62



DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA MEDITERRANEA:

G&P Golobart y Poblet, s.a.

INFANTA CARLOTA 157

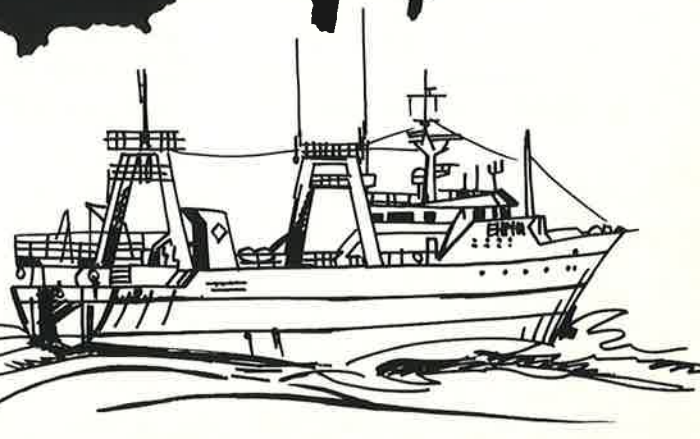
BARCELONA - 08029

TEL. 321 56 46/44

TELEX 52736

TELE-FAX 321 67 75

***economico
y fiable***



EDITORIAL 3

REPORTAJES

CUOTAS PESQUERAS A LA BAJA 6
 SE MANTIENEN LOS PRECIOS DE RETIRADA 8
 V PLENO DE AETINAPE 11
 INFORME: ASI FUE EL 88 EN EL MAR 12

- Seguridad Social para todos, por Manuel Chaves.
- Los controles de Bruselas.
- Reestructurar la Marina Mercante.
- Heerema: la punta del iceberg.
- Tragedia en el Golfo Pérsico.
- Acuerdo pesquero con Marruecos.
- Preacuerdo para la flota congeladora.
- Ley para proteger las costas.
- La OIT y el mar.
- Cobrar pensiones, más fácil.
- Conflictividad en los puertos españoles.
- Astano y Euskalduna.
- Y además...

III SYMPOSIUM DE CENTROS RADIO-MEDICOS 36
 EL «MUNDO INTERIOR» DE LAS VIUDAS DEL MAR 44
 LOS PRESUPUESTOS DEL ISM 55

SECCIONES

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

Nov./dicbre.

1988

EN PORTADA



Finalizar un año conlleva, en numerosas ocasiones, hacer balance de lo que aconteció o reflexionar sobre lo que puede dar de sí el que viene. MAR no se va a privar de hacer ambas cosas. El informe de los acontecimientos del año recién finalizado y lo que va a ser el 89, visto desde los presupuestos del ISM, cumplirán con ello, ahora que estamos en el ecuador entre el antes y el después.

Todos los países tuvieron reducción de cupos

Cuotas pesqueras a la baja

El Consejo de Ministros de Pesca de la Comunidad decidió, para este año, un recorte generalizado en los cupos de pesca correspondientes a cada país. Para España, las reducciones más significativas se han producido en la merluza y el jurel, mientras que otras especies, como la bacaladilla, la anchoa, la caballa y el gallo, mantienen las mismas cuotas. Por zonas, la más afectada por las reducciones es el mar del Norte y el de Noruega, donde se ha decidido un fuerte recorte para las capturas de bacalao.

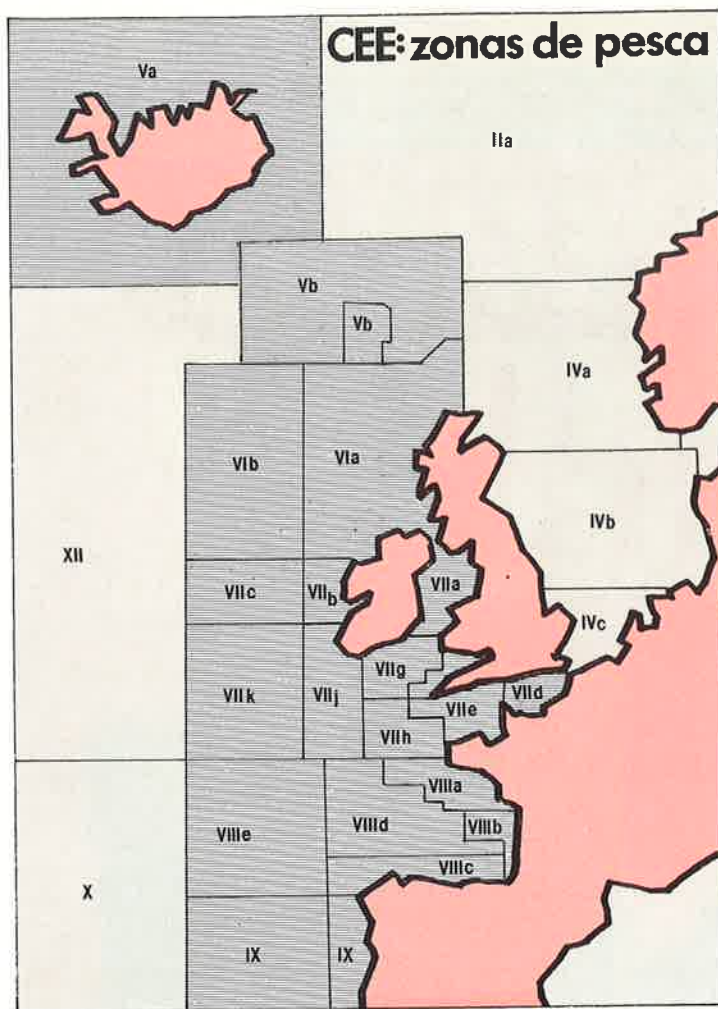
EN la anterior campaña, el sector pesquero español que faena en aguas comunitarias tuvo un aumento, en sus cuotas de capturas, de unas 8.000 toneladas, de las que la mayor parte correspondieron al jurel, al gallo y la merluza. Según los técnicos comunitarios, se estaba produciendo una recuperación de caladeros y cabían posibilidades de incremento de cuotas en diferentes especies. Un año más tarde, los responsables de la política pesquera de la Comunidad Europea han dado, por el contrario, la voz de alarma ante la existencia de datos que demuestran un recorte en los recursos disponibles en esos caladeros.

En esta línea, la Comisión hizo una dura propuesta de cuotas pesqueras al Consejo de Ministros, cifras que se han modificado al alza en la mayor parte de los casos, hasta lograr lo que el secretario general de Pesca de España, José Loira, calificaba como «un acuerdo equilibrado y razonable». La Administración española, debido a la importancia para el sector de los caladeros en aguas comunitarias, fue la primera in-



teresada en que la Comisión de la CE lleve a cabo cuanto antes los correspondientes estudios técnicos, y así poder elaborar una política de pesca a medio y largo plazo. Existe una cierta desconfianza sobre las cifras que se manejan habitualmente en relación con los recursos disponibles en los caladeros comunitarios, y con el apoyo de Francia, Gran Bretaña y Portugal se logró el compromiso del Consejo para realizar los correspondientes estudios.

El acuerdo de la Comunidad Europea perjudica, prácticamente por igual, los intereses de todos los Estados miembros. Aunque recibido en principio con protestas en el sector, al final se han aceptado las condiciones más duras para este año, por considerar que no pasan de ser unas medidas transitorias. Por especies, es significativa la reducción en las cuotas de merluza, aunque por su volumen no sea muy importante. España tenía derecho al 30 por cien del Total Admisible de Capturas (TACs) durante los tres primeros años de presencia en la Comunidad. Fruto de ese compromiso fueron las 18.750 toneladas que se



obtuvieron en la campaña anterior, en aguas de la CE. Este año, la cuota fijada en la misma zona no llega a las 17.000 toneladas.

El jurel, que tuvo también un crecimiento muy importante en 1988, más de 5.000 toneladas, reduce este año las posibilidades de captura por agotamiento de caladeros. Especies importantes para el sector español, como la bacaladilla, el rape, la caballa, etcétera, mantienen las mismas cifras. En la zona VIII D, España logra este año unas pequeñas cuotas para abadejo, bacaladilla y rape, de las que antes no disponía. Sin duda alguna, la principal caída en los niveles de capturas se ha producido en el bacalao, en la zona ártica, donde la cuota pasa de 9.590 toneladas a solamente 5.970, aunque se mantiene en otras zonas. La anchoa mantiene una cuota total superior a las 32.000 toneladas. En bacaladilla se mantienen también las 30.000 toneladas en aguas de la CE. En la zona VIII C española, en la IX y en la X, la cuota es de 40.000 toneladas ■.

V. M.

Cuotas de pesca para 1989

Especie	Zona	TAC 88	Cuota 1988	TAC 89	Cuota 1989	Especie	Zona	TAC 88	Cuota 1988	TAC 89	Cuota 1989
Anchoa	VIII-CIEM	32.000	28.800	32.000	28.800	Gallo	VIIIc-IX-X	13.000	12.000	13.000	12.000
Anchoa	IX-X	6.000	2.870	6.000	2.870	Rape	Vb-VI	8.600	330	8.600	330
Abadejo	Vb-VI	1.100	10	1.100	10	Rape	VII	33.080	1.210	33.080	1.210
Abadejo	VII	14.000	30	14.000	30	Rape	VIIIabd	9.910	1.510	9.910	1.510
Abadejo	VIIIab	2.410	410	2.600	440	Rape	VIIIc-IX-X	12.000	10.000	12.000	10.000
Abadejo	VIIIc	800	720	800	720	Cigala	Vb-VI	16.000	35	16.000	35
Abadejo	IX-X	450	430	450	430	Cigala	VII	24.700	1.500	26.000	1.560
Bacaladilla	Vb-VI-III	262.000	10.000	297.000	10.000	Cigala	VIIIab	7.500	450	7.500	450
Bacaladilla	VIIIabd	26.500	20.000	26.500	20.000	Cigala	VIIIc	520	490	600	580
Bacaladilla	VIIIc-IX-X	50.000	40.000	50.000	40.000	Cigala	IX-X	4.720	1.180	4.720	1.180
Merlán	VIII	5.000	2.000	5.000	2.000	Abadejo	VIIIe	—	—	100	100
Merluza	Vb-VI-VII	37.500	11.060	33.750	9.950	Bacaladilla	VIIIe	—	—	1.000	1.000
Merluza	VIIIabd	25.000	7.690	22.500	6.920	Rape	VIIIe	—	—	100	100
Merluza	VIIIc-IX-X	25.000	16.000	20.000	12.800	Bacalao ártico	Svalbard IIb	18.500	9.590	11.550	5.970
Jurel	Vb-VI-VII	126.750	10.000	121.500	10.000	Bacalao	3M (NAFO)	0	0	0	0
Jurel	VIIIabd	31.000	21.000	28.000	21.000	Bacalao	3NO (NAFO)	26.400	21.860	26.400	21.860
Jurel	VIIIc	32.000	31.420	28.000	27.490	Bacalao	2JOKL	84.000	32.560	84.000	22.560
Jurel	IX-X	50.000	13.330	45.000	12.000	Platija	3M (NAFO)	3.000	—	3.000	—
Caballa	II-Vb-VI-VII-VIII	400.000	20	349.200	20	Platija	3LNO (NAFO)	9.000	—	6.820	—
Caballa	VIIIc-IX	36.570	30.140	36.570	30.140	Limanda	3LNO (NAFO)	5.000	—	1.670	—
Solla europea	VIII-IX-X	600	100	700	120	Mendo	3NO (NAFO)	4.000	—	4.000	—
Lenguado	VIII-ab	4.000	10	4.800	10	Gallineta	3M (NAFO)	12.000	—	12.000	—
Lenguado	VIIIc-IX-X	1.860	700	1.860	700	Gallineta	3LN (NAFO)	20.000	—	20.000	—
Gallo	Vb-VI	4.840	550	4.840	550	Capelán	3NO (NAFO)	375	—	700	—
Gallo	VII	15.880	4.760	15.880	4.760	Pota	3 + 4 (NAFO)	25.000	—	25.000	—
Gallo	VIIIabd	2.220	1.230	2.220	1.230						

EN LA ORGANIZACION COMUN DE LA PESCA

LOS PRECIOS SE MANTIENEN ESTABLES

El pasado 1 de enero, entraron en vigor los nuevos precios para los productos incluidos en la Organización Común de la Pesca. Hace un año, debido casi exclusivamente al nuevo cambio fijado para el ECU verde, los precios tuvieron un aumento medio que se cifró en el 5 por 100. En esta campaña, por el contrario, la paridad de la peseta respecto al resto de las monedas europeas ha jugado en contra. Los precios de los productos pesqueros regulados por la Comunidad Europea prácticamente se mantienen estables en la mayor parte de los casos, con subidas próximas al 1 por 100, con la excepción de algunas especies como la sardina, donde se debe producir una aproximación de acuerdo con el Tratado de Adhesión.



DE una Comunidad Europea con 10 miembros, donde las especies reguladas ascendían a solamente 21, la mayor parte de las cuales correspondían a las pesquerías del norte, en los últimos años se han dado avances importantes para la inclusión de otros productos más interesantes para los países del sur. En la actualidad, las especies con alguna organización de mercado suponen aproximadamente el 60 por 100 de las capturas realizadas por la flota española.

El funcionamiento de la Organización Común de la Pesca guarda relación con la fuerza que tengan en cada país las Organizaciones de Productores. En España, su proceso de constitución ha sido rápido y, prácticamente el 80 por 100 de las pesquerías están bajo esta fórmula. Sin embargo, su operatividad real requiere un proceso de rodaje que se trata de lograr a marchas forzadas.

En la última campaña, las actuaciones en materia de regulación de los mercados pesqueros afectaron solamente a unas 100 toneladas de sardina y unas 350 toneladas de caballa. Este año, se espera que las operaciones sean superiores, consecuencia de la mayor organización de las OPES, así como del sistema de precios autónomos que pueden funcionar para las 15 especies incluidas en esta Organización Común a finales del pasado año y que se aplican desde el 1 de enero.

Las actuaciones de retirada de productos en el conjunto de la Comunidad están en función de la organización de las OPES. Pero, también, responden a los niveles de precios que haya en cada uno de los mer-



EN la actual campaña, la paridad de la peseta respecto al resto de las monedas europeas ha jugado en contra, manteniéndose los precios prácticamente estables.

cados. España, en líneas generales, por la elevada demanda, tiene unos precios altos en los productos de la pesca, por encima de los vigentes en el resto de los países de la CE. Por este motivo, generalmente, las cotizaciones fijadas para retirada o almacenamiento no son de interés para el sector, a pesar de que haya precios bajos en el mercado. Esta es una situación que se debe ir modificando progresivamente a medida que se aproximen los precios. Por el momento, la organización común para el mar, no pasa de ser una red de seguridad bastante baja. Bruselas, por si se mantenían algunas dudas, no tiene intención de convertir el mar en una organización parecida a la que funciona en el sector agrario, donde los gastos para sostenimiento de mercados son muy elevados. Las razones son sencillas. Mientras los fondos agrarios los constituyeron los países de la Europa norte para mantener sus producciones excedentarias, esos estados no te-

nían los mismos problemas en el mar. En consecuencia, la política Común pesquera es relativamente reciente y con unos fondos reducidos. A continuación se detalla los precios de retirada.

■ **Arenques.** Los precios para el pescado entero, durante los períodos que van del 1 de enero al 31 de julio y del 1 de octubre al 31 de diciembre, oscilan entre las 30 pesetas para la «talla 1» y las 18 pesetas para la «talla 3». Para el período del 1 de agosto al 30 de septiembre, los precios de retirada están entre las 28 pesetas para la talla superior y 16 pesetas para la más inferior.

■ **Sardinias.** Para las sardinias del Atlántico, los precios para el pescado entero en todos los países miembros de la CE, menos en España y Portugal, oscilan entre las 36 y las 55 pesetas para la «calidad extra A». Si se trata de pescado de «calidad B», para todas las tallas el precio es de 23 pesetas.

En España y Portugal, los

precios de la sardina continúan su acercamiento a los comunitarios. Para el pescado de «calidad extra», según tallas, los precios van de las 27 a las 41 pesetas. En la «calidad B», el precio de retirada para todas las tallas es de 17 pesetas.

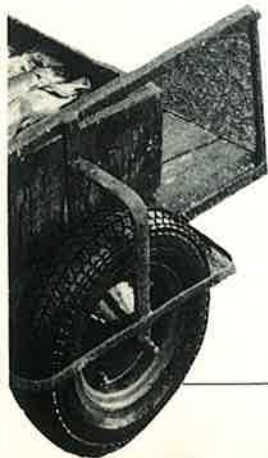
En las sardinias del Mediterráneo, los precios españoles ya son iguales a los vigentes en el resto de los países de la Comunidad. Para esta especie, los precios para el pescado entero van de las 33 pesetas para las calidades inferiores en la «clase A», hasta las 52 pesetas. En la «clase B», los precios para todas las tallas ascienden a solamente 21 pesetas.

■ **Mielgas.** Para las mielgas hay solamente precios de retirada cuando se trate de pescado entero. En la «clase A», según sea la talla del pescado, los precios oscilan entre las 32 pesetas para el tipo inferior hasta las 75 pesetas para el tipo primero. En la «clase B», los precios van de las 21 a las 53 pesetas.

■ **Pintarrojas.** En esta especie hay dos tipos de precios de retirada, ya se trate de animales enteros y vacíos con cabeza. En los vaciados con cabeza, «tipo A», los precios van de las 53 a las 77 pesetas. Si se trata del «tipo B», los precios están entre las 39 y las 58 pesetas kilo. Para el pescado entero, «clase A», los precios se encuentran entre las 43 y las 72 pesetas. Para el «tipo b», entre 24 y 48 pesetas.

■ **Gallinetas nórdicas.** En esta especie hay solamente precios para el pescado entero. Para el tipo «extra A», los precios de retirada están entre las 95 y las 112 pesetas kilo, cotizaciones que prácticamente se mantienen para la especie «tipo B».

■ **Sollas.** Para las sollas hay dos períodos a lo largo del año con precios también diferentes. Entre el primero de enero y el 30 de abril, los precios son ligeramente más bajos que los fijados para la segunda parte del año. Entre enero y abril, para un animal vaciado con cabeza, los precios en la clase «extra A», van de las 65 a las 90 pesetas. Si se trata de «calidad





B», el mínimo son 60 pesetas y 85 el precio mínimo de retirada. Si se trata de pescado entero, para el «tipo extra» los precios oscilan entre 46 y 49 pesetas igual que para el «tipo B».

A partir de mayo, y hasta diciembre, los precios de retirada para un pescado vaciado con cabeza oscilan entre 89 y 123 pesetas para la clase «extra A», y entre 82 y 116 pesetas para la «clase B». En pescados entero, «tipos A y B», los precios de retirada están entre 63 y 67 pesetas.

■ **Merluza.** Este especie constituye una de las más significativas en el conjunto de las capturas españolas, aunque no sea la más importante por su volumen. La fijación de precios de orientación o de retirada, red de seguridad que establece la Comisión para defender los mercados, en el caso español, no pasa de tener una importancia relativa ante el funcionamiento de unas cotizaciones muy superiores en origen. Su aplicación, en principio, es muy difícil y más cuando el problema no son los excedentes, sino la necesidad de una mayor oferta.

Para el animal vaciado con cabeza, para la «clase extra», los precios oscilan entre las 249 pesetas, para la talla más pequeña, a las 415 pesetas, si se trata de la «talla primera». Los

L AS actuaciones de retirada de productos, en el conjunto de la Comunidad Europea, están en función de la organización de las OPES, y de los precios que haya en cada uno de los mercados.

animales «tipo B» tienen unos precios que van de las 228 pesetas, si son de la «talla quinta», a las 390 pesetas para la «talla primera». En el caso de los pescados enteros, el precio para la «clase quinta» es de 158 pesetas, y de 303 pesetas para la «talla primera».

■ **Gallos.** En los gallos hay también dos tipos de precios de retirada, ya se trate de animales vaciados con cabeza o enteros.

Para los vaciados con cabeza, tipo «extra A», los precios según las tallas oscilan entre las 105 y las 198 pesetas. En la «clase B», van de las 58 a las 151 pesetas. Si se trata de pescados enteros, los precios están entre las 93 y las 186 pesetas en los tipos «extra A», y entre las 47 y las 140 pesetas en la «clase B».

■ **Japutas.** Para el pescado vaciado con cabeza, el precio

para la clase extra está entre 112 y 159 pesetas. En la «clase B» oscila entre 75 y 122 pesetas. Para el pescado entero, las cotizaciones estarán entre 103 y 150 pesetas, y 65 y 112 pesetas, respectivamente, para clases «A o B».

■ **Rape.** En el rape, los precios de retirada para el producto entero o vaciado con cabeza van de 124 a 202 pesetas, para la clase «extra A». En la «clase B», las cifras están entre 67 y 146 pesetas. El valor alto corresponde al animal sin cabeza. En la clase extra, los precios de retirada oscilan entre 334 y 601 pesetas. En la «clase B», se encuentran entre 200 y 467 pesetas.

■ **Quisquillas.** Para las quisquillas clase extra, según tamaños, el precio de retirada oscila entre 65 y 141 pesetas. En la «clase B», entre 65 y 119 pesetas.

■ **Buey.** El precio de venta del buey entero es de 168 pesetas, para la «talla primera», y 126 pesetas para la segunda.

■ **Cigalas.** Para el producto entero, los precios de venta en la «clase extra» se hallan entre 154 y 585 pesetas el kilo. Para la «clase B», entre 62 y 420 pesetas. Si se trata solamente de colas de cigala, los precios de venta para la «clase extra» están entre 367 y 1.200 pesetas. Para la «clase B», entre 127 y 805 pesetas.

■ **Caballa.** Los precios de retirada para la caballa son de 30 pesetas para la «clase extra», y entre 25 y 30 pesetas para la «clase B».

■ **Marucas.** Para el animal entero, los precios de retirada oscilan entre 69 y 80 pesetas en la «clase extra», y entre 46 y 57 pesetas para la «clase B». Si se trata de un animal vaciado con cabeza, los precios oscilan entre 86 y 98 pesetas y 63 y 74 pesetas, respectivamente.

■ **Merlanes.** Para el pescado vaciado con cabeza, el precio correspondiente a la «clase extra» está entre 55 y 80 pesetas. Si es «clase B», entre 37 y 75 pesetas. En el caso de pescado entero, «clase extra», los precios de retirada se hallan entre 40 y 60 pesetas. Para la «clase B», entre 23 y 40 pesetas.

■ **Bacalaos.** Para un producto entero con cabeza, los precios de retirada correspondientes a la «clase extra» oscilan entre 72 y 138 pesetas. En la «clase B», entre 41 y 130 pesetas. En el caso de pescado entero, para la «clase extra», el precio de retirada fijado está entre 43 y 100 pesetas. Los de la «clase B», entre 28 y 77 pesetas.

En líneas generales, se puede hablar de cifras bajas en relación con el funcionamiento normal del mercado en la península. El nuevo sistema de precios autónomos para 15 especies, fijado a partir de este año, constituye la única posibilidad de operar más en estos mercados, junto con un desarrollo real de las OPES tras su reciente constitución. ■

V. M.



V Pleno de AETINAPE

A mediados del pasado mes de octubre, se celebró en Pasajes, Guipúzcoa, el V Pleno de la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (AETINAPE). Este Pleno no supuso cambios en los órganos de representatividad de la organización, donde sigue como presidente del Comité Ejecutivo Juan Manuel Muñiz. En las intervenciones que se desarrollaron durante tres jornadas, prácticamente la totalidad de los ponentes coincidieron en la necesidad de un cambio en las actuales estructuras del mar en beneficio de todo el colectivo.

«Por un cambio en el mar»

BAJO el lema «Para no andar a la deriva», representantes de AETINAPE de toda España participaron, los días 13, 14 y 15 de octubre en el V Pleno de esta organización, que contó también con la presencia de responsables de la Administración autónoma vasca y central. Por parte del ISM asistió el, hasta hace algunas fechas, subdirector de Acción Social, Rafael Lobeto Lobo. En unas intensas jornadas de trabajo, los debates y el análisis en profundidad de la realidad de todo el sector del mar fueron la nota dominante. La palabra más repetida en el curso de la mayor parte de las intervenciones fue la de reforma, referida tanto a las enseñanzas náutico pesqueras, en el marco de la

modificación general del sistema de enseñanzas del país, como a la propia Administración Marítima, que se discute en el seno de la Comisión Interministerial, COMINMAR, constituida en diciembre de 1984. Junto a la reforma, una buena parte de las intervenciones insistieron también en la necesidad de una unidad de acción por todo el sector del mar, en lugar de las posiciones enfrentadas y disputas que existen en la actualidad.

El presidente de AETINAPE insistió en que «la unidad de acción debería estar por encima de posiciones estrechas gremialistas», y ofreció la colaboración de su organización para avanzar por esa vía. José Manuel Muñiz aprovechó el discurso de apertura del Pleno

para insistir en un viejo asunto polémico para los titulados Náutico Pesqueros y su situación respecto a la Marina Mercante. El presidente de AETINAPE criticó duramente el funcionamiento de la Dirección General de la Marina Mercante, denunciando su grado de descoordinación y falta de eficacia. El responsable de la organización no admite que los marinos «estén atrincheros en la Dirección General de la Marina Mercante y que deseen solamente cambiar los nombres en las puertas de los despachos que ahora ocupan marinos de guerra o ingenieros navales».

Para lograr un mundo marítimo en consonancia con las actuales necesidades, abogó por un respeto a las distintas

especialidades marítimas y, sobre todo, vigilando la dignidad profesional de los trabajadores.

Entre otras conclusiones, el V Pleno de AETINAPE solicitó la creación de un Servicio de Tecnología Pesquera, un departamento de observación para el mismo sector, el reciclaje de los titulados hacia los cultivos marinos y la presencia de este colectivo en las negociaciones de los acuerdos pesqueros internacionales. En materia de seguridad y salvamento, el Pleno manifestó su preocupación por la dejación de funciones de la Marina Mercante, así como su falta de coordinación. AETINAPE pide la revisión de la ordenanza laboral de la flota y de los cuadros de tripulaciones mínimas. ■

Noticias de la mar

Así fue el 88





EN las páginas siguientes ofrecemos un breve balance-resumen de lo que fue el último año en relación con el mar. Los resultados han sido diversos aunque, en líneas generales, se puede hablar de un balance positivo.

En materia de Seguridad Social, dentro de las limitaciones que tienen siempre las disponibilidades presupuestarias, se han dado pasos importantes para extender la protección de la salud y la cobertura a los parados. El esfuerzo para acercar más la Administración al colectivo de protegidos y la agilización de los trámites burocráticos, es otra de las notas destacables, aunque aún quede camino por recorrer.

En el sector pesquero fue noticia la entrada en vigor, tras una prórroga de seis meses, del Acuerdo con Marruecos. Los armadores españoles se volcaron en Bruselas para solicitar ayudas y, la nota negativa fue el aplazamiento de la Comunidad Europea para dar las subvenciones destinadas a la modernización de la flota. El problema en este momento parece resuelto.

Los puertos y los astilleros fueron noticia y polémica por cuestiones de empleo y reconversión de sus estructuras, al igual que los marineros contratados por la firma internacional Heerema donde mano de obra más barata procedente de países asiáticos sustituye parcialmente a la comunitaria.

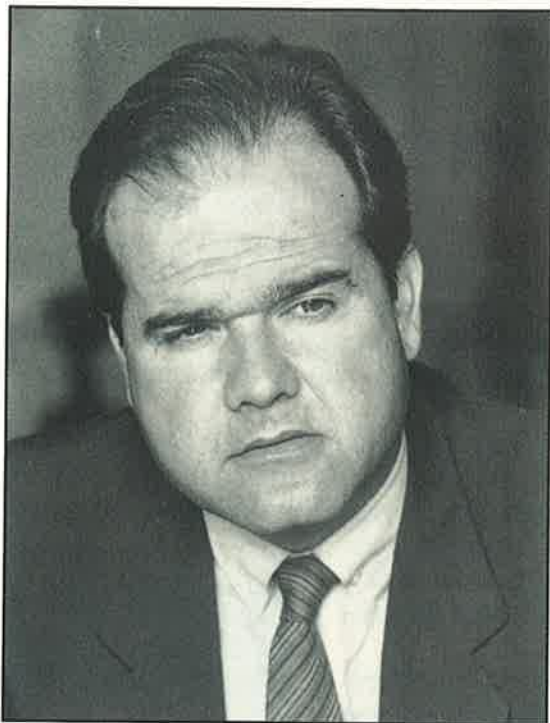
Tras muchos meses de largos debates y protestas de empresarios, al fin se aprobó la Ley de Costas, disposición indispensable para poner orden en todo el litoral. Era una Ley necesaria, aunque excesivamente tardía para evitar graves irregularidades urbanísticas ya cometidas.

Finalmente, 1988 se puede considerar como el año en que se produjo de verdad el inicio en la reestructuración de la Marina Mercante con el Plan de Viabilidad que complementaba el Plan de Flota de 1986. ■



SUMARIO

Seguridad Social para todos, por Manuel Chaves, Ministro de Trabajo y Seguridad Social	14
Los controles de Bruselas	15
Reestructurar la Marina Mercante	16
HEEREMA: la punta del iceberg	18
Tragedia en el Golfo Pérsico	20
Acuerdo pesquero con Marruecos	22
Preacuerdo para la flota congeladora	24
Ley para proteger las costas	27
La OIT y el mar	28
Cobrar pensiones, más fácil	29
Conflictividad en los puertos españoles	30
Astano y Euskalduna	32
Y además... ..	33



Seguridad Social para todos

LA Seguridad Social, como sistema estable de garantía de protección en las situaciones de necesidad definidas, no se presta excesivamente a la realización de balances políticos limitados al período de un año, tal como se acostumbra en estas fechas.

Los análisis de resultados de las realizaciones en esta materia requieren la perspectiva de períodos más largos.

Lo que sí puede tener interés es analizar el estado en que se encuentra nuestro sistema dentro del proceso de reformas que se están llevando a cabo, para llegar a un modelo integrado y equilibrado de seguridad social que garantice a los presentes y futuros beneficiarios la seguridad de obtener las prestaciones que para las situaciones de vejez, invalidez, enfermedad o muerte pueden necesitar. En este marco, me parece oportuno destacar que la situación de nuestra Seguridad Social se puede resumir en los puntos que a continuación se exponen.

Las medidas adoptadas desde 1985 han permitido consolidar el nivel contributivo de pensiones, es decir, aquel que protege a quienes han desarrollado una normal actividad laboral o profesional, han efectuado sus aportaciones, y tienen garantizadas pensiones proporcionales a sus co-

tizaciones, por jubilación, invalidez o muerte y supervivencia.

La garantía de la protección en la salud va a abarcar en 1989 a la práctica totalidad de la población. El derecho constitucional a la protección de la salud, concretado en la Ley General de Sanidad, de 1986, va a hacerse realidad en el año que comienza, al quedar amparado por la Seguridad Social pública el 98,79 por 100 de la población. Sólo el 1,1 por 100 restante, integrado por personas con rentas propias suficientes para obtener una asistencia sanitaria privada, y que no desarrollen una actividad laboral o profesional regular, quedarán excluidos del sistema público.

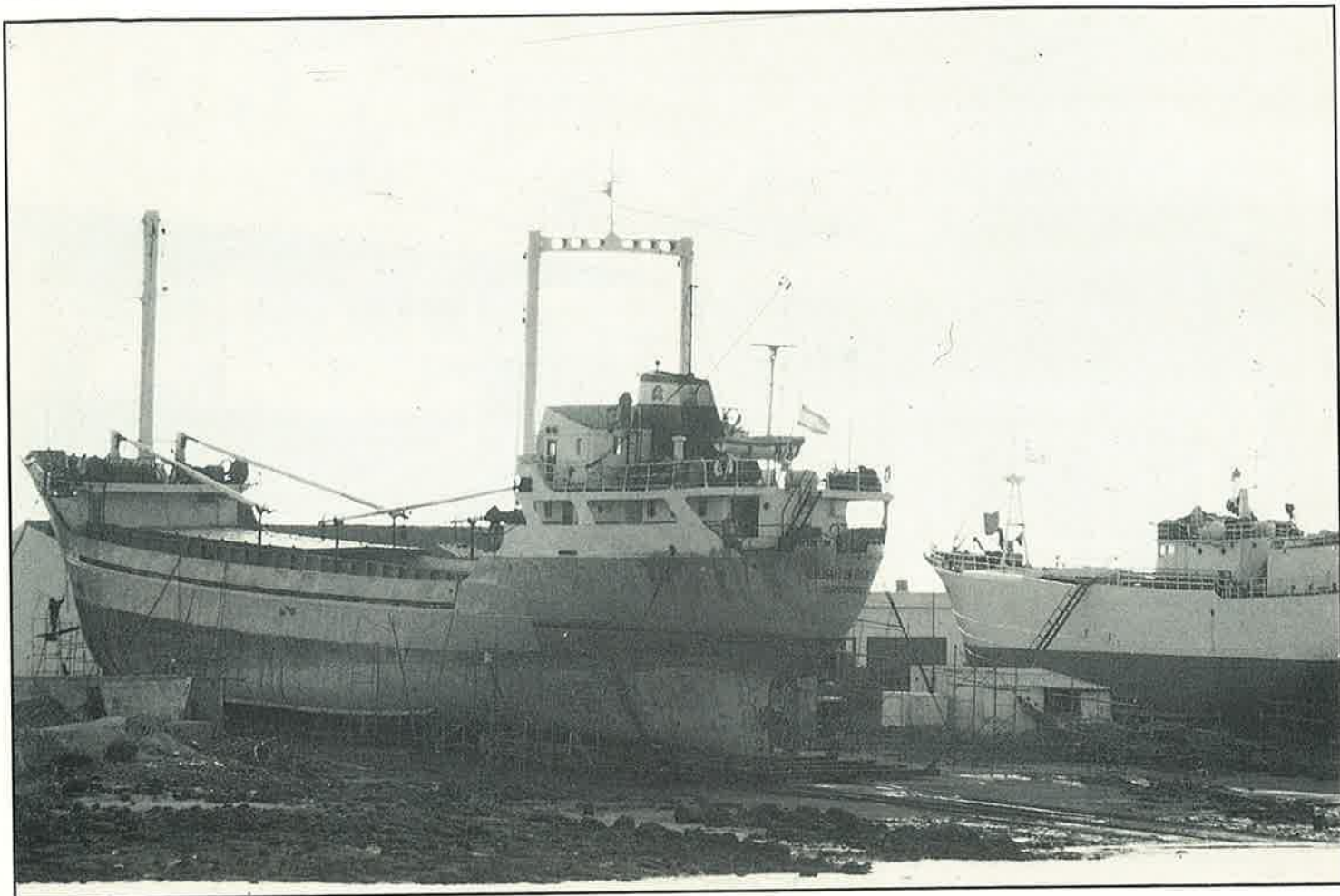
Los ciudadanos que, por la causa que fuere, no han realizado cotizaciones a la Seguridad Social, pueden obtener pensiones o subsidios, por vejez o invalidez de carácter asistencial, cuyas cuantías se han triplicado en los últimos 6 años. La reorganización de este nivel no contributivo de prestaciones económicas, para que alcance a todos los ciudadanos que se encuentren en situación de necesidad, constituirá el último paso para la construcción del nuevo modelo de la Seguridad Social acorde con nuestra Constitución.

La financiación de la Seguridad Social ha experimentado importantes reformas que permitirán a partir de 1989 que las prestaciones contributivas se sufraguen principalmente con cotizaciones y las no contributivas, —asistencia sanitaria, prestaciones económicas asistenciales—, con impuestos. Se aproxima así la financiación de la protección social a los objetivos fijados, en los que los niveles de solidaridad social en el soporte económico de aquélla se ordenan a la finalidad y naturaleza de los distintos niveles de protección.

Finalmente, ha de señalarse que la posibilidad, constitucionalmente reconocida, de que cualquier ciudadano pueda acceder libre y voluntariamente a sistemas de previsión complementaria, ha sido encauzada mediante la Ley de Planes y Fondos de Pensiones de 1987.

En resumen, puede decirse que, nuestro modelo de Seguridad Social pública, integrado por un nivel contributivo de prestaciones, para quienes hayan cotizado durante su vida activa, y un nivel no contributivo de prestaciones económicas, sanitarias y de servicios sociales para todos los ciudadanos en situación de necesidad, con la posibilidad de complementarse con mecanismos privados de previsión, está próximo a convertirse en una realidad, con lo que se dará cumplimiento fiel a los principios rectores de la política social contenidos en nuestra Constitución, y todo ello con una solidez económica que asegura su eficacia y viabilidad futuras. ■

Manuel CHAVES



Los controles de Bruselas

Lo de la Comunidad Europea y sus controles se había tomado un poco a la ligera. Se sabía de sus exigencias sobre el papel, de sus compromisos, pero se dudaba que pudiera llevarse a cabo con cierta rigidez. Y los primeros afectados por este tipo de medidas fueron los armadores españoles que se habían embarcado en la construcción de nuevos buques.

La política de estructuras pesqueras de la Comunidad Europea se rige en estos momentos por el Reglamento 4028/86, por el que se puso en marcha un plan quinquenal dirigido a la reforma de las estructuras en el seno de los doce. España, tras nuestro ingreso, fue autorizada para poder presentar durante un año proyectos para la modernización y construcción de

nuevos barcos, instalaciones de acuicultura y arrecifes artificiales, sin la entrega de un plan a la Comunidad. Sin embargo, a partir del primer año, la CEE aprobó el plan quinquenal español para acceder a las subvenciones destinadas a reestructurar y modernizar la flota.

Durante 1987 se concedieron las subvenciones con normalidad, y se esperaba sucediera lo mismo para un conjunto de proyectos que, en un período de cinco años, iban a suponer más de un cuarto de billón de pesetas.

Esta situación cambió radicalmente en 1988. Las autoridades españolas siguieron presentando sus proyectos en Bruselas. Sin embargo, las autoridades comunitarias, en la reunión del pasado mes de abril, decidieron no conceder ninguna

ayuda hasta que no se clarificasen las cuestiones de censos en cada estado miembro. A juicio de la Comunidad Europea, no se ajustaban los programas de eliminación de flota a los de construcción, dentro del objetivo de reducir unidades.

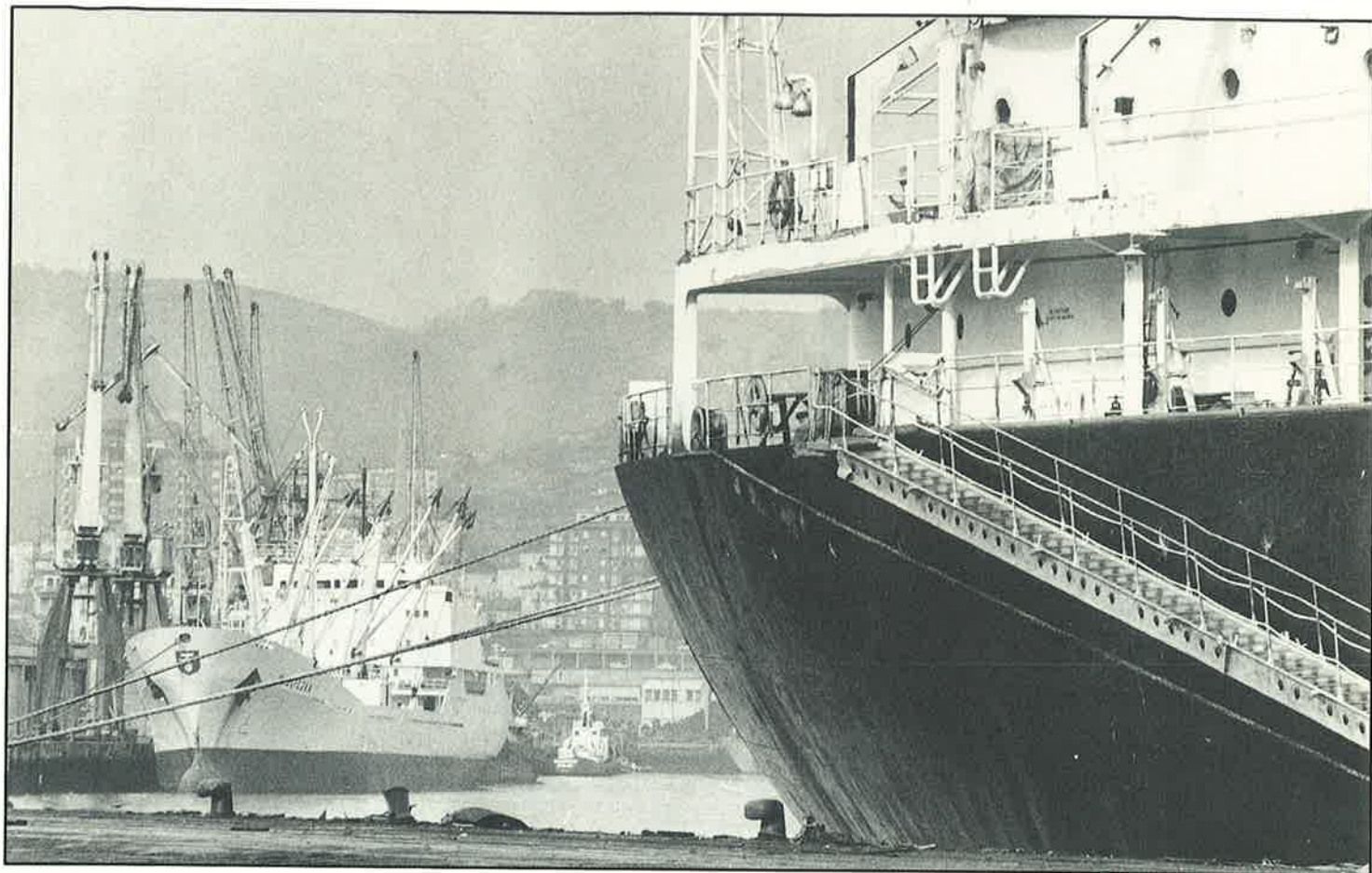
Solamente Portugal se salvó de la quema. Todos los proyectos presentados por España en el mes de abril quedaron sin aprobar. La CEE decidió aplazar la respuesta hasta el mes de octubre, fecha en la que se volvió a repetir la historia. No se concedió ni un «duro» para los proyectos de construcción de barcos de pesca españoles ni para el resto de los países miembros.

Esta actitud de Bruselas, a la que se oponen radicalmente las autoridades españolas, por considerar que no responde a la

realidad de la evolución de la flota, se espera pueda modificarse en los primeros meses de 1989. En principio, ha supuesto la paralización en la construcción de más de 100 embarcaciones en los astilleros españoles.

España estima que las cuentas de Bruselas para analizar el comportamiento de nuestra flota se hacen mal y con un sistema equivocado, y mantiene que se está reduciendo el número de embarcaciones así como su TRB. Lo que sucede en España es que hay un censo cuyas cifras reales nunca se han conocido.

En principio, la noticia en 1988, mala noticia, fue el bloqueo de las ayudas comunitarias para la construcción de nuevos barcos de pesca. El año, sin embargo, se cerró con mejores perspectivas. ■



Reestructurar la marina mercante

LA marina mercante ha sido noticia casi permanentemente durante el último año y, probablemente, lo volverá a ser en 1989. El eje del problema está en su proceso de reestructuración. Las diferencias, sin embargo, entre un año y otro van a ser sensibles. En 1988, los armadores lucharon para lograr de la Administración medidas que hicieran más viable la flota en términos de competitividad. En 1989, aprobados ya los planes de viabilidad para los barcos, las actuaciones se van a centrar en la puesta en marcha de los compromisos suscritos.

Las coincidencias de opi-

nión, sobre los problemas que afectan a la flota mercante española, fueron totales entre los responsables de la Administración, los empresarios del sector y los propios sindicatos. Los datos eran concluyentes. En 1982, el número de barcos con que contaba la flota española ascendía a 689, con 6,8 millones de Tonelaje de Registro Bruto. Cinco años después, las unidades en activo se elevan a 510, con 3,9 millones de TRB. Esta importante reducción de la flota en cuanto al número de unidades, y especialmente en su capacidad, ha sido consecuencia de los problemas existentes en el mercado internacional,

donde las condiciones de competitividad son cada vez más duras y se hace indispensable ajustar costes.

La flota española, al igual que otras de los países comunitarios, deben hacer frente a las banderas de conveniencia, por un lado, con lo que ello conlleva de diferentes condiciones laborales, de contratación, etcétera. Por otra parte, se hace indispensable ajustar la estructura de la flota a las necesidades de la demanda.

Los problemas de la flota de la marina mercante dieron lugar, en los últimos años, a un fuerte endeudamiento con el Banco de Crédito Industrial,

cercano a los 250.000 millones de pesetas. En su momento, esta situación dio lugar a la constitución de la Sociedad de Gestión de Buques, lo que convirtió a este banco en la primera naviera del país.

Sin embargo, el objetivo de la Administración no era convertirse en la primera naviera, sino dar soluciones a los problemas del sector. Y, en esta línea, en 1986 se puso en marcha el Plan de Flota para salvar a la marina mercante que partía con unas disponibilidades de 28.000 millones de pesetas y que debería estar en vigor hasta 1990.

A los pocos meses de su

aprobación, todas las partes que suscribieron el compromiso, —Administración, armadores y los propios sindicatos—, estuvieron de acuerdo en que las medidas iban a resultar insuficientes para las necesidades del sector. Por este motivo, cuando apenas había iniciado su andadura el Plan de Flota, se pusieron en marcha los trabajos que culminaron con la presentación al gobierno de una amplia propuesta de casi treinta puntos para reestructurar la mercante.

El 25 de marzo de 1988, tras unas largas negociaciones, el gobierno dio luz verde a lo que se ha conocido como el Plan de Saneamiento para este sector y que complementa al antiguo Plan de Flota.

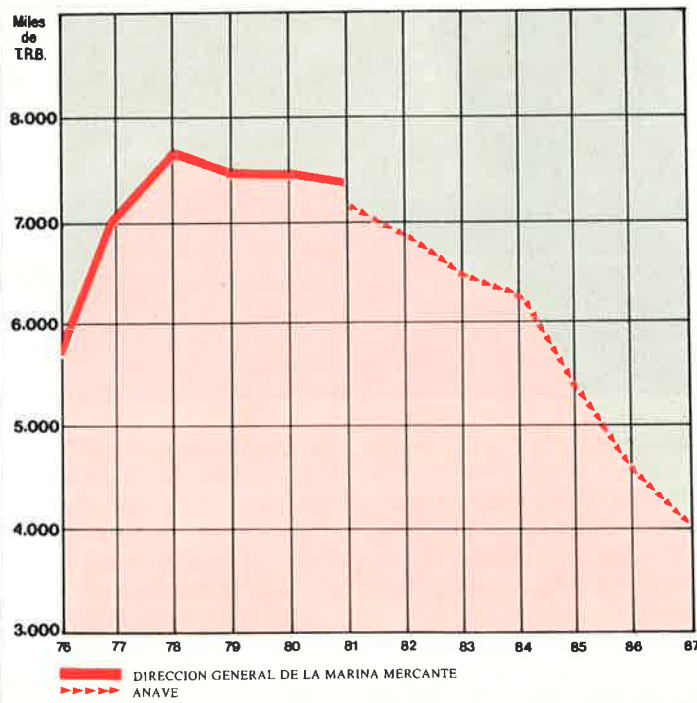
El Plan de Saneamiento va a tener un coste total de unos 47.000 millones de pesetas, cuyas aportaciones son compartidas entre la Administración, el Banco de Crédito Industrial y las empresas. De esta cantidad, 17.400 millones de pesetas serán aportados por el BCI; 15.400, por la Administración, y 14.240 millones de pesetas, por las empresas.

De acuerdo con los datos manejados, las inversiones más importantes se van a llevar a cabo en los graneleros, con casi 15.000 millones de pesetas. Estos datos ponen de manifiesto que son precisamente los graneleros los buques que han tenido más problemas, a pesar de tener reservado el mercado nacional de las importaciones casi en su totalidad. Nuestro ingreso en la Comunidad Europea ha variado sensiblemente el movimiento de las importaciones de cereales, con un mayor peso de los países comunitarios frente al dominio casi total de los Estados Unidos. Los barcos de líneas regulares tienen prevista una inversión de 10.500 millones de pesetas, y de casi 10.000 millones de pesetas para los barcos de carga seca.

Para la aplicación de este Plan de Saneamiento, cada una de las empresas hubo de presentar en su día los correspondientes planes de viabilidad. La respuesta del sector fue muy importante, con la presentación



EVOLUCION DE LA FLOTA NACIONAL



nada menos que de 89 planes, que suponen casi el 80 por 100 de barcos en funcionamiento.

Con el fin de realizar el seguimiento de estos planes, en los últimos meses de 1988 se constituyó finalmente la Comisión responsable de los Planes de Viabilidad que deberá ser, en 1989, la protagonista de las actuaciones encaminadas a reestructurar la marina mercante para hacerla más competitiva.

Junto con las medidas técnicas que deben modificar la estructura de la flota, para los empresarios del sector también son indispensables actuaciones de otro tipo, como serían las fiscales, de personal, adquisición de bienes y servicios, etcétera, que deberían analizarse ya en el marco de la política de la Comunidad para este sector.

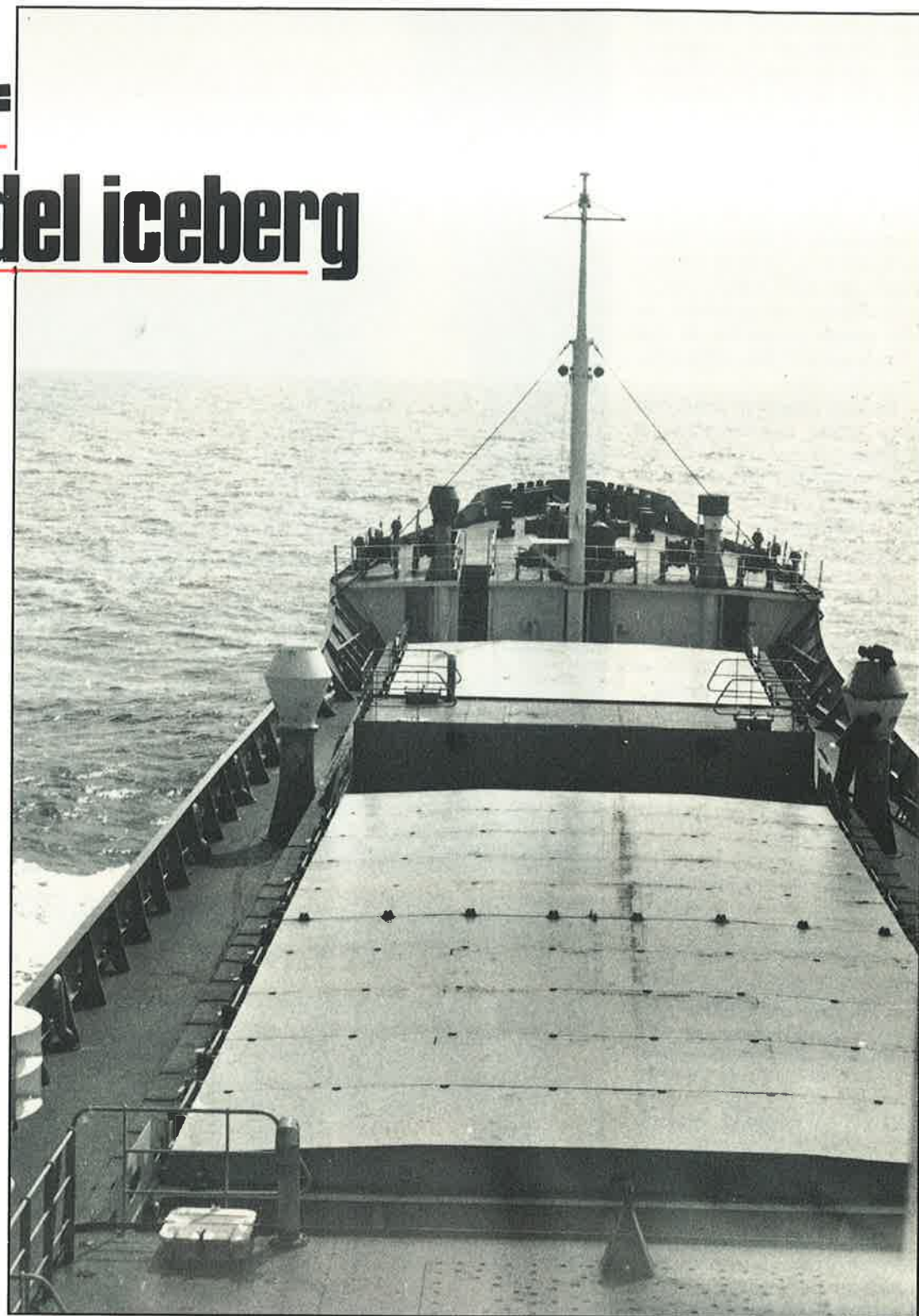
El año 1989 se espera que sea un año importante para la definición de una nueva flota en la marina mercante. ■

HEEREMA: la punta del iceberg

CERCA de 900 trabajadores empleados en la firma multinacional Heerema Marine Contractors protagonizaron, durante el pasado verano, un conflicto que tuvo sus raíces en diferentes puntos del mundo, especialmente en Holanda, y que ha tenido su continuación en España, en tierras gallegas. Los marineros llevaron a cabo largas jornadas de huelgas y protestas en defensa de sus puestos de trabajo en la empresa, amenazados por la entrada masiva de mano de obra barata procedente sobre todo de países asiáticos, con unas exigencias salariales muy inferiores a los sueldos percibidos por los trabajadores españoles.

Lo que sucedió con la empresa Heerema no es un suceso nuevo en el sector de la marina mercante, o en el conjunto de las actividades que realizan las plataformas petrolíferas en el mar. La entrada de mano de obra filipina, coreana y de otros países asiáticos es algo que se mantiene ya desde hace algunos años y que, probablemente, va a seguir en el futuro. El conflicto en Heerema sería, desde este punto de vista, la punta de un iceberg que lleva ya algunos años avanzando y que amenaza con dejar en tierra (en muchos casos ya lo ha conseguido) a los marineros de los países comunitarios ante el actual marco legislativo que funciona en el sector de la mercante internacional.

Durante los últimos años, han sido más de 2.000 los trabajadores españoles que, con los mismos contratos suscritos bajo la normativa de Panamá, han trabajado en el seno de esta compañía holandesa que tiene ramificaciones y sedes en



otros países. Las condiciones de trabajo y la reducción de la actividad dieron lugar a anteriores recortes de las plantillas, hasta quedar reducida la presencia española a unas 1.000 personas.

Sin embargo, junto a este proceso normal de reducción de mano de obra en función de

las posibilidades de trabajo de la compañía, los marineros denunciaron el pasado verano la existencia de una estrategia global en el seno de esta firma para sustituir masivamente la mano de obra española por otros trabajadores procedentes de Asia con salarios mucho más bajos.

Los marineros españoles, aproximadamente unos 900, iniciaron una ofensiva en defensa de sus puestos de trabajo, actitud que mantuvieron posteriormente tras su regreso a España.

Los incidentes se iniciaron en el barco Hermod, en aguas holandesas, donde unos 100 ma-

Así fue el 88

rineros protagonizaron una huelga en contra de la actitud de la empresa que pretendía rescindir sus contratos. Los trabajadores españoles defendían igualmente una política de indemnizaciones más generosa que la propuesta por los responsables de la compañía. Tras el conflicto en el Hermod, otros trabajadores que desarrollaban su actividad a bordo de otros barcos o plataformas, como el Balder y el Odín, decidieron regresar a España, desde donde continuaron con sus reivindicaciones, especialmente en Galicia, lugar de procedencia de la mayor parte de los marineros. El principal punto de la protesta fue Holanda, donde los trabajadores fueron expulsados del barco por la policía holandesa en medio de las protestas y denuncias de los representantes españoles.

La empresa Heerema mantenía una política de contratación en España, desde hace algunos años, a través de una agencia ubicada en Santiago de Compostela. Los trabajadores recibían un contrato que firmaban bajo legislación panameña. Las condiciones del contrato eran duras en materia de seguridad, en cuanto contemplaba la posibilidad de su rescisión al día por cualquiera de las partes. La parte positiva del compromiso con Heerema se centraba indudablemente en el volumen de las compensaciones salariales que se percibían, y que no tenían relación con los salarios medios percibidos en España y en el conjunto de la mercante. Las remuneraciones oscilaban entre las 300.000 y las 500.000 pesetas mensuales.

El conflicto de Heerema fue tomado por algunos sindicatos como el botón de muestra más significativo del proceso de pérdida de puestos de trabajo que se estaba produciendo en el conjunto de la marina internacional, donde la mano de obra comunitaria se estaba sustituyendo por otra más barata y,



en opinión de algunas organizaciones, mucho menos preparada, lo que podría ser raíz de un aumento en los niveles de siniestralidad en el mar.

En un primer momento, los marineros repatriados plantearon sus reivindicaciones en defensa de unos derechos laborales como si hubieran desempeñado su actividad en barcos nacionales y con un contrato suscrito en España. La realidad es que los contratos estaban suscritos bajo la legislación panameña y los objetivos de los afectados se centraron en lograr las máximas indemnizaciones, a la vez que se planteaba a la Xunta de Galicia la necesidad de dar salida a estos colectivos repatriados.

En este momento, según fuentes de las organizaciones sindicales del sector de la marina mercante, unos 17.000 trabajadores navegan bajo banderas de otros países, ante los problemas de paro que existen en España. Ese importante colectivo de trabajadores es probable que no tenga dificultades para mantener su puesto de trabajo. Sin embargo, hay temores a que, progresivamente, esa mano de obra sea sustituida por otra más barata, como ha sucedido con la firma Heerema.

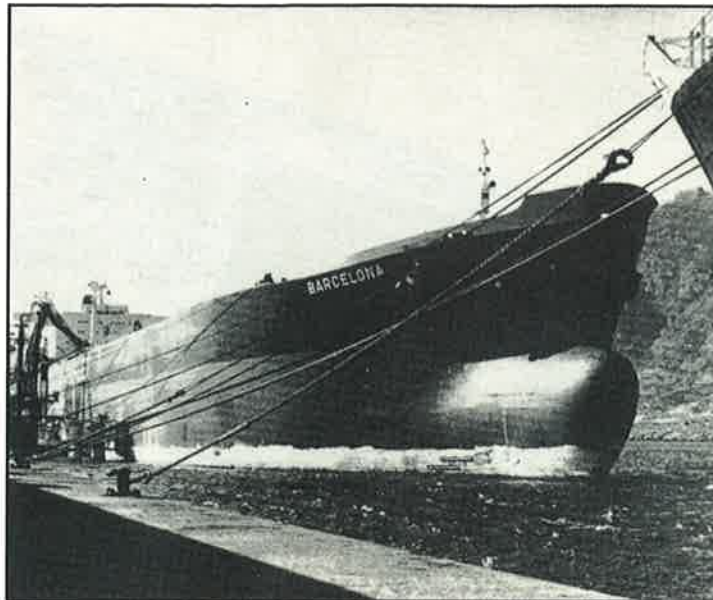
Las organizaciones sindicales del sector de la mercante critican la política seguida en este aspecto por el conjunto de la Comunidad Europea, donde se urgen medidas de apoyo para que nuestras empresas sean competitivas con las que funcionan bajo otros pabellones. No se comprende que se puedan tener los mismos costes de explotación en un barco si en la Comunidad Europea las exigencias laborales, seguridad social, etcétera, son muy superiores a las que se aplican en otros pabellones.

Heerema fue noticia de verano. Pero, casos como el de Heerema aún no han terminado. ■

A diferencia de lo sucedido en años anteriores, afortunadamente para el sector, los siniestros de pesqueros en aguas nacionales o de otros países no han sido la nota dominante de la actualidad durante el pasado año. Sin embargo, los problemas de seguridad se trasladaron al sector de la marina mercante y, sobre todo, a los petroleros que cubren habitualmente la ruta del Golfo Pérsico, expuestos a los ataques de la aviación de Irán e Irak. Los desastres que, en ocasiones anteriores, habían afectado ya a numerosos barcos de otros países, en este caso se cebaron sobre el superpetrolero español «Barcelona», con un balance de cuatro muertos, mientras desaparecían otro medio centenar de personas de otros barcos. El siniestro del «Barcelona» puso nuevamente de actualidad la conveniencia o no de seguir acudiendo al Golfo Pérsico, para los aprovisionamientos de este combustible, y desató el enfrentamiento entre sindicatos y navieras.

El «Barcelona», con casi 250.000 toneladas de registro bruto, junto con el «Aragón» y el «Carthagonova», era uno de los pocos superpetroleros que permanecían en nuestro censo de flota. En los meses anteriores al siniestro en el Golfo, desde enero hasta finales de abril, el «Barcelona» había sido protagonista de una huelga en la que sus marineros plantearon a la compañía armadora diferentes reivindicaciones, entre las que se encontraban mayores compensaciones por entrar en zona de guerra. Esta huelga se produjo en aguas de Egipto, donde los trabajadores fueron desalojados por la policía al informar el capitán sobre la existencia de un motín a bordo, cosa que nunca existió.

Solucionado el conflicto con 32 despidos, que luego fueron declarados nulos por la Magis-



Tragedia en el Golfo Pérsico

tratura de Trabajo, el «Barcelona» recibió el 11 de mayo pasado la orden para trasladarse hasta el Golfo Pérsico para cargar 900.000 barriles de crudo «iranian light» y el resto de «iranian heavy». Dos días más tarde, el superpetrolero español llegaba al estrecho de Ormuz para atracar, horas después, en la terminal 106, que no era otra que el «Seawise Giant», un gran superpetrolero con capacidad para 565.000 toneladas, y que era como una especie de tanque donde descargan el crudo pequeñas embarcaciones que los transportaban desde Jarq. De esta forma, se trataba de evitar riesgos mayores a los petroleros que acudían a llenar sus depósitos al no entrar en las zonas menos seguras.

En este caso, las precauciones no sirvieron para nada. En la madrugada del día 14 se declaró la alerta roja en el super-

petrolero «Seawise Giant». Las versiones sobre cómo se produjo el ataque de los aviones iraquíes no fueron claras. Para unos, los radares iraníes podrían haber sido interceptados por la flota norteamericana que patrulla por el Golfo. Para otros, Irán detectó la presencia de la aviación iraquí pero no pudo hacer nada para evitar el ataque, ante lo inesperado del mismo, sobre todo en aquella zona. El caso es que numerosas bombas hicieron impacto en el superpetrolero «Seawise Giant», y el lugar se convirtió en pocos segundos en un gran infierno. El barco español «Barcelona» fue alcanzado al menos por cinco bombas y su hundimiento se producía casi de inmediato. Junto al «Barcelona», también sufrieron grandes daños el «Burmah Endeavour», de pabellón británico y 458.000 toneladas de registro

bruto, el buque chipriota «Argos» de 152.000 TRB, y el iraní «Jark», de 237.000 toneladas de registro bruto.

Nada más producirse el ataque, los tripulantes de «Barcelona» se lanzaron al agua directamente o en botes salvavidas, aunque posteriormente hubieron de alejarse de la zona a nado. Aproximadamente una hora después del ataque, el petrolero «Independance» de bandera liberiana recogía a 21 tripulantes, mientras otros 15 eran rescatados por un remolcador iraní para ser trasladados posteriormente a Dubai y emprender viaje de regreso a España, donde llegaron el 17 de mayo.

En este grave siniestro perdieron la vida cuatro marineros: Eloy de las Cuevas Rubio, de 52 años, camarero y natural de Palencia; Gabriel Acosta Celi, de Madrid, y que trabajaba como mecánico; José Orrantía Belategui, oficial de máquinas, de 50 años; y Jesús Burillo Cobollo, de 36 años, marmitón y natural de Cuenca.

Pocos días después de este desgraciado accidente, otros 21 marineros españoles, que navegaban también por la zona del Golfo Pérsico en el barco de bandera liberiana «Mundo Gas Río», sufrieron un ataque desde lanchas iraníes, del que afortunadamente resultaron ilesos.

Los sucesos del Golfo fueron motivo de protesta por parte de las autoridades españolas ante las de Irak, quienes respondieron señalando que se trataba de una zona de guerra, y que el ataque no había estado dirigido contra el barco español.

Los sucesos del Golfo Pérsico fueron, sin embargo, un motivo para la polémica entre la Administración, las empresas armadoras y, sobre todo, las centrales sindicales. Las organizaciones UGT, SLMM y CCOO coincidieron en sus críticas, que se centraron en dos

Así fue el 88



puntos: la voluntariedad para que los marineros entren en el Golfo y la necesidad de buscar alternativas de aprovisionamiento de petróleo en otras partes del mundo.

Aunque sobre el papel, acceder a bordo de un petrolero a las terminales de carga en el Golfo Pérsico es totalmente voluntario para las tripulaciones españolas, en realidad, según denunciaban los sindicatos, no está bien vista la sustitución de tripulaciones, por los mayores gastos que supone para los armadores. Por este motivo, se entiende que existe una coacción subterránea por la cual los marineros deciden generalmente entrar en el Golfo a pesar de los riesgos que conlleva y las compensaciones económicas que se consideran como insuficientes.

Junto al problema que se planteaba para los marineros a bordo de barcos españoles, se puso igualmente de relieve la situación de unos 500 marineros que se encuentran navegando a bordo de barcos con banderas de otros países y que operan habitualmente en aquellas aguas.

Por parte de las compañías armadoras y las empresas que adquieren el crudo, como es el caso de Repsol, se aportaron datos sobre el cambio de las zonas de aprovisionamiento de combustible en los últimos años, según los cuales el Golfo ha perdido parte de su gran protagonismo. Sin embargo, por razones económicas, se entiende que es una posibilidad de compra que no se puede marginar si se pretende tener competitividad.

Afortunadamente, gracias a los nuevos acontecimientos internacionales, la peligrosidad en el Golfo Pérsico ha disminuido notablemente, pero sigue sin resolverse el problema de fondo: la voluntariedad real para acudir a zonas conflictivas. ■

Acuerdo pesquero con Marruecos

POR un período de cuatro años, y con un coste para la Comunidad Europea de 10.200 millones de pesetas para dicho período, el 1 de marzo pasado entró en vigor el acuerdo pesquero con Marruecos. Con este compromiso se ponía fin a más de medio año de interrogantes sobre el futuro de las actividades pesqueras en aguas de ese país. El acuerdo fue forzado por Bruselas, ante las resistencias de Rabat que trataba de lograr las máximas compensaciones de la CEE.

Según manifestaciones de las autoridades pesqueras españolas, fue un acuerdo equilibrado para los intereses de ambas partes. En medios pesqueros se consideró que el compromiso era malo, especialmente para la flota de barcos congeladores, que se ven obligados a reducir su presencia progresivamente en el próximo cuatrienio.

El acuerdo pesquero con Marruecos suscrito por España concluyó el 1 de agosto de 1987. Las conversaciones contra reloj que se llevaron a cabo en Bruselas, en las semanas precedentes, concluyeron sin resultados concretos. Las autoridades comunitarias, con el comisario de pesca al frente, Antonio Cardoso, lograron que Marruecos aceptara una prórroga del mismo para un período de seis meses que concluía el 31 de diciembre de 1987. A pesar de este nuevo plazo, tampoco fue posible el entendimiento ante las duras exigencias planteadas por las autoridades marroquíes que trataban de plantear la negociación pesquera dentro de sus

peticiones para el ingreso en la Comunidad Europea. El 31 de diciembre, aunque se avanzó en las conversaciones, tampoco se había logrado un acuerdo, razón por la cual, en esa fecha, los barcos españoles hubieron de abandonar los caladeros del país norteafricano.

Rabat no se andaba con chiquitas. Pretendía una reducción progresiva de todas las flotas entre el 40 y el 60 por 100, porcentajes totalmente rechazados por Bruselas. En los últimos días de febrero se cerró el acuerdo para cuatro años que contempla una reducción del 19,7 por 100 en el Tonelaje de Registro Bruto de la flota de arrastreros congeladores de cefalópodos. La Administración española se comprometía con el sector a buscar, durante ese tiempo, alternativas a este tipo de barcos para faenar en otros caladeros o proceder a su reconversión para otras modalidades de pesca. Para evitar situaciones como ésta, las autoridades comunitarias señalaron el compromiso de que la próxima renegociación del acuerdo se iniciase seis meses antes de su terminación.

En términos generales, se pueden señalar dos aspectos fundamentales en el acuerdo con Marruecos, a tenor de las exigencias de este país. El aspecto económico y el esfuerzo pesquero en aquellos caladeros. Como objetivo intermedio, Rabat se planteaba también la posibilidad de avanzar en su proceso hacia la integración en el seno de la Comunidad.

En el aspecto económico, el acuerdo con Marruecos es bastante más caro que el anterior.



Frente a los 28 millones de ecus por año que se contemplaban en el acuerdo suscrito por España, en este caso la aportación comunitaria ascenderá a 281,5 millones de ecus en cuatro años, lo que equivale a unos 10.200 millones de pesetas. La mayor parte de este esfuerzo económico repercutió positivamente sobre España, aunque sean aguas que perte-

necen ya a toda la Comunidad Europea. De esta cantidad, la mayor parte de las aportaciones serán como contrapartidas financieras. Solamente seis millones de ecus se destinan para investigación y búsqueda de recursos pesqueros, mientras que 3,5 millones de ecus son para la formación de becarios.

Hasta el mes de diciembre de 1987, la flota que actuaba en

Así fue el 88



las aguas del caladero marroquí ascendía a 712 unidades, con 82 toneladas de registro bruto. Estos barcos correspondían especialmente a las comunidades de Andalucía y Canarias. A partir del acuerdo suscrito por Bruselas, a grandes rasgos, se puede hablar de una estabilidad para el sector, con la excepción de los buques arrastreros congeladores.

Marruecos sabe de sus riquezas en este sentido y de los importantes mercados que tienen los armadores españoles. Por este motivo, tratan de hacerse con el mayor control posible de este tipo de pesquerías a medida que avanza su organización. La flota de cefalópodos estaba compuesta por 147 barcos, cifra de la que habría que reducir el 19,7 por 100 en cuatro

años. Según los datos en poder de la Administración, al existir algunas unidades censadas pero no en activo, se considera que la reestructuración afectaría solamente a 14 embarcaciones.

La segunda nota destacada del acuerdo con Marruecos es el interés de las autoridades de Rabat para lograr la reducción de un esfuerzo pesquero que

estiman daña sus intereses. A diferencia de lo que sucedía en el pasado, el nuevo compromiso contempla la posibilidad de reducir o aumentar el volumen de las pesquerías en un 5 por 100, según la evolución de las mismas.

Una de las novedades del acuerdo son las llamadas paradas biológicas, con el fin de mantener los recursos, aunque no está muy claro si los datos que se aporten respondan a la realidad. En la modalidad de arrastre, la parada se realizará en el mes de febrero. Para el cerco, la parada será en los meses de mayo y junio. Para los cefalópodos frescos y congelados, el paro se realizará en octubre. Estas paradas se llevarán a cabo a partir de 1989.

En la misma línea, para preservar sus recursos, el acuerdo contempla también algunas modificaciones en cuanto a las zonas de pesca, así como a las distancias respecto a la costa. Rabat intentará tener un mayor control sobre el volumen de las capturas y, para ello, se exige llevar a bordo los correspondientes partes de capturas.

Finalmente, un tercer aspecto del acuerdo con Marruecos está determinado por el interés de Rabat para introducir mano de obra en los barcos españoles. Anteriormente, los armadores se obligaban a llevar a una persona de aquella nacionalidad por embarcación. Con el nuevo acuerdo, se pasa a dos personas. Cuando los barcos superan las 150 toneladas de registro bruto, los marroquíes embarcados se elevarán a tres, incluida la figura de un observador de aquel país para dar fe de las actividades pesqueras. El coste de estas personas corre a cargo del armador.

No fue un acuerdo barato. Tampoco expansivo. Fueron unas negociaciones difíciles con un resultado aceptable para ambas partes. Para España, una vez más se puso de manifiesto que, caladeros vecinos como éste, cada día van a tener más dificultades, ante el avance de la importancia de la pesca en sus respectivas economías. ■



Preacuerdo para la flota congeladora

El pasado año fue escenario de largas negociaciones entre los representantes sindicales y la Asociación Nacional de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF), para la firma del que sería el primer convenio colectivo para el sector. Un conflicto de casi medio año fue el precio pagado hasta lograr el compromiso de preacuerdo que abre nuevas vías para otros colectivos del mar, donde dominan otras fórmulas tradicionales para el pago a los trabajadores.

ANACEF cuenta con una flota de unos 150 barcos que faenan en el banco sahariano. El conjunto de trabajadores afectados por esta actividad supera las 3.000 personas, en su mayor parte, procedentes de Canarias y Galicia.

La normativa por la que se regulaba el sector databa del año 1976, con unas condiciones que eran calificadas como malas y caducas por los trabajadores. Como es habitual en este tipo de actividad, los sueldos se calculaban fundamentalmente por el sistema de «a la parte» sobre el 50 por 100 de las capturas habidas en cada

marea de aproximadamente sesenta días.

El objetivo de todas las organizaciones sindicales que, en este caso, actuaron de una manera conjunta, era lograr un convenio donde, sin renunciar a los aspectos diferenciales del trabajo en el mar, recogiera otras cuestiones generales que se contemplan en el conjunto de los convenios que existen en otros sectores.

Las posiciones iniciales de los trabajadores del sector se concretaron, a inicios del pasado verano, en un conjunto de peticiones entre las que destacaban unas vacaciones de dos meses, con su correspondiente remuneración; un aumento en

la participación de las empresas en la cotización a la Seguridad Social y un salario garantizado al margen de las capturas. Tras unos primeros contactos sin ver la posibilidad de un acuerdo mínimo, los trabajadores dieron a las empresas un preaviso de huelga. La respuesta de la patronal fue dura ante lo que consideraban una postura ilegal de la representación sindical, y se produjo una ruptura de las conversaciones. El 22 de junio iniciaron una huelga indefinida en un conflicto que se extendió varios meses.

Tras estas posiciones de fuerza, el mes de septiembre fue escenario de la reanudación de las conversaciones que, en un

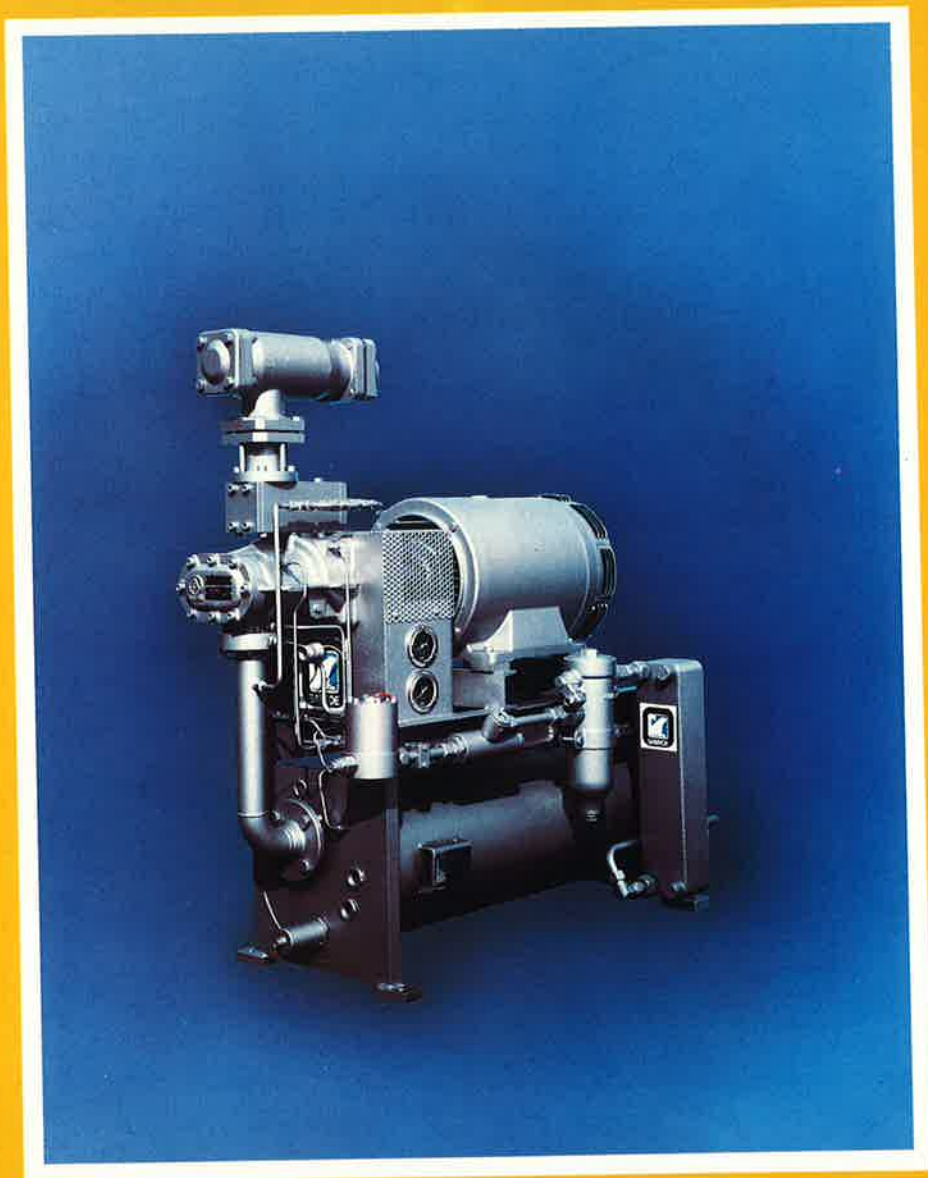
clima de gran dureza, culminaron con un preacuerdo cuyas condiciones económicas se resumen en el cuadro adjunto. Entre otros puntos se fija un sistema retributivo compuesto por un salario fijo mensual de 22.020 pesetas más una participación porcentual en el importe de las capturas. El salario fijo no podrá exceder del 50 por 100 de la retribución total. En concepto de manutención, la empresa se comprometía por el preacuerdo a abonar 550 pesetas por hombre y día a bordo. Las vacaciones de dos meses serán retribuidas para todas las categorías con el doble del Salario Mínimo Interprofesional. Los descansos no disfrutados serán retribuidos a razón del Salario Mínimo incrementado en un 75 por 100 para todas las categorías. Las pagas extraordinarias serán abonadas también para todas las categorías con la resultante de incrementar en un 50 por 100 el Salario Mínimo.

Las negociaciones de la flota congeladora para lograr la firma de este convenio han constituido uno de los datos más destacables, en el sector de la pesca, en 1988. ■

Categorías profesionales	Bases de cotización	Vacaciones 2 x SMI	Descansos no disfrutados 38 días -SMI + 75%	Pagas extras SMI + 50% SMI	Sal. Garant. por todos concep. 75%, Bases Cotización	
Patrón de Pesca	150.000	88.080	97.622	2 x 66.060	3.699/día	112.500/mes
J. Máquinas	150.000	88.080	97.622	2 x 66.060	3.699/día	112.500/mes
Patrón de costa	150.000	88.080	97.622	2 x 66.060	3.699/día	112.500/mes
2.º máquinas	135.000	88.080	97.622	2 x 66.060	3.329/día	101.250/mes
Contra maestre	110.000	88.080	97.622	2 x 66.060	2.712/día	82.500/mes
Cocinero	110.000	88.080	97.622	2 x 66.060	2.712/día	82.500/mes
Engrasadores	95.000	88.080	97.622	2 x 66.060	2.342/día	71.250/mes
Marineros	95.000	88.080	97.622	2 x 66.060	2.342/día	71.250/mes

Unidades Compresoras de Tornillo SABROE Serie VMX

El máximo empeño en aplicar, a las instalaciones frigoríficas de pequeña capacidad, la tecnología de los compresores de tornillo.
Disponible en 3 modelos de 96 a 188 m³/h a 2.950 rpm. y refrigerante R.22.



SABROE DE ESPAÑA, S. A.

Dirección Postal: Apartado n.º 30269

08080 Barcelona • España

Télex: 54381 SDES E

Telefax: (93) 661 40 66



Domicilio Social:

Dr. Josep Castells, 5 - Polígono Salas

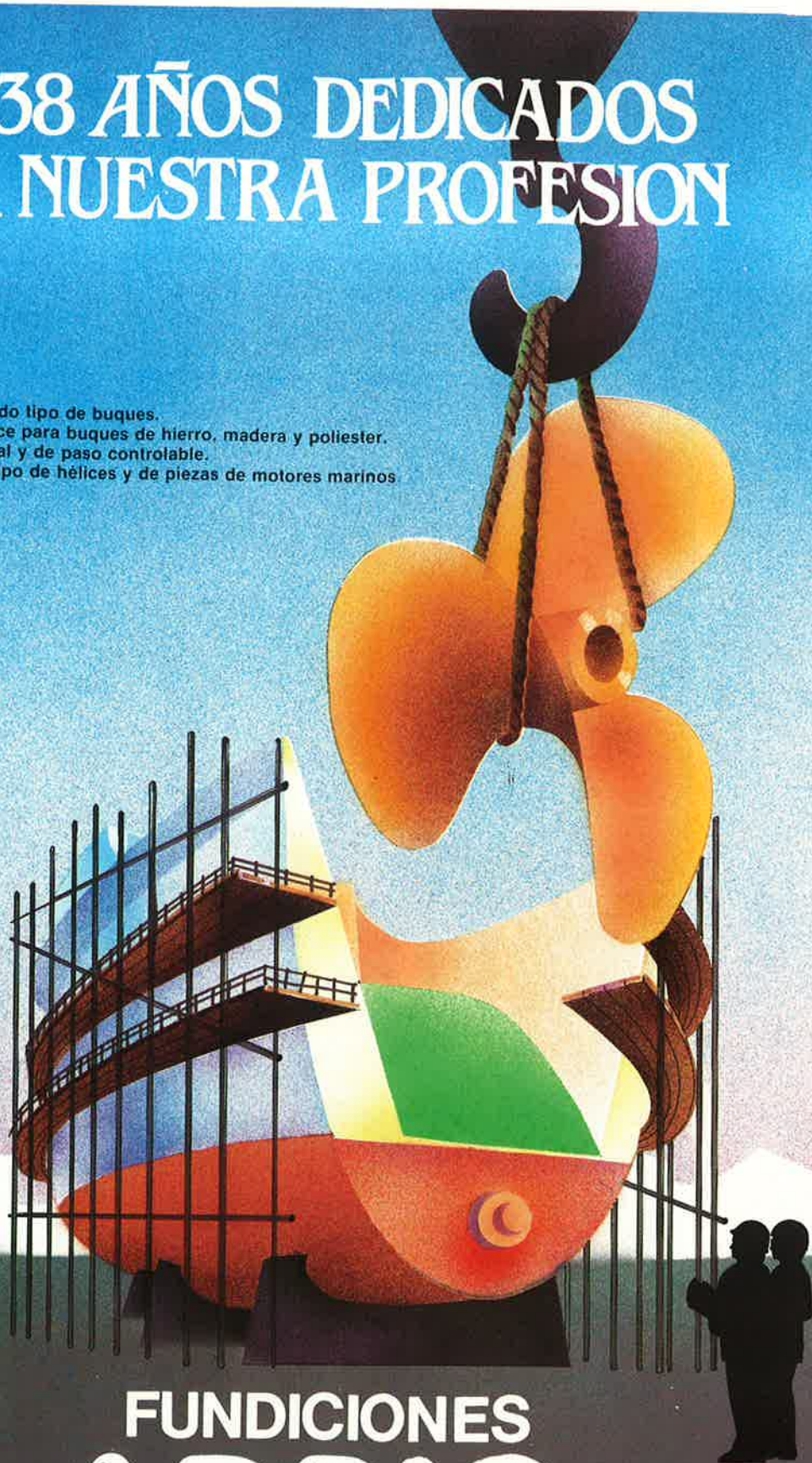
08830 Sant Boi (Barcelona)

Tels. (93) 661 62 04 - 661 60 04

Delegaciones y servicio en Madrid, Las Palmas, Sevilla, Valencia, Vigo

38 AÑOS DEDICADOS A NUESTRA PROFESION

- Hélices clásicas para todo tipo de buques.
- Equipo de tobera y hélice para buques de hierro, madera y poliéster.
- Hélices de empuje lateral y de paso controlable.
- Recuperación de todo tipo de hélices y de piezas de motores marinos



CARRIZOS



FUNDICIONES
ADRIO S.L.

Jacinto Benavente, 61 - Aptdo. 1.555 Teléfs. 23 36 02 - 23 56 33
36202 VIGO (SPAIN)
Telefax (986) 20 42 48



COSTO lo suyo. Se plantearon muchos problemas técnicos en una primera fase y, posteriormente, políticos. Al final, hubo Ley de Costas, aunque se hayan planteado algunos recursos de inconstitucionalidad.

Ordenar el espacio de nuestras costas, sometido en las últimas décadas a la especulación y al desorden urbanístico, constituía uno de los proyectos más importantes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aunque se sabía también las dificultades para su aplicación a la vista de los intereses confesables e inconfesados que se mueven en torno a esta franja costera. Tras una serie de debates y estudios por parte de la Administración central y las comunidades autónomas, desde donde se reivindicaron una serie de competencias, el proyecto pasó por el Congreso y el Senado en medio de una polémica. El pasado mes de agosto se inició su aplicación en todo el país, aunque algunas comunidades autónomas, como Cataluña, tienen planteado recurso de inconstitucionalidad.

Según sus detractores, la Ley de Costas viene a expropiar la franja cercana al mar, evitando

Ley para proteger las costas



Luis Fernando Taboada, director general de Costas.

un crecimiento en esas zonas, lo que puede suponer problemas para el desarrollo turístico. Para la Administración, y una mayoría de interlocutores sociales, la Ley viene por fin a poner orden a la maraña de intereses que se movían en torno a las costas. La aplicación de la Ley no supone la eliminación o destrucción de las urbanizaciones construidas en esos puntos cercanos al mar. En el futuro, los controles van a ser más rigurosos. Por el momento, una urbanización es legal si se ajusta a los planes aplicados por cada municipio, dentro de las normas generales de la zona.

A partir de esta Ley, las zonas costeras no solamente serán un dominio público, tendrán sus servidumbres correspondientes, sino que además son aspectos que se van a cumplir, en contra de lo que sucedía en el pasado. Es una Ley que ha llegado con varios años de retraso, y con la que se podrían haber evitado demasiados desmanes realizados en una buena parte de nuestras costas.

Para el director general de Costas, Luis Fernando Taboada, la Ley trata de proteger el espacio del litoral. ■

La OIT y el mar



LA primavera pasada tuvo lugar en Ginebra la 75 reunión de la Organización Internacional del Trabajo bajo el lema «Derechos humanos», y con los problemas del «apartheid» en el mundo como uno de los principales puntos de discusión.

En esta 75 reunión, a la que asistían cerca de 2.000 delegados de 150 países, fueron invitados, como reconocimiento a los trabajos desarrollados en

España durante los últimos años, el presidente del gobierno español, Felipe González, así como el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves. En sus intervenciones ante la asamblea de delegados, tanto Felipe González como Manuel Chaves insistieron en la necesidad de avanzar en toda sociedad a través del diálogo y las negociaciones con el conjunto de los interlocutores sociales.

Las actuaciones de la OIT a lo largo de su historia, desde su constitución en 1919, han propiciado el avance en las legislaciones sociales del conjunto de los países que integran esta organización, especialmente allí donde las condiciones eran más perjudiciales para los trabajadores, derivadas sobre todo por la falta de libertades. Esta preocupación por aspectos generales, se traslada también al ámbito de algunos sec-

tores como el mar. El interés en el seno de la OIT por este sector dio lugar, prácticamente desde su constitución, a que los problemas del mar sean examinados en reuniones especiales. De los 166 convenios aprobados, desde 1919, y las 174 resoluciones adoptadas, prácticamente la cuarta parte, 37 convenios y 26 recomendaciones corresponden al sector marítimo. España, después de Francia, es el país que tiene ratificados más convenios de la OIT. Estas disposiciones están referidas a contratos de enrolamiento, condiciones de admisión para el puesto de trabajo, condiciones generales de empleo en la gente del mar, condiciones de repatriación, condiciones de alojamiento y manutención, protección a la salud y asistencia médica, inspección en el sector, prevención de accidentes y Seguridad Social. En conjunto, España ha ratificado 24 de los 27 convenios existentes elaborados por la OIT.

Por parte de las organizaciones sindicales, existe una total coincidencia a la hora de valorar la actitud de la Administración española respecto a los convenios de la OIT. Se considera que, sin embargo, su cumplimiento deja mucho que desear y se acusaba a la propia Administración de no desarrollar los compromisos adquiridos con el sector. Entre las principales acusaciones, las organizaciones sindicales se centran en dos puntos: flexibilidad laboral y seguridad. Para el SLMM-CCOO la política del gobierno está dirigida en este punto a lograr una mayor flexibilidad laboral lo que chocaría con los principios de la OIT. Para ELA-STV, la principal preocupación del sector es lograr la máxima seguridad a bordo. En opinión de los representantes de UGT, los avances en materia social en el mar se deben especialmente a logros conseguidos en negociaciones de convenios en la mercante, muy por delante de la política del Gobierno. La conferencia de la OIT fue una ocasión para la reflexión en el conjunto de la política de concertación y avances en materia sociolaboral. ■



Cobrar pensiones, más fácil

DESDE el primero de abril de 1988 es más fácil cobrar una pensión. La Administración ha puesto los medios para eliminar los papeleos y la burocracia excesiva en este tipo de trámites, con la mirada puesta en proporcionar los mejores servicios a los beneficiarios.

Dentro del Plan de Acción, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, una de las actuaciones previstas se centraba en acercar la Administración a los administrados, sobre todo en aquellos aspectos que requieren una mayor

agilidad para demostrar su eficacia. Cada año son aproximadamente unas 450.000 personas las que se incorporan a la percepción de algún tipo de pensión. Frente a la dinámica anterior, a partir del primero de abril de 1988, solamente se exigieron tres comprobantes: certificado de la empresa o justificante de cotización, Libro de Familia y Documento Nacional de Identidad.

Este nuevo mecanismo ha supuesto eliminar de la circulación casi 3 millones de documentos por año que se exigían con anterioridad a los nuevos pensionistas. Estos papeleos suponían también retrasar, al menos durante 30 días, las gestiones para acceder a la pensión.

Junto a este nuevo sistema para acelerar el pago de las pensiones, gracias, evidentemente, a una mejora en la gestión y los sistemas de informatización de la Seguridad Social, se pusieron en marcha mecanismos para hacer efectivos los ingresos de las pensiones con una mayor rapidez. Se implantó el sistema de remisión de cheques a los beneficiarios para el pago de la pensión.

Con este conjunto de medidas, en el corto período de tiempo transcurrido desde su implantación, se ha logrado evitar la sensación generalizada de malestar que producía la obligación de presentar documentos que se suponía deberían estar ya en poder de la Administración. Paralelamente, la Seguridad Social puso de manifiesto el funcionamiento más ágil de un organismo donde, por encima de otras cuestiones, debe predominar el servicio y la eficacia. ■

LOS puertos españoles viven, desde comienzos del mes de octubre, un largo período conflictivo. Esta oleada de conflictos portuarios no alcanzó tan de lleno al puerto de Barcelona, cuyo convenio se firmó a finales del mes de octubre, el segundo que tenía lugar en el sector, después de la reforma legal del trabajo portuario. Este convenio supuso el fin de un año de negociaciones.

La Comisión interministerial para la coordinación del desarrollo de la reforma portuaria envió instrucciones para el desarrollo de la reforma en los distintos puertos, lo que hasta ahora no ha tenido el resultado pacificador deseado. Para el puerto de Bilbao, la Sociedad Estatal de Estiba presentó un



Conflictividad en los puertos españoles

expediente de regulación temporal de empleo, que afecta al 45 por cien 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 afecta al 35 por cien de la plantilla. Pero no todos los puertos han seguido el mismo camino, y así nos encontramos ante la conflictividad que, desde hacía dos meses, afectaba a Las Palmas y La Luz y, por solidaridad, a algunos puertos peninsulares.

Los trabajadores mantienen la postura de que hay que dar entrada a nuevos estibadores, para compensar el personal que se ha jubilado, así como que se les garantice el número de jornadas habidas el año anterior. La parte empresarial, por su parte, mantenía que las reformas de los trabajos en el puerto de Las Palmas deberían realizarse según el espíritu contemplado en el acuerdo marco. Los trabajadores pretendían que se hiciese una reforma pareja en todos los puertos, para evitar así una



descompensación en perjuicio de otros recintos.

Salvo los trabajadores de los puertos de Las Palmas y Barcelona, los estibadores españoles secundaron la huelga indefinida convocada por la Coordinadora de estibadores portuarios, a partir del día 4 de noviembre, como medida de presión para que los empresarios cumplieran los acuerdos sobre contratación de personal. El puerto de Las Palmas no secundó la huelga por estar decretado, desde el día 20 de octubre, el «cierre patronal» por la dirección de la sociedad mixta.

Según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), las pérdidas económicas podrían evaluarse en unos 11.000 millones de pesetas al mes. A esta cantidad habría que añadir, según ANAVE, los costes adicionales que cada naviera debe pagar por la estancia de los barcos detenidos.

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

Los conflictos portuarios volverán a ser noticia durante el presente año, al negociarse, en los distintos puertos españoles, los convenios que restan por firmarse. ■

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**

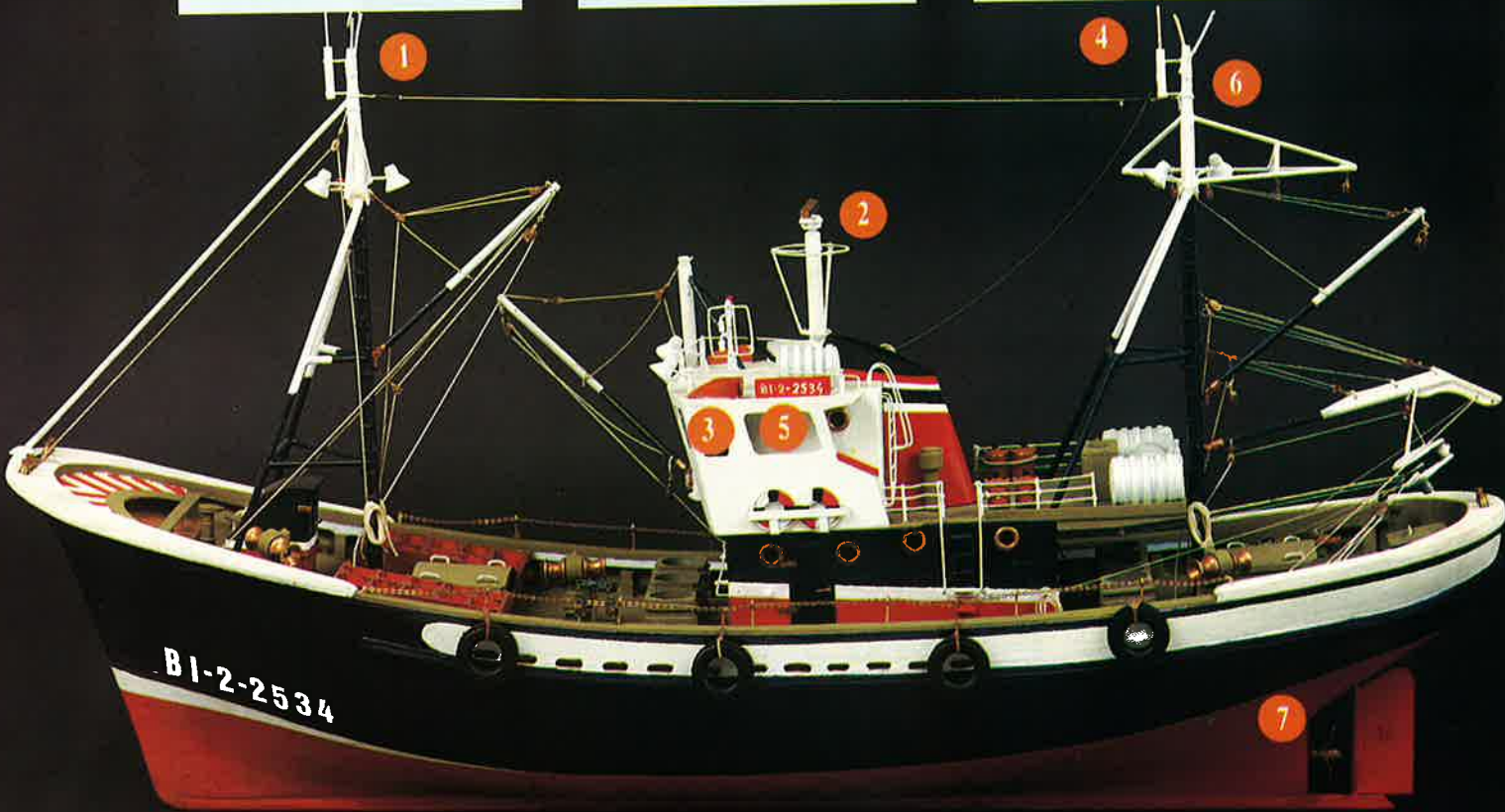


Loran-C: IIMORROW, SEAKING, DATAMARINE
Gonios: LOKATA, FUJION

7 **PILOTOS AUTOHELM**



6000 tipo 1, 2 y CR



es siempre un gran acierto



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

TRAS más de seis meses de negociaciones, los conflictos de Astano y Euskalduna entraron en vías de solución. Los sindicatos coincidieron en valorar los acuerdos alcanzados como lo mejor que se podía lograr, aunque no se contemplaran algunas de las principales reivindicaciones.

El conflicto de Euskalduna comenzó el pasado mes de enero, al finalizar el plazo de permanencia en los Fondos de Promoción de Empleo para 1.987 trabajadores, excedentes de la plantilla de Astilleros Españoles. La situación era idéntica a la que atravesaban los 1.161 excedentes de la factoría ferrolana de Astano.

Pero, los orígenes del conflic-

Astano y Euskalduna

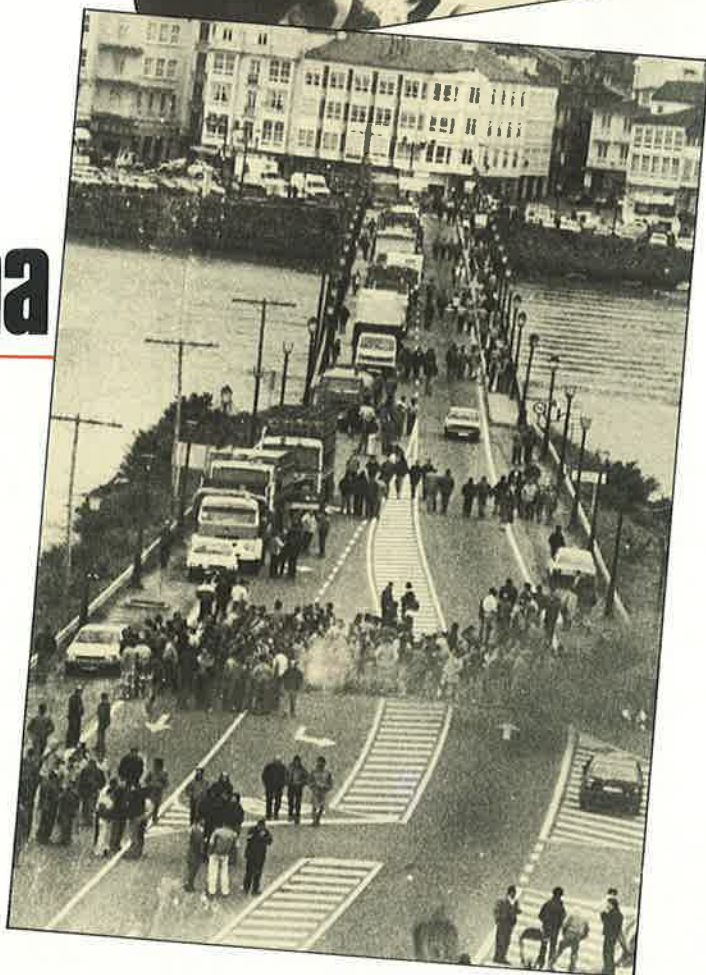
to se remontan unos años atrás. Exactamente al 26 de noviembre de 1984, cuando el Ministerio de Industria y Energía tomó la resolución de aprobar los programas de reconversión para AESA y Astano. Entonces, la Administración se comprometió a recolocar a los trabajadores excedentes. Una vez finalizado el plazo, en enero de 1988, y al negarse los trabajadores a prolongar su estancia en los Fondos de Promoción de Empleo durante otros dieciocho meses, estallaron los conflictos.

El 17 de marzo, y ante la oleada de protestas y enfrentamientos, la División Naval del INI inicia los períodos preceptivos para el comienzo de la tramitación de los expedientes de rescisión de contratos a los excedentes de plantilla, no acogidos a la prórroga de los Fondos de Promoción. Ante esta situación los trabajadores reanudan las movilizaciones en señal de protesta.

Después de un largo período

de negociaciones y conflictos, se llega al día 10 de junio, donde los representantes de la Administración y de UGT y CCOO firman un preacuerdo en el que se establece, para los recolocados por la vía ZUR, una cláusula de salvaguardia por la que trimestralmente se

celebrará una reunión de los firmantes del acuerdo que evaluará las ofertas de empleo que se produzcan. Existe también un preámbulo en el que se contempla que la División Naval del INI organizará la actividad industrial en un único astillero en la ría del Nervión, que esta-



rá localizado en la Naval de Sestao.

Los trabajadores ratificaron en asamblea los acuerdos alcanzados, a los que se opusieron las centrales LAB y CAT, por considerar, entre otras cosas, que no se garantizaba el puesto de trabajo a los operarios recolocados en empresas ajenas a Astilleros Españoles, ya que todas ellas están acogidas a los proyectos de la ZUR y los Fondos de Promoción de Empleo.

Así, a grandes rasgos, los acuerdos alcanzados cerraron un capítulo en la situación de Astano y Euskalduna, pero que no ponen el punto final. Recientemente, un centenar de trabajadores del clausurado astillero de Euskalduna han solicitado, en la Magistratura de Trabajo de Vizcaya, su integración en el centro que Astilleros Españoles tiene en Sestao. Los demandantes, en la actualidad en el Fondo de Promoción de Empleo, estiman que la absorción del excedente laboral derivado de la reconversión naval, y su traspaso a la factoría de Sestao, se ha llevado a cabo de una forma discriminatoria para algunos de los trabajadores que se han destacado en el conflicto. Aducen, también, que la plantilla de la Naval, después del último ajuste laboral, tiene casi un centenar de personas menos de las previstas inicialmente. ■

Y además...



Subida de los precios pesqueros

El 1 de enero de 1988 se produjo la subida de los precios de los productos pesqueros incluidos en esta organización común de mercados. La política de la Comunidad Europea para este sector se basó en una estabilidad de los precios por dos razones. En primer lugar, ante el interés de Bruselas para no incrementar los gastos debi-

dos a la ordenación de estos mercados. En segundo término, se intenta que las cotizaciones para la intervención respondan al comportamiento de los mercados, donde una serie de producciones han estado a la baja.

La subida media del 5 por 100 para el conjunto de los productos con precios de regulación se debe,

fundamentalmente, al nuevo cambio del ecu, que pasó de 147,3 a 155,7 pesetas.

En cualquier caso, fue una subida que no hizo aumentar los volúmenes de pescado entregado a la intervención. Los precios del pescado en España siguen siendo superiores a los mínimos fijados por Bruselas. ■

Pensiones no contributivas

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social prepara la redacción de un proyecto de Ley, que podría entrar en vigor a partir de junio de 1989, para la prestación de las pensiones no contributivas y que afectaría a un colectivo de unas 400.000 personas. Esta normativa significaría avanzar en el empeño de llevar la protección al máximo de colectivos no correctamente protegidos de acuerdo con las posibilidades presupuestarias. Las pensiones no contributivas son un paso adelante sobre el actual sistema de pensiones asistenciales que afectan a

unas 350.000 personas mayores de 68 años, y que perciben una ayuda de unas 17.000 pesetas.

En 1989, la edad para recibir este tipo de prestación se reduce a 67 años, y será a los 65 años a partir de la entrada en vigor de la nueva Ley.

Según las previsiones oficiales, las cantidades a percibir por este concepto podrían estar entre las 22.000 y las 25.000 pesetas. Este tipo de pensiones está pensado y dirigido a las personas que, no habiendo cotizado a la Seguridad Social, no tengan unos ingresos fijos suficientes. ■

Aumentaron las cuotas de capturas

Por primera vez, en los últimos tres años, en 1988 se logró rebasar el techo de 18.000 toneladas de merluza que se había impuesto en el momento de la adhesión española a la Comunidad Europea. En 1986, España tenía derecho al 30 por cien del Total Admisible de Capturas de merluza de la CEE. Como en aquel momento los TACs eran de solamente 45.000 toneladas, se hubo de disponer para España de una cantidad suplementaria del 30 por cien que le correspondía. En 1988, la Co-



munidad Europea fijó un TACs de 60.000 toneladas, lo que supone, por primera vez, rebasar los derechos iniciales de 18.000 toneladas.

En el resto de las especies se mantuvieron las cuotas casi estables. La Administración española luchó para que, según estudios biológicos más serios, se pudieran aumentar las cuotas en los próximos años, por considerar que se está logrando la recuperación de algunos caladeros.

En la parte negativa, la nota estuvo en el bacalao, donde se logró una cuota inferior a la de 1987. ■

Y además...

IPC Pesquero

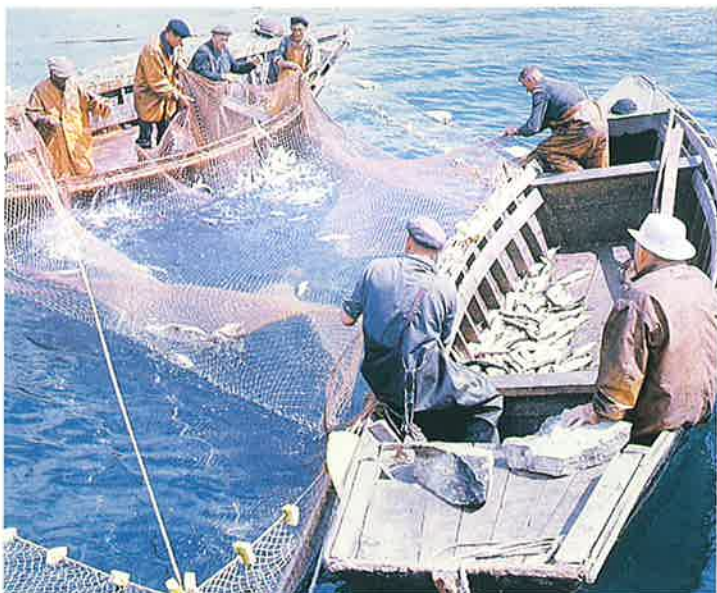
Fue noticia en 1988 el Índice de los Precios al Consumo, que tenía previsto un crecimiento del 3,5 por 100 y que, al redactar esta información, ya superaba el 5 por 100. La Administración tomó algunas medidas a partir del otoño para tratar de frenar una escalada de precios donde, las mayores responsabilidades, se colocaban en el sector de los productos alimenticios.

La pesca no se libró de las preocupaciones de la Administración, a pesar de ser ya un país netamente

importador. Y, en el ánimo de los responsables de Economía y Hacienda, estuvo la ampliación de las importaciones de merluza congelada en 5.000 toneladas, junto con otras 1.000 toneladas más de merluza fresca.

En medios pesqueros, como sucediera en la cam-

paña anterior, se recibió la noticia con sorpresa. No se entiende que, en momentos de inflación, la mayor parte de las culpas se coloquen en el sector primario, pesca y agricultura, cuando los beneficios se suelen quedar en el camino, hasta llegar al consumidor. ■



La CEE aumentó las especies reguladas

La Administración española ha tratado, desde el ingreso en la CEE, de aumentar el peso de la producción pesquera de los países del sur europeo en esta organización común de mercado, dominada tradicionalmente con especies del norte. Este esfuerzo se reflejó, en 1988, con la inclusión de quince nuevas especies en los sistemas de regulación, lo que supone que aproximadamente el 60 por cien de las capturas españolas tengan algunos mecanismos de intervención.

Las nuevas especies reguladas son las siguientes: el abadejo, la faneca, el jurel, la lisa, la raya, el atún rojo, el atún blanco, así como otras pesquerías de inferior peso económico.

Tras estos logros, el objetivo inmediato es que funcionen también las organizaciones de productores. ■

Constituido el Consejo General del ISM

El pasado 31 de mayo, en la sede del Instituto Social de la Marina en Madrid, se constituyó el Consejo General de este organismo bajo la presidencia del secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez.

El Consejo General es el órgano superior a través del cual se realiza la participación de los trabajadores, empresarios y la Administración Pública en el control y la vigilancia del ISM. Las actividades del Consejo estuvieron paralizadas durante 1987, a raíz de las elecciones que se celebraron en el sector, durante el segundo semestre de 1986, hasta que se produjo una clarificación de los resultados. Tras la constitución del Consejo, el pasado mes de mayo, se reanuda, con normalidad, los trabajos encaminados a mejorar las prestaciones a los colectivos ligados con el mar. ■



Algas marinas venenosas

Las algas marinas fueron protagonistas, la primavera pasada, de fuertes desastres ecológicos y económicos en las costas de Dinamarca, Suecia y Noruega. En el resto de los países de la Comunidad Europea se dio la voz de alerta para evitar su

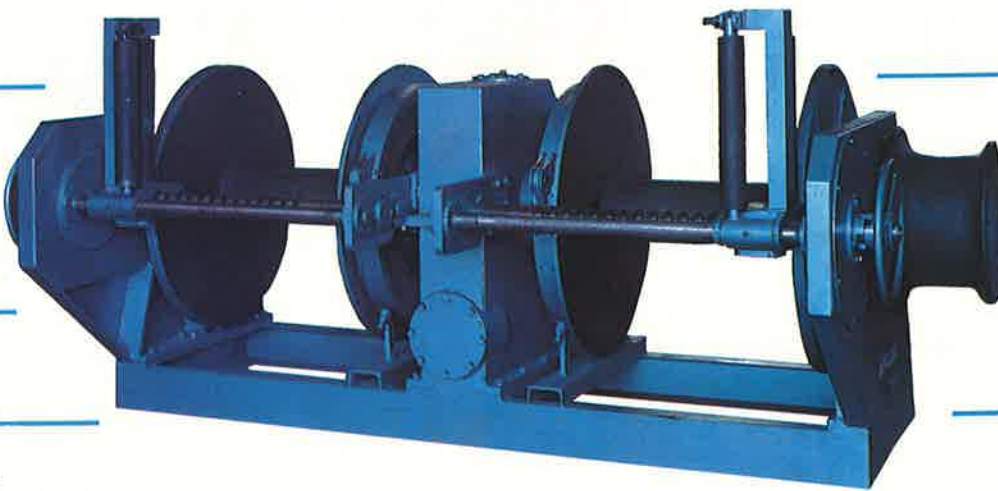
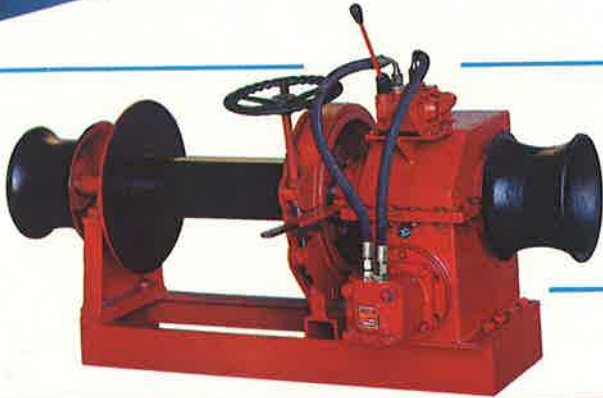
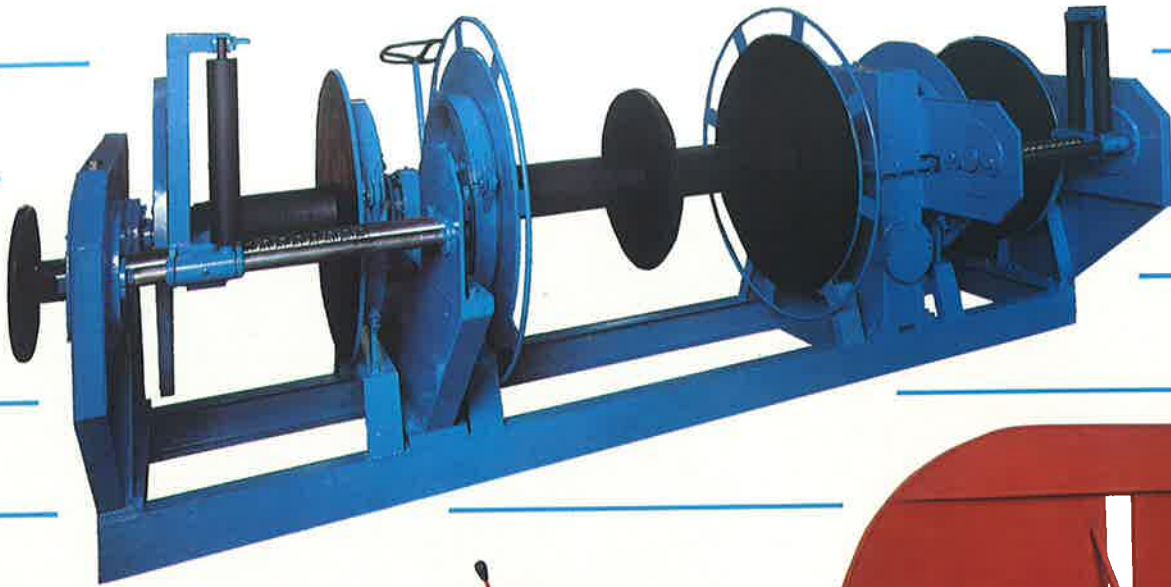
propagación a otros mares.

Aunque los trabajos de investigación se han continuado en los últimos meses, para descubrir su origen, al parecer una modificación anormal en la reproducción de un alga microscópica denomi-

nada «chrysochromulina polylepis» fue el origen de la enfermedad. El tamaño de este alga es microscópico y se llegaron a encontrar hasta 15 millones en un litro de agua. Para su reproducción necesita una elevada concentración de nitrógeno y fósforo, productos que proceden de la contaminación por gases de automóviles, así como de los abonos utilizados en la agricultura.

Consecuencia de las inundaciones de los meses precedentes, llegaron al mar grandes cantidades de estos residuos que constituyeron el mejor caldo de cultivo para el desarrollo de unas algas venenosas que destruyeron grandes reservas de salmónes, así como de otras especies marinas de esas zonas. Los barcos españoles fueron alertados para evitar trasladar la contaminación hacia otras aguas. ■

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

MASTER PUBLICITAT

 **Mapra** S.A.
MAQUINARIA NAVAL

C/ Virgen de Nuria, 21, Despacho E Tel. 870 94 00 08400 GRANOLLERS (Barcelona)

Con la participación de especialistas de veintiún países

Durante los días 5, 6 y 7 de diciembre tuvo lugar en Palma de Mallorca el III Symposium Internacional de Centros Radio-médicos, organizado conjuntamente por el ISM, el Medical Advisory Systems (MAS) de USA y la Comisión de las Comunidades Europeas. Desde hace 6 años se vienen manteniendo con carácter periódico bianual este tipo de reuniones en las que están presentes los responsables de los centros de ayuda médica en la mar de diferentes países, con el fin de debatir los últimos avances que, desde el punto de vista médico y tecnológico, puedan apoyar la prestación de asistencia médica a los trabajadores del mar cuando se encuentran a bordo de sus buques, es así como en el año 1984 el primer Symposium tuvo lugar en Hamburgo y en 1986 en Londres.

EN las instalaciones de la Casa del Mar de Palma de Mallorca se dieron cita, con este motivo, 70 especialistas de veintiún países de clara proyección marítima, así como las organizaciones interesadas en los temas objeto del Symposium tales como OMI, INMARSAT, FUNDESCO, etcétera.

Bajo la presidencia del doctor Thomas Hall, director del MAS, la primera jornada del Symposium versó sobre las posibilidades de los avances en telecomunicaciones y sus aplicaciones a las consultas radio médicas. En este sentido, Mr. Ted Wilding-White, director de los Programas INMARSAT (International Maritime Satellite Organization), dio a conocer las últimas investigaciones llevadas a cabo por su Organización, que posibilitarán en un futuro la transmisión de imágenes tomadas en el barco y canalizadas vía satélite hacia los cen-

tros radio-médicos, cuestión ésta que abre un campo de actuación sumamente importante en el diagnóstico médico a distancia.



III Symposium de Centros Radio-médicos

En esta sesión, en la que actuó de moderador el doctor Fernando Alvarez-Blazquez, Jefe de Servicio de Sanidad Marítima del ISM, se debati-

ron asimismo temas relacionados con la asistencia médica en áreas remotas y los medios con los que cuentan los diferentes países para la ayu-



da médica a los trabajadores del mar alejados de su entorno, abriéndose a continuación un turno de coloquio en el que participaron de forma especialmente activa los representantes de los países iberoamericanos, quienes estaban presentes por primera vez en este tipo de reuniones.

El día 6, y bajo la presidencia de don Rafael Lobeto Lobo, Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, se dedicó enteramente a la exposición de los programas comunitarios en los que participan Grecia, Italia, Francia y España, y que bajo la denominación de MAC-NET, FOR-MAC y FAR-MAC persiguen la coordinación de los sistemas

En estas reuniones se debate, desde el punto de vista médico y tecnológico, todo lo que pueda apoyar la prestación de asistencia médica a bordo.

Luc Dutailly, administrador principal de la Comisión de las Comunidades Europeas.



de consulta médica en la mar, la formación sanitaria del trabajador y la unificación de los contenidos de los botiquines a bordo de las embarcaciones comunitarias.

Los oficiales de enlace de los diferentes países implicados en los referidos programas: don José Antonio Acebes García, por parte del Centro Radiomédico español, don Michel Pujos, del Centro de Consultas Médico Marítimas de Toulouse, don Stefano Camerucci, del Centro Internacional Radiomédico de Roma, y don Vassili Ioanou, del Centro Radiomédico de la Cruz Roja Helénica de Atenas, hicieron una presentación conjunta de los programas comunitarios, los avan-

ces obtenidos en los últimos años en cuanto a desarrollo de nuevas aplicaciones informáticas en el campo de la sanidad marítima, cuestión esta última que fue posteriormente detallada por los especialistas en informática de Francia y España don Juan Rouyet Civantos, Jefe del Servicio de Informática del ISM, don Fernando Gómez y Muñiz, médico del Centro Radiomédico del ISM, y don Michel Pujos, médico del CCMM de Toulouse.

Los debates continuaron a lo largo de todo el día con la presentación del proyecto europeo FOR-MAC, que trata de definir un programa de formación sanitaria adaptado a los requerimientos de los di-



En la jornada de clausura la mesa estuvo formada por, de izquierda a derecha, Luc Dutailly, Adolfo Jiménez, en el centro, Thomas Hall y Félix González Bruno, secretario general del ISM.

ferentes tipos de actividad marítimo-pesquera, con las intervenciones de especialistas en estas materias del Instituto Tecnológico de Lorient y del Centro de Estudios Técnico Marítimos de Barcelona, señores Patrik Dorval, Daniel Carcaillet y Jesús Garbajosa.

Con las intervenciones de don Luc Dutailly, Administrador Principal de la Comisión de las Comunidades Europeas, y del doctor Mario Corvi, coordinador general del programa MAC-NET, por medio de las cuales se puso de manifiesto la gran importancia de los avances obtenidos en los últimos años por el programa MAC-NET, y el interés que reviste la posibilidad de ampliar su campo de actuación a otros países comunitarios e iberoamericanos, se puso fin a la sesión de la mañana. Por la tarde del día 6 continuaron la lectura de ponencias, en concreto las referentes a la labor que viene realizando el Buque Hospital Esperanza del Mar como unidad de formación de los facultativos dedicados a la medicina marítima de los países implicados en el programa comunitario MAC-NET, la presentación de los casos clínicos en los que la intervención conjunta de los Centros Radiomédicos ha dado lugar a una mejora en la asistencia prestada y el proyecto español de telecardiografía que lleva a cabo el ISM, en colaboración con FUNDESCO. En este sentido son de destacar las intervenciones de la doctora Maite Lavandier, del

Centro de Consultas Médico Marítimas de Toulouse, el doctor Santiago Touriño Riveiro, médico del Buque Hospital Esperanza del Mar del ISM, del doctor Athanasios Rougdakis, del Centro Radiomédico de la Cruz Roja Helénica, del doctor Stefano Camerucci, del CIRM de Roma, y don José Luis Delgado

García, ingeniero de Telecomunicaciones del Departamento de Aplicaciones de FUNDESCO.

La tercera jornada del Symposium se dedicó enteramente a los Programas de Formación Sanitaria para los oficiales médicos de los barcos y en ella se puso de manifiesto la gran importancia

que reviste la formación del personal encargado de prestar la asistencia médica a bordo y las fórmulas didácticas en que éstas deben ser impartidas. Con la intervención del especialista del Medical Advisory Systems INC de EEUU, señor Poliáfico, se dio por finalizada la sesión pasándose a continuación a celebrar el acto de clausura, el cual dio comienzo con la lectura de conclusiones del Symposium a cargo del Subdirector General de Acción Social Marítima. Seguidamente pronunciaron unas breves palabras el Cap. E.E. Mitropoulos, responsable de la Sección de Navegación del IMO, M. Luc Dutailly, director de Salud y Seguridad en el Trabajo de la Comisión de las Comunidades Europeas, y Mr. Thomas Hall, director médico del MAS de Estados Unidos, co-organizador del Symposium. Todas las intervenciones destacaron los grandes avances alcanzados a lo largo de las jornadas de trabajo, y el alto nivel de las sesiones.

El secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, comenzó su intervención congratulándose por el alto nivel científico de las distintas intervenciones sucedidas a lo largo de los tres días de duración del Symposium, y felicitando muy especialmente a las tres entidades organizadoras del encuentro, esto es, el MAS, las Comunidades Europeas y el Instituto Social de la Marina. Destacó a continuación la singular importancia que los aspectos sanitarios adquieren en el mun-



Thomas Hall, director de Medical Advisory Systems (MAS), de USA.



Károya

"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

"ATUNARI", un nuevo cable especialmente diseñado para buques atuneros, que está obteniendo inmejorables resultados en las flotas más importantes del mundo del atún.

Toda una "estrella" por su extraordinaria resistencia a la abrasión, corrosión y torsión, junto a una gran flexibilidad y facilidad de manipulación.

El incomparable cable "ATUNARI" ha sido desarrollado con tecnología TYCSA, en colaboración con los más destacados Armadores y Capitanes del Sector Pesquero.



Calidad y resistencia constantes

● **08007 BARCELONA**

Pº de Gracia, 7 Plantas 3.ª y 5.ª
Tel. 317 61 00
Telex 52454 - 51622
Fax 318 31 88

● **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta 11
Tel. 597 27 50
Telex 23432
Fax 593 02 56

● **48001 BILBAO**

Gran Vía, 17, Planta 6.ª - 1
Tel. 416 68 88
Telex 32339

● **33206 GIJÓN**

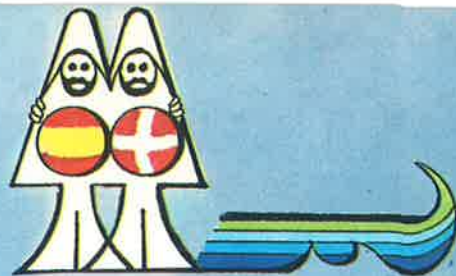
Donato Argüelles, 2- 6º A
Tel. 34 18 39
Telex 87641

● **41005 SEVILLA**

Avda. San Fco. Javier, 24
Edif. Sevilla, 1, Plta. 8.ª -
Tel. 63 86 62
Telex 72228

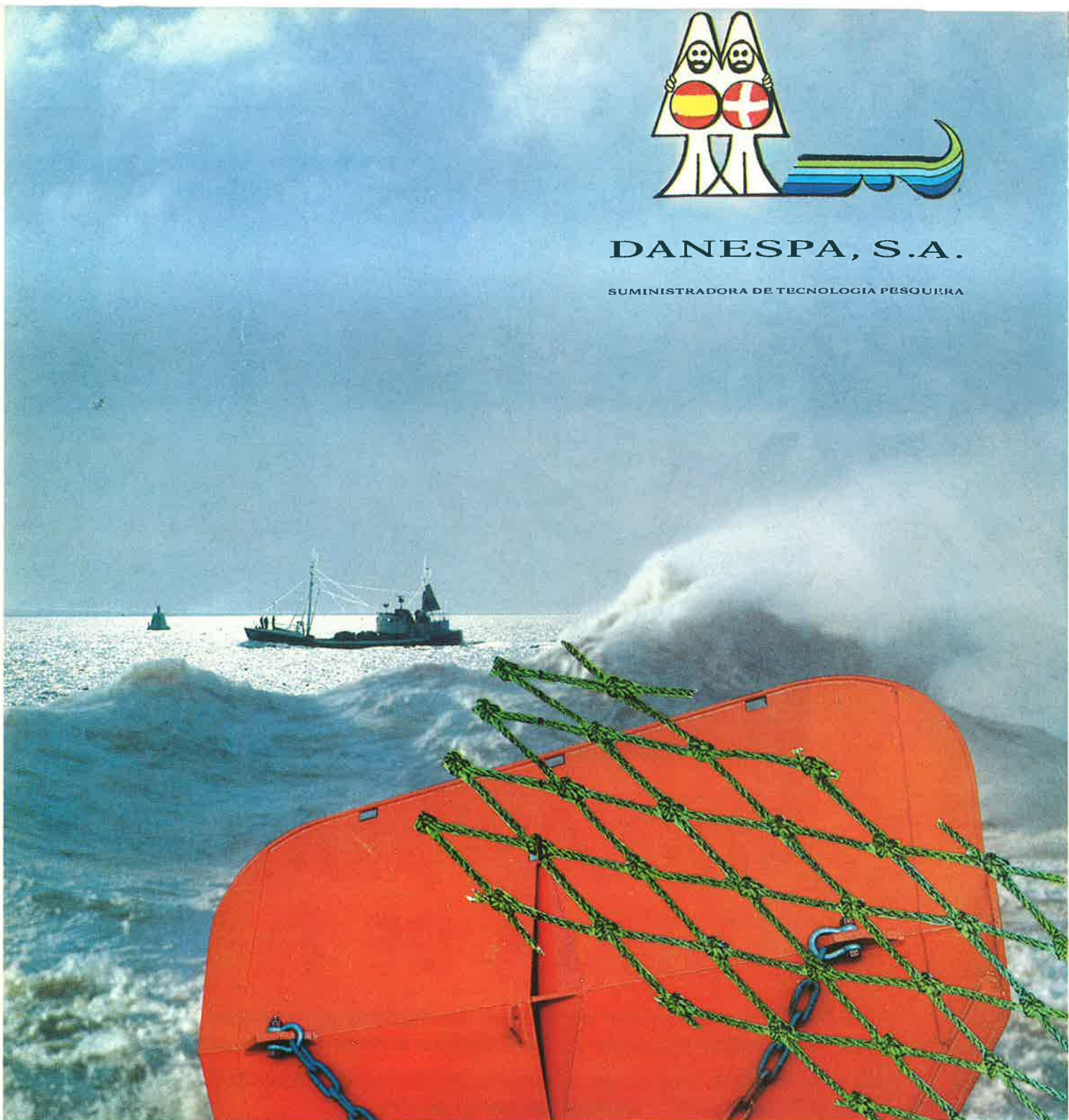
FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS



DANESPA, S.A.

SUMINISTRADORA DE TECNOLOGÍA PESQUERA



¡¡DÉJESE "ENREDAR" POR DANESPA Y NOS LO AGRADECERÁ!!

SUMINISTRAMOS CON CARÁCTER EXCLUSIVO PARA TODA ESPAÑA LOS MEJORES EQUIPOS DE PESCA DE ARRASTRE FABRICADOS EN DINAMARCA COMPUESTOS DE ARTES CONFECCIONADOS POR LOS TALLERES "HANSTHOLM VOD & TRAWL" CON LA FAMOSA RED "CARLSENET" TRES VECES MAS RESISTENTE QUE LA NORMAL, INDEFORMABLE, Y MÁS LIGERA DE ARRASTRAR Y POR LAS PUERTAS DE ACERO "PERFECT", DE GRAN CAPACIDAD DE APERTURA Y POLIVALENTES.

LA COMBINACIÓN DE ESTAS CUALIDADES PERMITE AUMENTAR CONSIDERABLEMENTE LA CAPACIDAD DE CAPTURA DEL BARCO.

SI ES VD. UN BUEN PATRÓN Y TIENE UN BUEN BARCO, "ECHE EL RESTO POR LA POPA" SÓLO CON UN BUEN EQUIPO SACARÁ EL MÁXIMO RENDIMIENTO DE CADA MINUTO EN EL CALADERO. TENEMOS ESE EQUIPO PARA VD. ¡COMPROBARÁ QUE SE AUTOFINANCIÁ!

DANESPA, S.A. - D'en Riera, 20, 1.º - Tel. (93) 793 82 38 - 08350 ARENYS DE MAR (Barcelona)

do marítimo pesquero, donde por las especiales condiciones de dureza del trabajo a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la naturaleza del medio marino, etcétera, es exigible redoblar los esfuerzos y fomentar la cooperación internacional, en orden a lograr unas condiciones sanitarias adecuadas a las necesidades sectoriales.

En este sentido, destacó la especial sensibilización del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y, en concreto, la de la Secretaría General para la Seguridad Social en la potenciación y ejecución de Programas de Acción Social dirigidos a colectivos específicos. Es en este contexto donde se incardina la celebración de este Symposium, señalando a continuación las líneas maestras del marco protector diseñado desde la Secretaría General: Universalización de la Asistencia Sanitaria, el establecimiento de un nivel no contributivo de pensiones, el



Intervención de Adolfo Jiménez, secretario general para la Seguridad Social, en el acto de clausura del Symposium.

perfeccionamiento de la esfera contributiva y el incremento progresivo de los Servicios Sociales.

Finalmente, Adolfo Jiménez destacó los importantes avances logrados en la ejecución y desarrollo de los programas comunitarios (MAC-NET, FOR-MAC y FAR-MAC), ampliamente debatidos a lo largo del Symposium, congratulándose de la progresiva incorporación a los mismos y la activa participación de los países iberoamericanos, ampliamente representados en las reuniones de Palma de Mallorca.

El Secretario General para la Seguridad Social finalizó su intervención felicitando a todos los congresistas por el ingente esfuerzo desarrollado a lo largo de las jornadas precedentes, emplazando a todos los participantes a continuar en su esfuerzo en pro de una sanidad moderna y eficaz para la gente del mar. ■

LOS asistentes al III Symposium Internacional de Centros Radiomédicos acordaron solicitar a sus respectivos gobiernos, a la OMI y a la OIT, que se dirijan a los órganos de gobierno de INMARSAT para lograr que los costes derivados de las consultas médicas urgentes, o de emergencia, realizadas vía satélite, desde y hacia los centros radio-médicos reconocidos internacionalmente, sean considerados como de carácter especial y se efectúen sin cargo alguno para el usuario.

Resoluciones del

III Symposium

Los participantes acordaron, asimismo, que con objeto de prevenir enfermedades y accidentes es necesario fomentar los reconocimientos médicos previos al embarque; considerar fundamentales las revisiones médicas bianuales; y actualizar los historiales médicos utilizando las asistencias radio-médicas prestadas. Estas medidas serán desarrolladas con la utilización de programas informáticos compatibles.

También se vio la necesidad de incrementar la cooperación internacional entre los centros radiomédicos y los servicios de búsqueda y salvamento.

Otra de las resoluciones hace referencia a la necesidad de difundir los cursos de formación, sobre primeros auxilios e interpretación de síntomas y su comunicación a los centros radio-médicos, entre los tripulantes de los buques. Para

ello se fomentará el uso intensivo de nuevas tecnologías.

Se acordó proponer nuevos programas educativos sobre formación sanitaria para las escuelas de marina mercante y pesca, así como cursos de reciclaje en formación sanitaria para marinos. Esta formación deberá ser definida y apoyada a través de la colaboración internacional.

Mejorar las condiciones actuales de vida y trabajo de los marinos y recomendar, cuando fuera necesario, nuevos estándares de salud y seguridad.

Desarrollar el Mapa Sanitario Internacional por medio de la distribución de formularios de recogida de datos; la cumplimentación de los mismos para las personas u organismos responsables interesados en ello; y la devolución de los formularios cumplimentados a los centros MAC-NET. Los centros MAC-NET prepararán la primera edición del Mapa Sanitario Internacional para el IV Symposium, a celebrar dentro de dos años.

Por último, y entre las diferentes resoluciones adoptadas, cabe señalar el acuerdo para desarrollar servicios avanzados de telemedicina, tales como: procedimientos de tele-diagnóstico; tele-análisis; tele-consulta; sistemas estándar de información estadística; programas coordinados de información y bases de datos, cuando sean posibles, en relación con los botiquines existentes, las medicinas necesarias, su uso y su relación costo-eficacia; y diagnósticos médicos basados en sistemas expertos. ■



Programa de cooperación

«MAC-NET Latinoamérica»

Con ocasión del III Symposium Internacional de Centros Radiomédicos, los representantes de España y Francia, por parte europea, y los representantes de Brasil, Chile, Panamá, Perú y Uruguay acordaron promover un Programa de cooperación bajo el nombre de MAC-NET-Latinoamérica. Este programa, que tendrá el soporte técnico

y logístico del Instituto Social de la Marina, de España, y del Centre Consultations Medicales Maritimes, de Francia, y con la subvención económica de la Comisión de las Comunidades Europeas, se centrará en el intercambio de experiencias, formación e información y el desarrollo de centros radio-médicos latinoamericanos.

DURANTE los cuatro últimos años, la Comunidad Europea, a través del Fondo Social Europeo, ha venido impulsando el desarrollo de un programa que, bajo la denominación MAC-NET (Medical Advice Centres Net-Work), persigue la coordinación de los centros de ayuda médica en la mar de los países comunitarios y el desarrollo de sistemas avanzados de radioconsulta y telemedicina que posibiliten una mejora en las prestaciones asistenciales que puedan recibir los trabajadores del mar.

El programa MAC-NET, al que se han incorporado el Centro de Consultas Médico Marítimas de Toulouse, Francia (CCMM); el Centro Interna-

cional Radiomédico de Roma, Italia (CIRM); el Centro Radiomédico de Atenas, Grecia (HCR) y el Centro Radiomédico de Madrid, España (CRME), ha dado lugar a la definición y puesta en marcha de otros subprogramas tales como los denominados FAR-MAC y FOR-MAC.

El programa FAR-MAC, iniciado en el año 1986 en el seno de la Comunidad Europea y en el cual han participado expertos en el área de sanidad marítima de Bélgica, Francia, Portugal, Grecia, Gran Bretaña, Alemania Federal, Italia, Países Bajos y España, ha dado lugar a la definición de una Directiva Comunitaria, que persigue la unificación de los contenidos de los botiquines a

bordo de las embarcaciones comunitarias, al objeto de que desde los centros de ayuda médica en la mar se disponga de una información puntual de los medios sanitarios que existen a bordo de las embarcaciones.

El programa FOR-MAC, en el que participan actualmente el Instituto Social de la Marina, por parte de la Administración Española, el Instituto Tecnológico de Lorient, de Francia, y el Centro de Estudios Técnico Marítimos, de Barcelona (Cetemar), trata de definir los parámetros sobre los que se debe asentar la formación sanitaria de los trabajadores del mar, de cara a la adecuada utilización de los medios sanitarios de los que disponen (Centro Radio-médico, guía sanita-

ria a bordo, etcétera...) y a la prestación de los cuidados a bordo en caso de accidente o enfermedad.

Los avances obtenidos en el desarrollo de los programas citados abren las puertas de nuevas posibilidades, que permiten mejorar los sistemas de ayuda médica en la mar actuando sobre el trabajador, el medio de trabajo y el personal especializado que presta su ayuda al colectivo marítimo pesquero, mejorando con ello el nivel de salud del trabajador y las posibilidades de utilización de los recursos sanitarios.

La Comunidad Europea se ha mostrado especialmente sensibilizada en los últimos años, favoreciendo y subvencionando el desarrollo de los



Con este nuevo programa, se amplía el radio de acción de las actuaciones europeas a los países de Latinoamérica.

referidos programas, hasta el punto de que está estudiando la posibilidad de ampliar las actividades a otros países que, fuera del ámbito comunitario, tienen una importante proyección en el sector marítimo pesquero. Es así como se ha planteado la conveniencia de impulsar un programa que, bajo la denominación MAC-NET-Latinoamérica, amplíe el radio de acción de los programas europeos a los países sudamericanos, utilizando como cabeza de puente los medios con los que cuenta el programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, y otros programas como el MAC-NET Mediterráneo, y la extensión del programa a países de habla francófona, que tendría su concreción a través de las actividades que se impulsen desde el Centro de Consultas Radio Marítimas de Toulouse.

A tal fin, se ha definido un proyecto que permita, con la subvención económica comunitaria, dar respuesta a los objetivos indicados en lo que se refiere a la formación del personal médico especializado, y que será ampliado a la formación de tripulaciones.

Los objetivos del programa MAC-NET - Latinoamérica se centran en aportar al personal sanitario los elementos básicos para el desarrollo de sistemas de consulta radio-médica, utilizando los medios y la experiencia adquirida en el programa MAC-NET; conocer los sistemas de prevención y su conexión con los medios asistenciales, de cara a mejorar el nivel de salud de las gentes del mar; definir un programa y un método pedagógico adaptado a las necesidades de cada país; y evaluar la eficacia del programa.

El mencionado programa abarcará los siguientes temas: sistemas de prevención; asistencia médica; consulta radio-médica; asistencia médica en áreas remotas; y sistemas de repatriación.

Asimismo, los participantes en este III Symposium acordaron promover la extensión de la cooperación MAC-NET a fin de apoyar el desarrollo del Centro Radio-médico de Portugal. ■

Vivencias ante la muerte del marido

«Monólogo de viudas»



En el anterior trabajo, publicado en esta revista, sobre las «viudas del mar», José Manuel Montero Llerandi nos aproximaba a la situación de un amplio colectivo enfrentado a una terrible desgracia: la pérdida súbita del marido. La nueva situación social y económica que las espera. En esta ocasión, se trata de abordar el tema desde su propia perspectiva, desde sus sentimientos. Plasmando cómo viven su toma de conciencia ante la nueva situación, desde sus propios pensamientos. Para ello, se han realizado una serie de entrevistas en profundidad y reuniones de grupo con viudas de Huelva, capital, Punta Umbría e Isla Cristina. Con este material, con sus propios testimonios, se ha reconstruido «su mundo interior». Así se ven ellas, en definitiva.





«No tengo más remedio que luchar por mis hijos... que llevar mis hijos p'ante».

ME acordaré, me acordaré toda la vida. Era un lunes, un lunes era cuando estaba yo en la puerta, allí, en el solito. Y decían: «El barco fulano se ha ido al fondo». Ya no me moví. Me temblaban las piernas. De allí no me moví, hasta que me llevaron para arriba, para mi casa.

El mes de agosto, tú, sentada en una butaca, muerta, esperando a ver qué te decían por la radio, que quiero escucharla. Al otro mes, exactamente igual: «Dicen que ha aparecido uno...». Se vivió muchos meses ese accidente, tal como si pasara que te van a dar una noticia, que te lo van a traer, o que lo van a coger. Todo era vivir amargada. El problema fue, no un accidente de morirse y pasar, y pasar. Fue a la mar y ya no le he visto más. Un accidente tan malo...

Fue una pesadilla: veía a mi

marido que bajaba del ropero negro. Venía morado. He estado malísima. Me llevé, por lo menos, cinco meses... Bajaba del ropero negro, negro, negro...

Me quedé como un espíritu. Me llevé tres meses sin poderme tragar un granito de arroz por la garganta, nada más que un poquito de caldo.

Los niños pasaron mucho también. Mi hijo lo tuve mucho tiempo malo a cuenta de eso.

Todavía hoy, en nuestras casas, no se acaban nunca las conversaciones. Le demos las vueltas que le demos, siempre se saca el tema. Estamos en cualquier conversación y le estoy diciendo a mis hijos: «El Paco... ¿Verdad que al Paco le gustaba esto?». No se me va de la cabeza, y a mis hijos tampoco. Si nos reunimos en mi casa siempre se saca el tema del accidente, y decimos: «¿Por qué tuvo que pasar esto? ¿Por qué pasó?». Siempre queremos el por qué, y saber

por qué. Eso fue un crimen que cometieron... En fin, siempre que nos reunimos para tomar café se saca el tema de ellos (de los maridos). Nunca se deja el tema un día quieto, nunca. El tema siempre se está moviendo, continuamente, por cualquier cosa, por cualquier detalle.



He estado desesperada. ¿Por qué el Señor nos ha tenido que mandar esto, una co-

sa tan grandísima? ¡Lo que nos va a costar recuperarnos! Llevar esto «p'ante» nos va a costar muchísimo. Perdí la fe, pero Dios te va dando ese poquito de resignación.

«Mamá, mi marido era tan bueno!» El último año que pasamos, acompañamos a la Virgen del Carmen hasta lo último, hasta que se metió «p'a» dentro (del mar). «¡No sé como la Virgen ha consentido esto mamá. Tantos milagros como hace y ¿cómo no ha hecho éste?, mamá». Y no hizo ese milagro.

Antes tenía por costumbre ir los viernes a la iglesia. Después de pasar esto me costó mucho tiempo. Estaba muy dolida con Dios. Perdí la fe. Iba a las misas que les hacíamos a ellos —tantas misas como hubo, tantos funerales—, pero iba como una cosa. «¿Para qué estoy aquí? Dios no hay». He tardado bastante en recuperar la fe, pero la fe tan grande que yo tenía no la he vuelto a recuperar.

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

Cuando me quité el luto de mi marido dije que luto riguroso no me ponía por nadie más. Ahora comprendo el luto en los primeros momentos, pero ya es una tontería, porque a mí la falta y la pena que yo tengo no me la quita el luto. Ahora lo comprendo yo así, que el luto es la tontería más grande que ha existido. Porque el que yo me pusiera así, toda vestida de pies a cabeza de negro, en mi casa, de no asomarme a la calle, no me ha quitado esa pena.

(Estuvimos) un par de años sin poner la televisión. Y se puso porque las vecinas: «¿Por qué no pones la tele?, mujer, si la tele... Qué vas a perder. ¡Anda ya! Ni que fuera la tele un cante y baile para tu estar bailando y cantando». Y ya, la puse.

En septiembre, todavía no había empezado el colegio, me eché «p' delante», los cogí de la mano, me armé de valor, y por aquí, por aquí, hasta llegar a esta playa. ¡Me costó! Al año que viene los llevo todos los días a la playa. Los niños no pasan más penas, porque yo no quiero que pasen más penas. Y me voy a enfrentar. Cuesta mucho enfrentarte a la gente. Bueno, me da exactamente igual. Ante todo, mis hijos. Pienso que es ya tiempo. ¿Por qué no tienen que ir a la playa? ¿Por qué tienen que escasear de todo? ¿Escasean de su padre, que es lo principal! ¿Por qué tienen que escasear de todo lo que los demás tienen?

Tienes que medir muy bien los pasos. Si se quita el luto: «¡Huy, que se ha quitado el luto!» ¡Estás más vigilada que una soltera! Es que somos «discriminás». Después de la pena que llevamos, que nos sentimos nosotras cohibidas por la pena, encima somos «discriminás» por la gente. (Se nota) en las miradas de la gente. Vamos como las que vamos a... Vas un poquito más arreglada de la cuenta: «Esa muchacha, ¿qué irá buscando?» «Sale porque anda buscando algo». «Se arregla y sale a la fiesta, ya no siente al marido». No podemos hablar con nadie, porque a lo mejor nos ven. Como la persona que ha hecho un crimen, o una



«Mira las viudas. Ahí van las viudas... Tienes que medir muy bien los pasos... ¡Estás más vigilada que una soltera!»

falta muy grande. La gente dice: «Mira, las viudas. Ahí van las viudas», que parece que no tenemos derecho a vivir.

He dicho que tenía que salir, que hacer mi vida, y mis padres y mis hermanos no me han dicho nada, pero no eran partidarios por el qué dirá la gente. No me han dicho ni que no salga ni que salga, pero, mayormente, que no saliera por la gente, porque la gente... «Porque cuenta también la edad»... «Porque tú eres más joven»... «Que van a estar más pendiente de ti...».

(En la familia de mi marido) ha influido la gente. El tiempo que he estado de luto, bien, todo normal, me han ayudado mucho. Pero después, cuando he empezado a salir, a vestir de color, entonces venían: «Que si la gente dice esto, que si la gente dice lo otro». Siempre había problemas. Yo tenía que hacer mi vida y esto ha cortado un poquito más las amistades.



«¿Rehacer mi vida?». Mi vida ya está «solucioná». Tenía amigas, pero ya no. He estado en mi casa, en mi trabajo y ya está. O sea, que no he hecho amigos ni «ná» de «ná». No salgo nunca, nada más que del trabajo a mi casa y de mi casa al trabajo. Bueno, me pongo a charlar con las vecinas. Ayer, domingo, fui a dar una vuelta por el pueblo. Me metí en una cafetería y me be-

bí un chocolate. Y de ahí para casa.

«¿Los hijos?». Los hijos ayudan mucho a vivir. Yo le pido siempre a Dios que me deje a mis hijos muchos años vivos conmigo y que no falte yo, porque sin mí ¡qué serían mis hijos! La familia son dos o tres días bien, después... nada.

«¿Irse a vivir a otra parte?». ¿Para qué? Me quedé aquí. Aquí tenía mi casa. No quería vender mi casa, levantar mi casa, ni irme. Aquí vivía cuando me casé, aquí vivía cuando murió mi marido, y aquí sigo viviendo.

«¿Amigos?». Se pierden los amigos. Al quedarte sola estás desfasada, ya no puedes salir. Se cortan las amistades. El por qué no lo sé, pero sé que se cortan. Que ya no cuentan para nada con una, para nada, vamos. Se queda una como un mueble, ahí, a un lado.

La alta tecnología de los motores diesel marinos GUASCOR, hace de sus usuarios unos **buenos** pescadores.

Potencia de 100 a 1000 C.V.



Motores Diesel

Gutiérrez Asuncion Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR

P.O. Box 30 / Zumaia / Guipúzcoa / Spain

Tel. (943)* 860600/860700 (10 líneas)

Telex 38753-GUAZU-E



Amiga, amiga mía, es mi tía, una hermana de mi madre que tengo aquí. Salgo siempre a todos los lados con ella. No tengo amigas para salir a la calle. Prácticamente, tengo a mi tía. Ella me ha apoyado. Siempre ha ido conmigo a todos los sitios y sigo saliendo con ella. Pero amigas para salir de paseo, no tengo.

«¿Otros hombres?». Nunca salgo con hombres desde que me quedé viuda. Me eché novio con 19 años. Me casé con 22. No he visto más hombre en vida.

«¿Relación con otras viudas?». Nosotras no estamos quietas, tenemos siempre contacto a cuenta del accidente. Nos estamos moviendo muchísimo. Estamos buscando responsabilidades, porque el barco no iba en condiciones. El barco no salió a la mar como era debido. Se piensa la gente, o la mayoría de la gente, que las viudas siguen en su casa, con los niños, sentadi-

tas, y ya se olvidaron del tema. No, mientras yo tenga dos gotas de fuerza para seguir adelante, lucho. No voy a luchar por mi marido, ni por los demás compañeros, porque eso no existe, se perdió. Para que este accidente tan grande que hubo, que desbarató tantas casas y familias, no vuelva a ocurrir. Lo que queremos es buscar responsabilidad de lo que hicieron. Y que no vuelva a ocurrir este accidente como pasó. La satisfacción más grande de mi vida sería que esto llegara a la luz pública. Nosotras que estamos sentadas en casa, no, estamos luchando. Esto tiene que salir. Si perdemos, apelaremos al Supremo. Y ya cuando no haya solución, bueno, nosotras hemos luchado. Me queda(rá) la satisfacción de que hemos luchado por ese ser querido que perdí y por tantos compañeros que se perdieron y (para) que no vuelva a ocurrir.



«¿Distinta de la mujer de tierra?». Sí. En el matrimonio, sí. La mujer del marinero siempre tiene que ir sola a todas las partes, porque el marido no está. El marido entrega su dinero, el que gana o el que puede, y la mujer es la que lo tiene que distribuir. Es la que lleva la voz cantante en todo.

«¿Cambios en mi vida?». Mi vida ha cambiado mucho,

muchísimo. No era como soy. Tengo un carácter malísimo y con los niños lo pago muchas veces. Es muy difícil y muy duro. Cambia la forma de vida. Tienes a tu marido, viene, vas a aquella fiesta con tus niños, la ilusión de la vida; lo pierdes, pues lo has perdido todo.

Mi vida ha cambiado por completo. Mi madre vive en el piso de abajo. Antes estaba todo el día en su casa. Comíamos, fregaba, corre «p'abajo» en «cà» mi madre. Desde que me pasó el accidente lo que quiero es estar en mi casa, mi casa. Es que no voy en «cà» mi madre. Vengo de la tienda derecha a mi casa. Antes venía derecha en «c'a» mi madre. Me llevaba horas y horas en casa de mi madre. Desde que me pasó el accidente lo



que quiero es estar en mi casa.

Se murió el marido y se terminó «tó». Cambió todo. Con la familia, con vecinos, cambió todo. Tienes a tu marido, entonces la gente te apoya. Te quedas viuda, ya no te apoya nadie (sollozos). La gente va a lo suyo y ya está, no se preocupa de los demás.

El cambio (en mi vida) es que tengo que trabajar para mis hijos. Tuve que trabajar para llevar los niños adelante. No el primer año, ni el segundo, porque eran muy pequeños, pero tuve que trabajar enseguida. La razón fundamental: el dinero. Soy yo la que tiene que mantener la familia.

«¿Problema económico?». Prácticamente, no me ha ido mal. He trabajado mucho, como una «negra». Liada siempre, desde las ocho, que me levanto, hasta las 12 de la noche. Y, claro, pues no he tenido tiempo para nada, más que

para trabajar y cuidar a los niños. Esa ha sido mi vida, y sigue siendo. Voy tirando.

«¿Dificultades para encontrar trabajo?». Siempre ha habido paro, siempre, y para la mujer más. (Habrá mujeres) que no tengan preparación alguna, que incluso no sepan ni leer. Sin preparación lo único que (les) queda (es) ir a trabajar como asistenta, o cosas así. Trabajar por horas en las casas.

(De soltera) había trabajado; después mi marido me quitó, no quería que trabajara. (De casada) hacía las cosas del hogar: cuidar los niños, esperar a que mi marido viniera «de turno». Lo único que hago ahora es trabajar. Todo el día en la calle, trabajando. Salir todos los días a las 9 y media y no entrar hasta las 7 y media o las 8. Todo el día mis niños abandonados. Si (pudiera), lo dejaba.



«¿Satisfecha con mi vida?». Creo que la alegría que tenía en mi vida no la voy a recuperar. Mi casa (está) muy vacía. No estás como los primeros momentos, como en el primer año, pero cada día que pasa te cuesta más superarlo, más sola te ves. Cada vez que te levantas: «¿Y para qué me levanto?» Todos los días lo mismo: luchar con los niños, limpiar, fregar. ¿Y qué? Qué

«Antes tenía costumbre de ir los viernes a la iglesia. Después de pasar esto me costó mucho tiempo. Estaba muy dolida con Dios»

vacío más grande tengo en mi vida. Es muy duro de pasar. No tengo más remedio que luchar por mis hijos, no tengo más remedio que echarme a la calle, que llevar mis hijos «p' adelante». Pero es durísimo. No estoy como el primer momento, pero hay días que no quieres ni levantarte. Si no tuviera la tienda me había «ido a la muralla». He tenido intentos de tirarme por la ventana, momentos en que no me hubiera importado. He estado desesperada. Ha habido momentos que no se ha pensado en nadie. He cerrado los ojos y he dicho: «Si me muriera...».

«¿Más libre?». Con el tiempo se siente que no tienes a nadie que te diga ven para «acá» o quítate de ahí. Yo preferiría que viviera mi marido y no tener esta libertad. Lo añoro porque una se tiene que acostar sola, se levanta sola. Es la «compañía». No tienes con quién comunicar. De noche es que te mueres. Lo único que «tengo en falta» es el vacío de un hombre. Nada más.

«¿Nostalgia del marido?». Será (por) que no veo a mi marido, (pero) me da la sensación de que no ha muerto. Nunca se me ha olvidado. Está muerto y lo estoy queriendo.

El marido es todo, es la alegría que entra por la casa, es la base principal de una casa. Un hombre es la sombra de la casa. Un marido es una sombra muy grande. Mi marido era todo en mi vida. Tengo a mis hijos —no sé lo que es perder un hijo—, pero mi casa, mi vida, todo lo tengo destrozado porque me falta lo principal. Hablo de él como la falta de mi casa. Toda la falta... Me falta el apoyo moral, me falta el cariño, me falta todo. Lo recuerdo siempre como una falta muy grande que hay en mi casa.

Se va una acostumbrado a los días. Porque he estado unos años... La ilusión la he perdido. Vivo aburrída, no



«Por qué tienen que usar siempre esa palabra, 'las viudas', si seguimos teniendo nuestro nombre igual que antes?»

me entusiasma nada. No vivo la vida, que no la vivo.

«¿Casarme otra vez?». Me quedé viuda muy joven pero yo qué se... Mi marido está muerto y yo le he estado queriendo siempre. No me ha llamado a mí la atención hombre ninguno. No he pensado nunca. ¡Es que no pienso! No sé si el día de mañana cambiaré el planteamiento. Era muy bueno y no pongo otro en el puesto de él. Por lo menos, los pensamientos que tengo hoy. Ahora, si ya cambia el pensamiento adelante... Por lo pronto, no; mañana, no sé. No sé lo que el Señor me tendrá guardado. Muchas veces me dicen: «Te tienes que casar porque eres muy joven». Lo que el Señor me tiene guardado no lo sé. Lo que me pueda pasar tampoco lo sé, porque ni por sueños me imaginaba que me iba a pasar lo que me ha pasado, y me ha pasado. No sé lo que haría, no me lo ha planteado. No voy a decir que mañana no me voy a casar. Pero vamos... los pen-



samientos que tengo, no. He vivido trabajando mucho, cuidando a mis hijos lo mejor que he podido, y no me ha llamado la atención la calle, bus-

car novio, ni «p'allá» y «p'acá». Es que eso tiene que salir de la persona. No he pretendido nunca volverme a casar. Yo estoy en eso. No me pare-

ce que me volvería a casar. Pienso eso, no casarme. Ahora, si está de casarse, ya saldrá.

La persona que tiene condición de volverse a casar lo veo bien, no lo afeo. Quisiera tener esa forma de vida, y no puedo, porque no sale de mí. A lo mejor, si me saliera un hombre que tuviera perras... Yo lo que quiero es que mis hijos estuvieran bien. Pero no, yo no tengo más gana de hombre.

Económicamente no me hace falta. No lo he hecho cuando mis hijos eran pequeños, ahora, que son mayores, de ninguna forma les metería un hombre extraño en casa. Porque para mis hijos sería un extraño. Si yo me caso con otro hombre y es malo o trata a mis hijos malamente... Porque a lo mejor el nuevo no es como el viejo, y entonces... Sí, miedo. Para mí es miedo.

«¿Que las viudas se casen?». Sí, está mal visto. «¡Mira la pena que tiene por el marido!», o «¡Mira que triste estaba ésta!». La gente es más buena con la que no sale. Para la gente es mejor la pena, llevar la pena toda la vida que estarse a la vida. Sí, la gente está esperando que una siga en la pena continuamente.

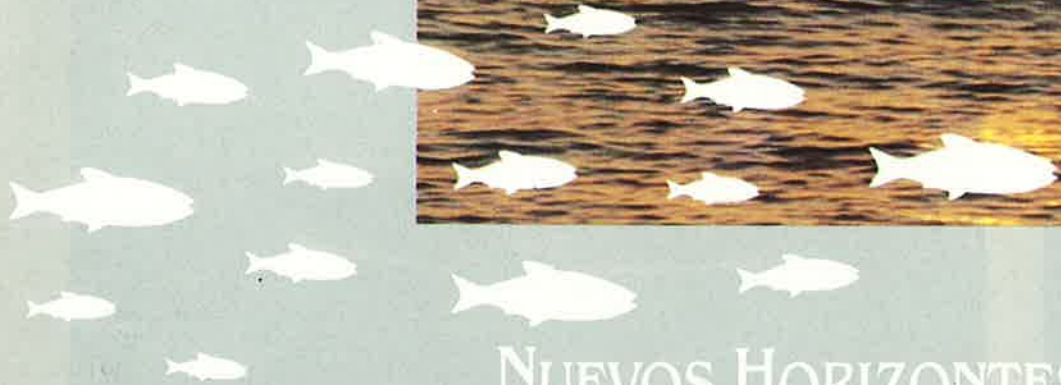
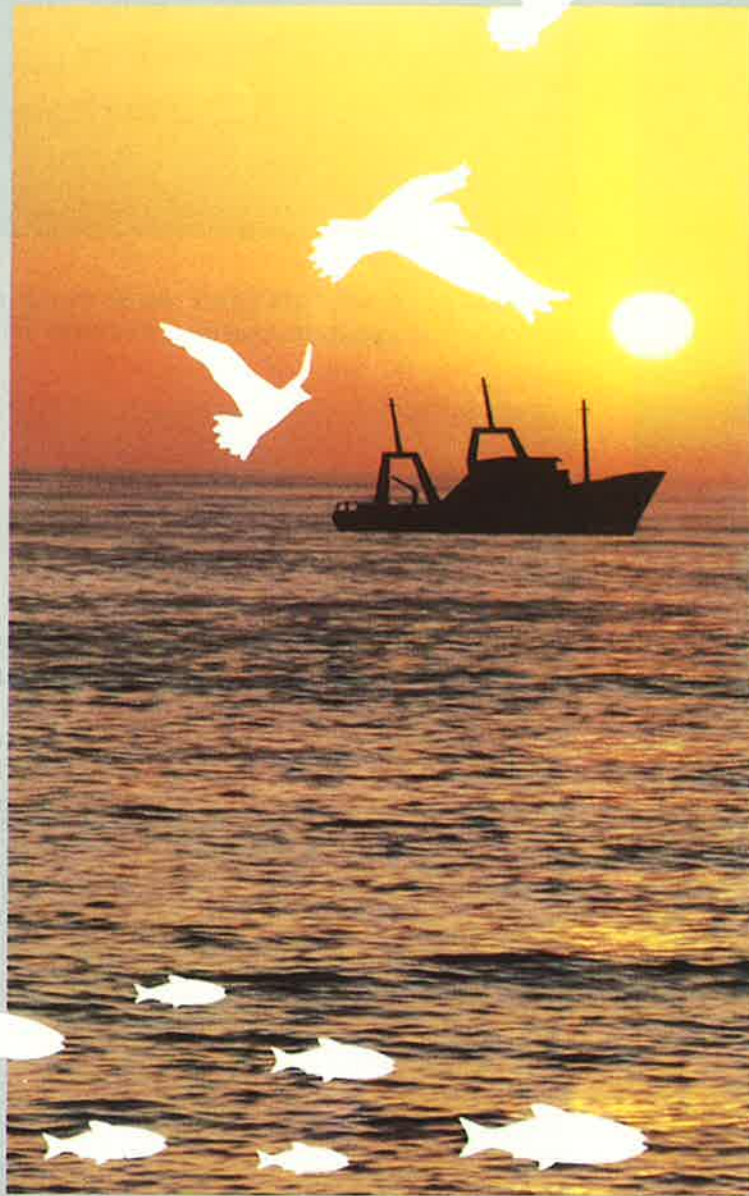
«¿El futuro?». No pienso «ná». «P'os» como ahora, como voy yendo. Mientras pueda trabajar, trabajaré. Llevaré mis hijos «p' adelante» como pueda, y ya está.

¿Mi vida en el futuro? Pues harta de trabajar y de criar hijos. Si es que llego a vieja, que no sé si llegaré, veo mi futuro negro. Y sola, muy sola, vacía, vamos.

La situación en la que se te pone: ¡Ya no tienes derecho a vivir! Ya te metes debajo de la cama y te mueres. Ya no tiene arreglo. ¿Las viudas? ¿Por qué tienen que usar siempre esa palabra, «las viudas», si seguimos teniendo nuestro nombre igual que antes? Tenemos nuestro nombre, no las viudas. Una tiene que aprender de nuevo otro papel: ¡Quédate con ese papel de viuda y no salgas nunca más de él!». ■

José Manuel MONTERO
LLERANDI

PEBSA - SAPIG 



NUEVOS HORIZONTES

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



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.



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

LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY



10.000
millones
de pesetas
más que el año
anterior

LOS PRESUPUESTOS DEL ISM PARA 1989

LOS PRESUPUESTOS DEL ISM PARA 1989

El Instituto Social de la Marina contará, para el presente ejercicio, con un presupuesto de 93.308.324 millones de pesetas. Esta cantidad supone un crecimiento de 9.563 millones de pesetas sobre los presupuestos del año anterior, lo que equivale a un aumento del 11,42 por 100. La elaboración de los presupuestos para el ISM durante 1989, al igual que se hiciera en 1988, ha estado inspirada por dos objetivos básicos:

por un lado, se trata de continuar la mejora en la gestión que tiene encomendada el Instituto con el fin de sacar los mayores rendimientos de unos recursos siempre limitados. Por otra parte, se pretende el cumplimiento de las actuaciones comprometidas en el Plan de Acción del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en el área de la Secretaría General para la Seguridad Social en el cuatrienio 1987-1990.



DURANTE los últimos años se han dado significativos avances en algunos de los objetivos contemplados en el mencionado Plan de Acción, como son los casos de las actuaciones encaminadas a proporcionar información directa al afiliado, las simplificaciones en las documentaciones para demandar prestaciones, la reducción de los tiempos de la tramitación, programas de asistencia social, formación permanente del colectivo y, especialmente,

para quienes acceden al puesto de trabajo o tienen que «reconvertirse» en su profesión.

Contando con que los recursos disponibles son siempre limitados, la redacción de los presupuestos del ISM se ha hecho tratando de contener el gasto, evitando crecimiento no estrictamente necesarios, e incentivando la mejora de la gestión. En esta línea, uno de los instrumentos básicos para el cumplimiento de esos objetivos se centra en el presupuesto por progra-

mas, sistema que obliga al gestor a justificar más claramente los medios utilizados para lograr determinados fines. Por esta vía, se trata igualmente de conseguir la máxima transparencia.

El Instituto Social de la Marina encuadra su gestión en cuatro áreas funcionales, que son las siguientes: a) *Prestaciones económicas*. Para 1989 mantiene los mismos efectivos que en el ejercicio anterior, al haber aumentado la productividad el personal y desaparecer las bolsas de ex-

pedientes pendientes de resolución como consecuencia de la implantación de las nuevas medidas de agilización y simplificación administrativa en el reconocimiento, tramitación y pago de las pensiones. b) *Sanitarias*. Se produce una reducción de 24 personas debido a la disminución de 50 personas en la Asistencia Sanitaria, con medios propios en Instituciones abiertas, como consecuencia de la coordinación sanitaria con el Insalud y las Comunidades Autónomas. Sin embargo, se ha producido un aumento de efectivos para reforzar los centros costeros de Medicina Marítima y completar la tripulación del buque sanitario. c) *Servicios sociales*. Se produce un refuerzo de 88 personas para cubrir las necesidades previstas en el Centro Piloto de Formación Ocupaciones. d) *Tesorería, informática y otros servicios*. Hay un crecimiento de 33 personas con el fin de reforzar el área de control interno y contabilidad.

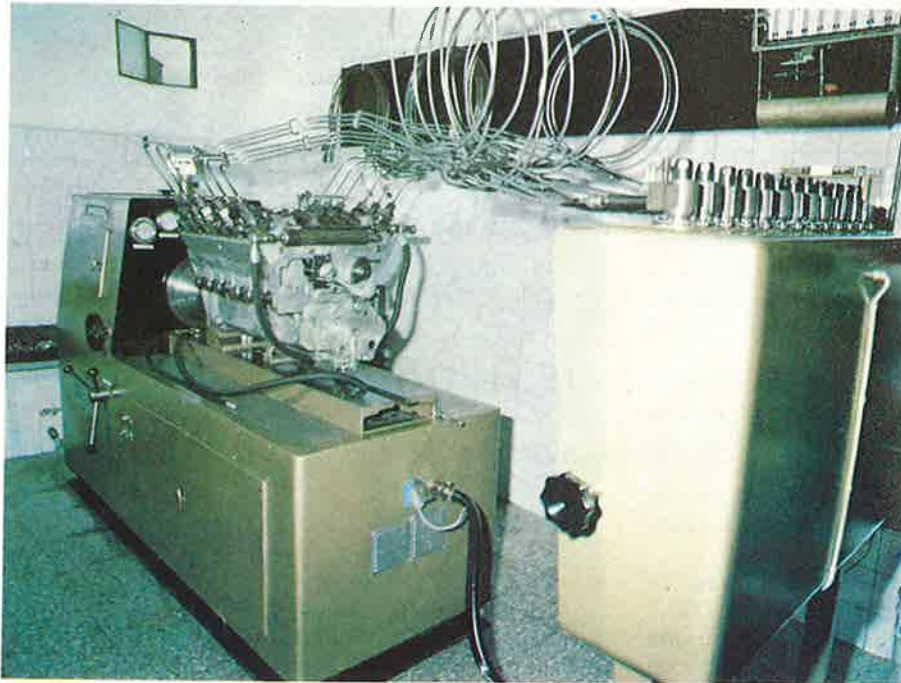
Estas cuatro áreas funcionales comprenden siete grupos de programas en los que se agrupan 18 programas finalistas.

De acuerdo con la propia filosofía que ha inspirado la redacción de este presupuesto y, con el fin de dar a conocer al colectivo del mar cómo se gastan esos recursos, ofrecemos a continuación algunos de los datos más relevantes contenidos en cada uno de los programas. ■



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



MAQUINARIA NAVAL - PESCA Y DE PUERTOS

Eguidazu Kaia, 22
Tel. (94) 6830843 - Tele Fax 6832996

ONDARROA
(Bizkaia)

- Maquinillas de pesca de arrastre y bajura 2-4-6 carretes.
- Molinetes de anchas • Grúas
- Pescantes • Haladores • Visador
- Palangre madre • Servos Electro-hidráulicos • Cabestrantes
- Tensión constante.

Primer grupo:

PRESTACIONES ECONOMICAS

Tiene un importe de 74.543,6 millones de pesetas, lo que supone el 79,89 por 100 del presupuesto total de la Entidad. Esta cantidad representa un crecimiento del 10,94 por 100 sobre los 67.453 millones del año anterior (Cuadro 1).

El marco de gestión de este Grupo comprende la protección desarrollada por el Sistema a través de las prestaciones económicas directas, referida al colectivo que se encuadra en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

En este Grupo se incluyen, por tanto, los créditos necesarios para atender el pago de las prestaciones económicas explicitadas en los programas de Pensiones —invalidez permanente, jubilación y muerte y supervivencia—; incapacidad temporal —ILT e IP—; y protección familiar y otras prestaciones —auxilios, defunción, indemnización a tanto alzado y por baremo, etcétera—; así como los gastos que conlleva el trámite, reconocimiento, liquidación y control de dichas prestaciones.

El número de personas adscritas al grupo, 213, mantiene las consignadas en el

ejercicio anterior. Sin embargo, se prevé un aumento del número de expedientes resueltos por persona empleada, 90 en el ejercicio 1989 sobre los 79 previstos para 1988, en consonancia con la línea de Acción de agilización de la gestión en el reconocimiento, tramitación y pago de las pensiones.

El incremento de crédito de los distintos tipos de pensiones se destina a la revalorización de las pensiones vigentes desde el 1 de enero en un 6,50 por 100, y al pago de las nuevas pensiones.

En Protección Familiar se produce un decremento del 1 por 100 en consonancia con la tendencia observada en ejercicios anteriores.

Los objetivos básicos que se pretenden alcanzar en este grupo son los siguientes:

● *En Pensiones:*

Agilización del procedimiento, mediante acciones de informatización y simplificación administrativa.

— Mejora de la gestión, con medidas de control y lucha contra el fraude.

Dentro del primer objetivo genérico se sitúa la consecución de una mejora de los tiempos medios de tramitación de expedientes de pensiones respecto a los previstos



en el ejercicio precedente, a través de la resolución de un mayor número de expedientes (11.371) sobre las pensiones solicitadas (11.038), lo que junto a las actuaciones emprendidas, en el presente ejercicio, significará la total desaparición de las bolsas de ex-

pedientes pendientes de resolución.

En el segundo objetivo genérico se pretende conseguir desarrollo de programas de control ya establecidos en años anteriores (revisión de situaciones de invalidez, control de concurrencia, control de vivencia, etcétera), y se concreta en la previsión de un ahorro cifrado en 409 millones de pesetas y la revisión de situaciones de invalidez en número de 2.125, que completará el programa iniciado en 1985.

● *En Incapacidad Temporal:*

— Conseguir una gestión ágil del trámite administrativo a través de la informatización de los partes de baja, confirmación y alta.

— Controlar la evolución de los procesos de incapacidad y las deducciones practicadas por las empresas en ré-

Cuadro 1

PRESTACIONES ECONOMICAS

Programa	Número personas	Importe miles ptas.	% part. s/ grupo	% increm. s/ 1988
01. Pensiones inval. perm.	49	15.156.516	20,33	6,28
02. Pensiones jubilación	53	37.008.345	49,65	13,52
03. Pensiones muerte y sup.	36	15.246.817	20,45	11,38
04. Incapacidad temporal	40	6.172.285	8,28	8,87
05. Protección. fam. y ot. prest.	35	959.340	1,29	-1,00
TOTALES	213	74.543.603	100,00	10,94



gimen de pago delegado, con acciones de carácter médico y administrativo, cuya coordinación permitirá controlar la duración de los procesos y las deducciones practicadas indebidamente en los boletines de cotización.

Estos objetivos genéricos se concretan en la revisión de las deducciones por pago delegado realizadas por las empresas hasta un 85 por 100, y la consecución de una duración media de los procesos de ILT no superior a los 54 días.

● *En Protección Familiar y otras Prestaciones:*

— El reconocimiento y liquidación del conjunto de las prestaciones incluidas en el programa.

— La comprobación del 40 por 100 de las deducciones que realizan las empresas como pago delegado en concepto de protección familiar.

Segundo grupo:

ATENCION PRIMARIA DE SALUD

El importe previsto para este grupo de programas asciende a 3.467,6 millones de pesetas, lo que supone una participación del 3,72 por 100 sobre el total del presupuesto.

Este crédito crece un 8,99 por 100 en relación con el ejercicio anterior (Cuadro 2).

Corresponde a este grupo, la atención primaria de salud dispensada a la población

protegida por el ISM. Igualmente incluye los gastos ocasionados por los conciertos de asistencia sanitaria prestada en instituciones privadas.

Como objetivos básicos a conseguir se señalan los siguientes:

— *En Medicina General, Pediatría y Urgencias* un adecuado tiempo medio de dedicación a las consultas, que posibilite una buena relación médico-paciente y un correcto diagnóstico y tratamiento, haciendo más eficaz este nivel de asistencia y limitando el paso a otros niveles. Disminuir la población atendida a través del modelo tradicional mediante su tratamiento en Centros de Salud y mejorar los Servicios de Urgencia.

En este sentido, se pretende dedicar a las consultas de Medicina General un tiempo medio de cinco minutos, y a las de Pediatría, un tiempo medio de once minutos, la reducción de la población atendida a través del modelo tradicional en un 5 por 100 y el logro de que mediante el ajuste de profesionales, la población protegida por facultativo de urgencia no exceda de 6.794 personas.

— *En el Programa de Atención primaria concertada* se pretende que el gasto medio por cartilla con medios ajenos no supere los 15.748 pesetas, a través de una adecuada acción inspectora que, velando por la calidad asistencial prestada con medios ajenos, tienda a reducir el gasto, limitando en lo posible las desviaciones fuera del Sistema.

Cuadro 2

ATENCION PRIMARIA A LA SALUD

Programa	Número personas	Importe miles ptas.	% part. s/ grupo	% increm. s/ 1988
21. Medicina general	1.158	2.906.588	83,82	9,44
Pediatría y urgencias				
24. Atención prim. concertada	—	560.960	16,18	6,72
TOTALES	1.158	3.467.548	100,00	8,99

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

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

OFICINAS

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



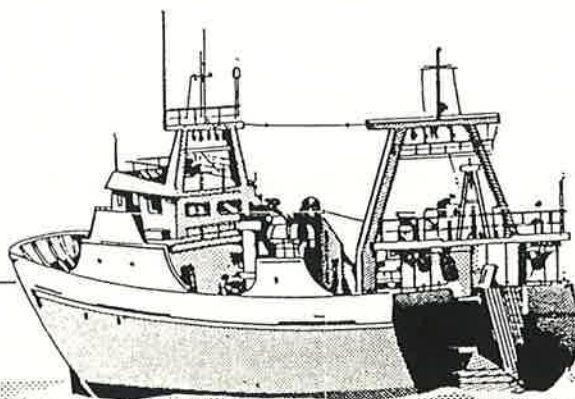
CARNESSA

CARNES DE "ENTREPOT"

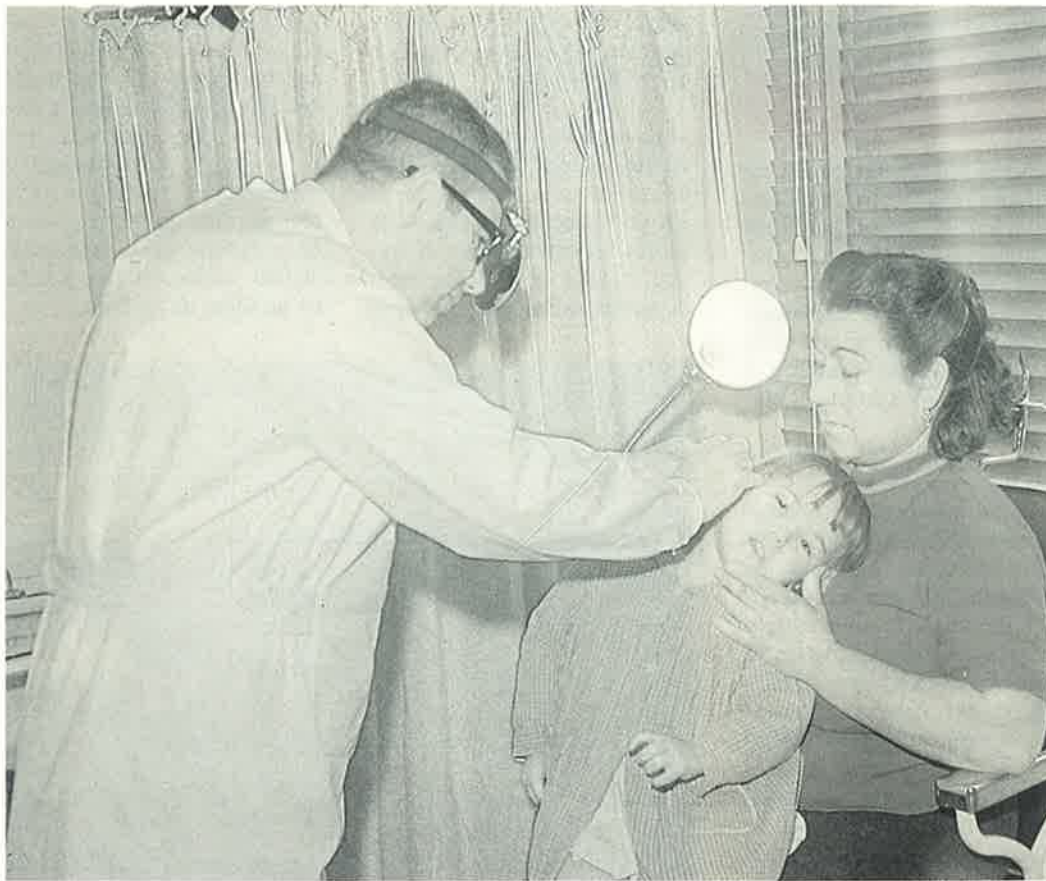
FACTORIA Y FRIGORIFICOS EN ZONA FRANCA DE VIGO NAVE "A"
Telf.: 297965 - 203765 - Apdo.: 5115 - Télex: 83.414 - ABREU-E VIGO (España).

IMPORTACION - EXPORTACION DE PRODUCTOS CARNICOS

SHIP CHANDLERS



Somos Especialistas en aprovisionamiento de buques



Tercer grupo:

ATENCION ESPECIALIZADA

Este grupo comprende todas aquellas actividades cuyo objetivo es el diagnóstico y tratamiento de aquellas alteraciones complejas de la salud que no pueden ser resueltas por los facultativos de Atención Primaria, así como la hospitalización concertada con Instituciones cerradas ajenas a la Seguridad Social y los servicios concertados de traslados de enfermos y de hemodiálisis.

Se incluyen en el grupo de programas, por tanto, los créditos precisos para atender los gastos derivados de la asistencia especializada y hospitalaria prestada al colectivo protegido en los centros propios, la primera, y concertados la segunda, con una previsión de gasto de 4.120,4 millones de pesetas y una participación del 4,42 por 100 en el total del presupuesto de la Entidad.

El número de personas asignadas al programa disminuye en 21 en relación al ejercicio anterior y el crédito solicitado para el programa «Atención especializada de cupo» crece en un 11,36 por 100, por los motivos reseñados anteriormente. El Programa «Atención especializada concertada» experimenta un ligero incremento del 0,33 por 100 en relación con los créditos

aprobados en el ejercicio anterior, como consecuencia de las acciones emprendidas tendentes al aprovechamiento máximo de los medios del Sistema y el estricto control de los ingresos y estancias por parte de la Inspección Médica de la Entidad (Cuadro 3).

Como objetivos principales se pretenden los siguientes:

— En atención especializa-

da de cupo, en primer lugar, la obtención de un tiempo medio de consulta, del conjunto de las especialidades, que se fija en trece minutos, que posibilite el estudio y tratamiento adecuado del enfermo y la limitación de la derivación hacia el hospital; en segundo término, continuar con el sistema implantado en 1988 de la citación previa del enfermo, hasta un 50 por 100 del total de consultas de especialistas, con lo que se pretende mejorar la calidad de la asistencia, desmasificando las consultas y permitiendo el mejor aprovechamiento de los recursos; y, por último, disminuir progresivamente la asistencia especializada de cupo cubriendo un 90 por 100 de la población protegida.

— En Atención especializada concertada se pretende, dentro de la adecuada calidad asistencial, controlar que la estancia media en centros concertados de media y larga estancia no rebase los veintidós días de promedio, y en los hospitales de agudos no se superen los diez días. Asimismo, se prevé que el gasto medio en hemodiálisis no rebase la cifra de 1.398.736 pesetas y, el transporte de enfermos, las 92.867 pesetas (en ambos casos por enfermo tratado y año).

Las acciones a realizar para la consecución de los objetivos propuestos incluyen: una adecuada gestión sanitaria, mayor eficiencia en los niveles asistenciales inferiores, prioridad de la hospitalización propia del sistema y una acción inspectora eficiente.

Cuadro 3

ATENCION ESPECIALIZADA

Programa	Número personas	Importe miles ptas.	% part. s/ grupo	% increm. s/ 1988
27. Atención especializada de cupo	856	2.075.938	50,38	11,36
29. Atención especializada concertada	—	2.004.467	49,62	0,33
TOTALES	856	4.120.405	100,00	5,60

Cuarto grupo:

MEDICINA MARITIMA

La dotación global asignada a este grupo asciende a 1.094 millones de pesetas. Esta cifra supone el 1,17 por 100 del presupuesto del ISM y significa un aumento del 15,73 por 100 sobre las cantidades asignadas para 1988 (Cuadro 4).

En este grupo se recogen los medios necesarios para articular un modelo práctico de medicina marítima que, de forma integral, acerque los medios asistenciales y sanitarios demandados por el sector marítimo pesquero en el desarrollo de su actividad tanto a bordo como en el extranjero.

Por consiguiente, se incluye la dotación presupuestaria para el correcto desarrollo del programa de medicina marítima en los Centros implantados a este fin, como son: los Centros de Sanidad Marítima, que el Instituto tiene instalados en los puertos nacionales con mayor censo de población marinera y de especial incidencia de flota, donde se desarrollan los programas de medicina preventiva marítima; el Centro Radio-Médico español, a través del cual se atiende, por radiotelefonía o telegrafía, a las tripulaciones que puedan requerir asistencia desde cualquier parte del mundo; el Buque Sanitario «Esperanza del Mar», que presta apoyos sanitarios y logístico a los marineros que faenan en el banco Canario-Sahariano; y por último, los

Centros Asistenciales en el extranjero, que se han ubicado en aquellos países que bien por la gran afluencia de embarcaciones, bien por las condiciones sanitarias existentes, hacen difícil que se preste la debida asistencia sanitaria a las tripulaciones con la garantía necesaria.

Los principales objetivos son los siguientes:

— Se pretende el asentamiento definitivo del programa de Medicina Marítima, de tal forma que con la aprobación del segundo nivel se procederá al reforzamiento de 12 centros de Medicina Marítima, lo que significa alcanzar los siguientes objetivos definidos en el Programa: la realización de 48.000 reconocimientos médicos laborales, de los que se introducirán en el Banco de Datos informatizado el 99 por 100; la impartición de cursos de enseñanza marítima a 1.800 profesionales; la realización de 25 campañas de prevención de accidentes de trabajo, y 540 actividades complementarias.

— Asimismo, está previsto la cobertura asistencial, con medios propios a bordo y en el extranjero, en torno a las 13.000 personas; la introducción en el Banco de Datos de 10.000 historias clínicas de procesos patológicos atendidos con medios propios, la consecución de costes medios de los expedientes de reintegros de gastos de asistencia sanitaria suplidos en el ex-

tranjero de 198.723 y 44.151 pesetas, según sea necesaria o no la repatriación.

— En el Programa de «Apoyo Técnico del Buque Sanitario», cuya actividad fundamental se concreta en el apoyo técnico y soporte a la asistencia prestada por el Buque, recoge como objetivos: la consecución del 100 por

100 de asistencias técnicas sobre el total de las solicitadas por los buques y la atención del 100 por 100 de las acciones de rescate requeridas, para lo cual se ha estimado la permanencia del buque en el mar durante doscientos sesenta y cuatro días, realizando 36.000 millas de navegación en auxilios de la flota.



Quinto grupo:

OTROS SERVICIOS SOCIALES

Este grupo de programas cuenta con una asignación de 3.279,8 millones de pesetas para 1989, lo que supone un aumento del 25,05 por 100 sobre las asignaciones del año anterior. Este fuerte incremento se ha debido fundamentalmente a la puesta en funcionamiento del Centro Piloto de Formación Ocupa-

cional y la dotación de 378 millones de pesetas destinados a la rehabilitación de los grupos de viviendas Virgen del Mar, en Sanlúcar de Barrameda, en Cádiz, y el Polígono de Elviña, en La Coruña. El crédito asignado significa el 3,51 por 100 de los presupuestos del ISM (Cuadro 5).

El grupo de programas se inscribe dentro de los cometidos asignados al ISM en materia de promoción del bienestar de los trabajadores del mar y sus familias, la formación y promoción social del colectivo protegido, la formación profesional de los trabajadores del mar y la atención a los huérfanos de dichos trabajadores.

Las actividades se desarro-

Cuadro 4

MEDICINA MARITIMA

Programa	Número personas	Importe miles ptas.	% part. s/ grupo	% increm. s/ 1988
31. Medicina marítima	148	796.016	72,76	22,03
33. Apoyo técnico del buque sanitario	35	297.997	27,24	1,71
TOTALES	183	1.094.013	100,00	15,73

Cuadro 5				
OTROS SERVICIOS SOCIALES				
Programa	Número personas	Importe miles ptas.	% part. s/ grupo	% increm. s/ 1988
49. Acción asistencial y social	128	1.006.505	30,69	61,81
50. Acción formativa	554	2.273.269	69,31	13,62
TOTALES	682	3.279.774	100,00	25,05



ra). La concesión de ayudas al estudio.

— La prestación de alojamiento a precios sociales a los trabajadores del mar que se encuentren en tránsito en los puertos de la costa, servicio que se presta en las hospederías instaladas en las Casas del Mar.

— La formación cultural y humana; la formación profesional, tanto reglada como ocupacional, la promoción social, e incluso el alojamiento y manutención que se presta al alumnado, actividades que se desarrollan en los Centros docentes y el Centro Pi-

loto de Formación Ocupacional Marítima.

Los objetivos básicos previstos para 1989 son los siguientes:

— Realizar 400 actos culturales, recreativos y artísticos, con una participación de 21.700 personas del colectivo protegido.

— Realizar 125 cursos de promoción socio-cultural, con una asistencia estimada de 2.913 personas.

— Conseguir un índice de ocupación del 70 por 100 en las hospederías de las Casas del Mar.

— Conseguir un incremento de los niveles de protección social mediante la concesión de 2.413 ayudas compensatorias para estudios y 2.112 ayudas individualizadas de carácter social.

— Facilitar formación reglada a 3.608 alumnos, con un índice de ocupación de los Centros Docentes del 94,82 por 100.

— Facilitar formación profesional ocupacional a 9.450 trabajadores, a través de la realización de 468 cursos.

— Reducir el absentismo del personal adscrito a los Centros Docentes a un porcentaje del 4 por 100 sobre las jornadas totales.

— Prestar alojamiento y manutención a un total de 895 alumnos internos y 1.010 medio-pensionistas.

— Poner en funcionamiento un nuevo centro, lo que supondrá la creación de 200 plazas docentes y la creación de empleo para 88 personas.

llan en la red de Casas del Mar situadas en los puertos de la costa, cuatro colegios, ocho escuelas de formación profesional náutico-pesqueras, nueve guarderías infantiles y un Centro Piloto de Formación Ocupacional Marítima. Cabe destacar las siguientes actividades:

— Concesión de ayudas individualizadas de carácter social y subvenciones a Instituciones del sector marítimo-pesquero sin fines de lucro, cuya finalidad es la protección, asistencia y promoción del colectivo del mar.

— La formación cultural y promoción social de los trabajadores del mar y sus familias, a través de la realización de actos culturales, actividades de ocio y recreativas y cursos específicos de formación y promoción.

— La realización de actividades de integración social y bienestar dirigidas a los sectores que integran el colectivo (tercera edad, jóvenes, etcéte-

Sexto grupo: GESTION DE TESORERIA

El presupuesto de este programa, 409,1 millones de pesetas corresponde únicamente al pago de los salarios de las 187 personas que trabajan en el mismo. Esta cantidad supone el 0,44 por 100 del total del presupuesto del ISM. Debido al proceso de informatización llevado a cabo en el último año, se ha reducido la plantilla en 11 personas y los créditos han disminuido el 1,68 por 100 (Cuadro 6).

Para 1989, los objetivos se centran en los siguientes puntos:

— El tratamiento del 100 por cien de los movimientos de teleproceso y de gestión (altas, bajas, variaciones de empresas, centros de trabajo, embarcaciones y trabajadores) que se generan en el período (37.000 movimientos).

— La total informatización de los censos de empleadores y trabajadores del Régimen Especial del Mar mediante constitución y actualización en tiempo real de los ficheros informáticos.

— La continuación de la

puesta al día de los censos, con recuperación de atrasos y depuración de errores en los datos actualmente consignados, lo que supone la verificación e introducción de 20.000 registros.

— Adaptar a la nueva normativa la totalidad de los registros de trabajadores y empleadores (160.000 registros).

— Identificar con el CIF a 7.291 empleadores y con el DNI a 15.000 trabajadores.

Cuadro 6				
GESTION DE TESORERIA				
Programa	Número personas	Importe miles ptas.	% part. s/ grupo	% increm. s/ 1988
61. Inscripción de empresas y afiliación de trabajadores ..	187	409.116	100	-1,68

Séptimo grupo:

ADMINISTRACION Y SERVICIOS GENERALES

Este grupo de programas contempla las actividades de dirección, apoyo a la gestión, así como otras de carácter específico complementarios de los programas de prestaciones y servicios finales a la población protegida.

Para 1989 (Cuadro 7) la dotación prevista es de 6.393,9 millones de pesetas, cantidad que supone el 6,85 por 100 del presupuesto del ISM, lo que significa un crecimiento del 16,54 por 100 sobre 1988. Este aumento se debe especialmente a las dotaciones contempladas de conformidad con el Plan de Inversiones del ISM para el cuatrienio 1988-1991.

Los objetivos previstos para 1989 se dividen en cuatro grupos.

En el programa de «*Dirección y Servicios generales*», destacarían los siguientes puntos: Reducir el índice de absentismo del personal hasta un 5 por 100 de las jornadas totales, incrementando las actuaciones de inspección y perfeccionando los medios mecánicos de control de asistencia del personal; emplear dos mil doscientas cuarenta horas en visitas de inspección a los

Centros en servicio, a fin de comprobar su correcto funcionamiento y el normal desenvolvimiento de los procedimientos administrativos establecidos; elaborar 40 proyectos de normas de carácter general e interno; perfeccionar 30 aplicaciones en curso, y poner en funcionamiento seis nuevas Casas del Mar.

En el programa de «*Control interno y contabilidad*», los objetivos son los siguientes: Realizar 220.792 controles fiscales y presupuestarios de todos los actos contenidos en el cumplimiento de los fines que tiene encomendados el Organismo, y elaborar las Cuentas y Balances de la Entidad, en los plazos establecidos, en un número total de 339.

El programa de «*Gestión de empleo y desempleo de los del mar*» pretende, entre otros fines, elevar la penetración en el mercado de trabajo a tra-



vés de un aumento en el volumen de colocaciones procedentes de ofertas genéricas, que se sitúa en 2.860, hasta un 7 por 100 del total de colocaciones; aumentar la contratación, aplicando nuevas fórmulas contractuales (medidas para el fomento del empleo y otras), en número de 16.475; fomentar la contratación de colectivos especiales en número de 500; visitar, dentro del Programa INSPECMAR, 1.494 embarcaciones en coordinación con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en materias de Seguridad Social, Relaciones Laborales, Seguridad e Higiene y observan-

cia de los convenios internacionales.

Asimismo, se pretende controlar las condiciones de contratación en el sector marítimo a través del visado del 27 por 100 de los contratos, de los cuales 31.428 corresponden a la flota nacional y 5.254 a marinos emigrantes; mejorar el tiempo promedio de gestión de las prestaciones por desempleo en un 20 por 100; llevar la tasa de cobertura de desempleo en el sector marítimo-pesquero al 94,62 por 100 del colectivo; y, gestionar, en colaboración con el INEM, cursos de Formación Ocupacional para 2.640 alumnos.

Finalmente, el programa «*Información y divulgación*» tiene previsto realizar 24 campañas informativas para divulgar contenidos puntuales de gestión en base a folletos, dípticos, etcétera; editar 590 memorias, cuadernos y boletines informativos con la distribución de casi 14.000 documentos, editar dos publicaciones periódicas, *Mar* y *Cuadernos de Sanidad Marítima*, elaborar cuatro prontuarios técnicos para el manejo de los servicios informativos y editar 15 publicaciones unitarias y estudios de investigación sobre cuestiones del mar.

Cuadro 7

ADMINISTRACION Y SERVICIOS GENERALES

Programa	Número personas	Importe miles ptas.	% part. s/ grupo	% increm. s/ 1988
91. Dirección y servicios generales	1.168	5.340.692	83,53	14,70
92. Control interno y contabilidad	121	389.985	6,10	74,02
93. Información y divulgación .	17	186.571	2,92	3,48
66. Gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar	155	476.617	7,45	11,87
TOTALES	1.461	6.393.865	100,00	16,54



Medios y colectivo protegido

Para el cumplimiento de todos estos objetivos, el Instituto Social de la Marina, según refleja muy resumidamente el Cuadro «A», cuenta con un presupuesto de 93.308,3 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento del 11,42 por 100 sobre las dotaciones consignadas en el presupuesto anterior.

Los efectivos de personal para 1989, como se recoge en el Cuadro «B», ascienden a 4.740 personas, frente a las 4.643 de 1988, y las 4.480 de 1987. Esta cifra supone un crecimiento en términos absolutos de 97 personas, que equivalen al 2,09 por 100. Destaca el aumento en servicios sociales, sanidad e informática.

El Cuadro «C» refleja el colectivo de personas protegido por el Instituto Social de la Marina, según datos recogidos al mes de junio de 1988. De acuerdo con estos datos, destaca la existencia de casi 143.000 personas en activo en empresas españolas, así como un volumen de pensionistas,

Cuadro A

DISTRIBUCION DE LOS CREDITOS

Capítulo	Importe (millones pts.)	Porcentaje
1.º Gastos de personal	10.869,7	11,65
2.º Gastos en bienes corrientes y servicios	5.380,1	5,77
3.º Gastos financieros	28,8	0,03
4.º Transferencias corrientes	74.586,3	79,94
5.º Excedente corriente y fondos de amortización	152,1	0,16
6.º Inversiones reales	1.781,4	1,91
7.º Transferencias de capital	378,0	0,40
8.º Activos financieros	82,7	0,09
9.º Pasivos financieros	49,2	0,05
	93.308,3	100,00

Cuadro B

DISTRIBUCION DEL PERSONAL

	1988	1989	Incremento
Prestaciones económicas	213	213	—
Sanidad	2.221	2.197	-24
Servicios sociales	594	682	+88
Tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes	1.615	1.648	+33
TOTALES	4.643	4.740	+97

Cuadro C

COLECTIVO PROTEGIDO

— Trabajadores en activo en empresas españolas	142.883
Distribución por grupos de cotización:	
• Grupo I (incluye trabajadores OTP)	77.794
• Grupo II-A	20.488
• Grupo II-B	20.839
• Grupo III	23.762
TOTAL	142.883
— Trabajadores emigrantes en barcos extranjeros sujetos a convenio con el IEE (sin convenio con el ISM)	1.922
— Trabajadores sujetos a convenio con el ISM	5.196
(De este número 4.015 tienen también suscrito Convenio con el IEE a efectos de asistencia sanitaria)	
— Pensionistas	102.121
Su distribución por clases de pensión es la siguiente:	
• Jubilación	41.514
• Invalidez	21.050
• Viudedad	34.875
• Orfandad	4.074
• Favor familiares	608
TOTAL	102.121

por diferentes conceptos, de 102.121 personas. El número de empresas inscritas en el Régimen Especial del Mar ascendía el pasado mes de junio a 23.697. La acción protectora del Instituto Social de la Marina afecta aproximadamente a un millón de personas distribuidos en unos 300 núcleos de población.

El Instituto Social de la Marina está organizado en: Servicios Centrales, con sede en Madrid; 25 direcciones provinciales, en todas las capitales costeras, así como en determinados puertos que lo requieren por su importancia en este sector, como son los casos de Vigo, Gijón, Cartagena o Villagarcía de Arosa; 93 direcciones locales y 21 oficinas administrativas (Cuadro «D»).

Las Casas del Mar, como unidad para la prestación de servicios sanitarios, administrativos, culturales o de formación a todo el colectivo, ocupan un lugar prioritario en las actuaciones del ISM. En 1989 las Casas del Mar en funcionamiento ascenderán a 146.

Establecimientos sanitarios

El Instituto Social de la Marina presta la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional, manteniendo la adecuada coordinación con el INSALUD, a través de su red de 144 *poli-clínicas y clínicas locales*, 32 *servicios de urgencia* y 4 *centros de salud* (Cuadro «D»).

Además, cuenta el Organismo con asistencia sanitaria especializada de *Medicina Marítima*, estando coordinadas dichas funciones por el Servicio de Medicina Marítima (Centro Coordinador), utilizando a dichos efectos: el *Centro Radio-Médico*, al objeto de aclarar y resolver las consultas médicas en beneficio del personal de a bordo;

Cuadro D	
RESUMEN DE DEPENDENCIAS EN 1989	
1. ESTABLECIMIENTOS ADMINISTRATIVOS	
Servicios Centrales	1
Direcciones Provinciales	25
Direcciones Locales	93
Oficinas dependientes de las Direcciones Provinciales o Locales	21
2. CENTROS BASICOS	
Casas del Mar en funcionamiento	146
3. ESTABLECIMIENTOS SANITARIOS	
Policlínicas y clínicas locales	144
Servicios de Urgencia	32
Centros de Salud	4
Buque sanitario	1
Centros en el extranjero	8
Centro radio-médico	1
Centros costeros de sanidad marítima	27
4. ESTABLECIMIENTOS DE ACCION FORMATIVA	
Escuelas de FPNP	8
Guarderías infantiles	9
Colegios	4
Centro Piloto de Formación Ocupacional	1
5. EMPLEO	
Oficinas de Empleo	139

ocho *centros en el extranjero*, instalados en aquellos lugares en donde la afluencia de la flota española es importante; el *buque de apoyo médico asistencial y técnico logístico «Esperanza del Mar»*, que presta, en el primero de los campos citados, asistencia sanitaria a las embarcaciones que lo solicitan dentro de su radio de acción, el banco canario-sahariano; y, por último, la asistencia sanitaria de esta especialidad se completa con los 27 *centros costeros de medicina marítima* ubicados en la mayor parte de las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina y algunos puertos particularmente importantes, con funciones

de medicina preventiva (especialmente, reconocimientos previos a embarque, medicina asistencial a tripulantes a bordo de buques en puerto o fondeados y de coordinación de los procesos patológicos en enfermos que iniciaron su enfermedad en el extranjero, en alta mar o en otros puertos).

Centros de acción formativa

Funcionarán durante 1989 *cuatro colegios* para hijos de trabajadores del mar, donde se imparte la educación integral de alumnos en los nive-

les de Preescolar, Educación General Básica, Bachillerato y Formación Profesional de 1.º y 2.º Grado (Cuadro «D»).

Asimismo, el Instituto cuenta con nueve *guarderías infantiles*, que desarrollan actividades de educación preescolar en las etapas de jardín de infancia y párvulos.

Finalmente, se encuentran en funcionamiento ocho *escuelas de formación profesional náutico-pesquera*, en donde se realizan fundamentalmente actividades de educación permanente de adultos para la obtención de las titulaciones de formación profesional náutico-pesquera, certificados de competencia marinera y formación profesional de 1.º y 2.º grado, y un *Centro Piloto de Formación Ocupacional* que será operativo a lo largo de 1989.

Oficinas de empleo

El Instituto Social de la Marina, para el cumplimiento de los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la restante normativa de aplicación, así como de los fines que tiene encomendados, dispone de una Red de 139 «*Oficinas de Empleo*» (Cuadro «D»), ubicadas, en su mayor parte, en las Casas del Mar del litoral, estando todas ellas coordinadas por el Servicio de empleo, de acuerdo con lo establecido en la estructura orgánica del Instituto Social de la Marina y en el Programa de Empleo y en sus normas de desarrollo.

La red de Oficinas de Empleo del Instituto Social de la Marina tiene como misión la gestión del empleo y desempleo de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial del Mar, actuando en coordinación con la Red de Oficinas de Empleo del INEM, que es la responsable de la ejecución de la política de Empleo a nivel general. ■



Proyectores Marinos Norselight

SAB NIFE



PROYECTOR DE XENON CON CONTROL REMOTO

Nuestra gama se amplía con nuevos modelos: PROYECTORES DE XENON de 450 W, 1.000 W y 1.600 W (éste último con un alcance de 6.000 m a 1 Lux), incorporando nuevos sistemas de alimentación e ignición, así como una simplificación en el procedimiento de cambio de la lámpara.

Ahora el CONTROL REMOTO puede incorporarse también a los proyectores pequeños como el HS-260, 25 Kg., incluyendo el sistema de posicionamiento y el mando remoto.

Hay modelos con lámpara halógena de 250, 500, 600 y 1.000 W.

Si desea más información, no dude en consultarnos.



PROYECTOR HALOGENO CON CONTROL REMOTO



PANEL DE CONTROL

Representante Nife España, Llano Castellano, 13 28034 Madrid. Tel. 729 37 00. Fax 7292997 - Telex 23018

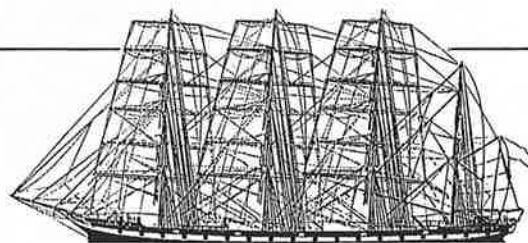
HF SA HIDROFERSA

FABRICA DE CHAVIN, S.A.

INGENIERIA NAVAL E INDUSTRIAL

- Servodirecciones de 0.3 a 35 TM
- Haladores
- Maquinillas eléctricas e Hidráulicas
- Chigres de maniobra
- Molinetes de ancla
- Pescantes para botes
- Grúas hidráulicas y toda la maquinaria para la pesca y maniobra de cubierta

Apto. 1 y 37 - Tel. (982) 56 00 50
Telefax: (982) 56 22 20 - CHAVIN-VIVEIRO (Lugo)



EDICIONES NAVALES

Presenta en España LA GRAN NOVEDAD ofreciendo:

Auténticos planos de buques de guerra y mercantes modernos, buques de vela de carga y combate, vapores, remolcadores, auténticos buques históricos, modelos para radio control, buques de motor y vela para construcción real de INTERES PARA:

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| MODELISTAS NAVALES | MARINOS MILITARES Y MERCANTES |
| COLECCIONISTAS | HISTORIADORES |
| BIBLIOFILOS DE NAUTICA | AFICIONADOS AL MAR Y BUQUES |
| CONSTRUCTORES NAVALES | PROFESIONALES DEL MAR |
| PESCADORES | ESCUELAS DE NAUTICA |

Juan Colomar Torres, capitán de la Marina Mercante, ha concebido y dibujado una vasta colección de planos, cada una de estas obras es una reconstrucción histórica a escala de alta fidelidad así como en detalles del buque.

Estos planos se presentan impresos en varias hojas de tamaño variable según modelo de barco y escala, doblados en formato Din, A3, junto con folletos explicativos y fototipos se presentan encuadrados en carpetas de cartulina impresa a dos tintas con carátula frontal del barco.

Las escalas oscilan entre 1/25, 1/50, 1/80, 1/100, 1/200, 1/225, 1/5, 1/10.

Solicite nuestro catálogo general con grabados y lista de precios remitiéndonos 500 ptas.

VENTAS POR CORREOS A CONTRARREEMBOLSO.

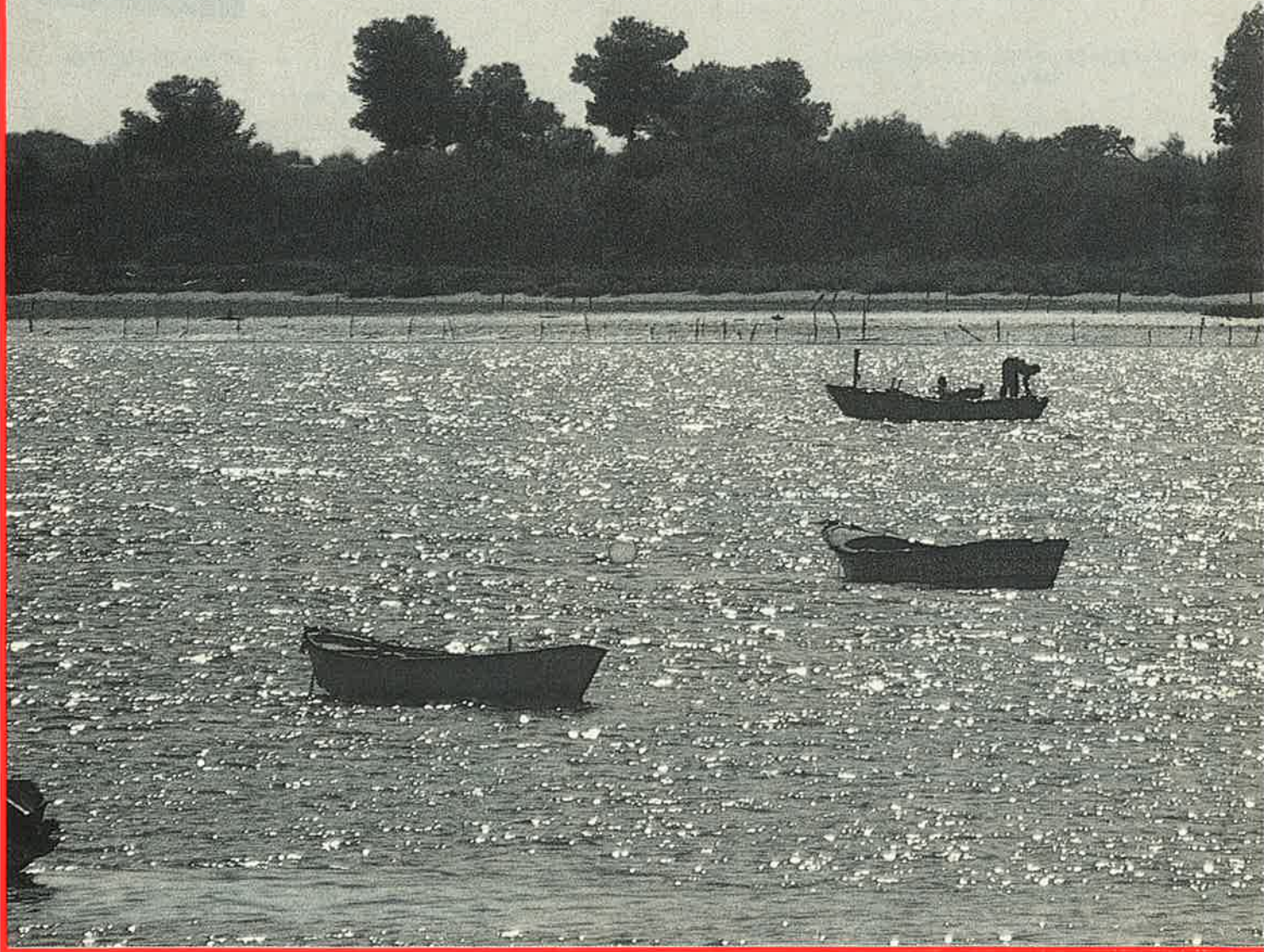
CONDICIONES ESPECIALES A COMERCIOS



EDICIONES NAVALES. Rambla Principal, 75, 1.º
08800 Vilanova i la Geltru (Barcelona)
Para consultar teléf. (93) 893 49 96 - ESPAÑA.

Participación social (y2)

En el anterior artículo, realizado por José Manuel Montero Llerandi, se esbozaron algunos rasgos de La Santilla, barriada de pescadores de Peleñeros, un pueblo andaluz (la denominación de los pueblos que se citan es ficticia, a fin de salvaguardar la identidad de los informantes). Los datos utilizados para la realización de estos trabajos, y que no son extrapolables, están extraídos de estudios intensivos de barriadas de pescadores que están separados, física y socialmente, de las poblaciones a las que pertenecen, y su población vive de la pesca del día.



COMO suele suceder con demasiada frecuencia, la realidad «reconstruida» por la investigación se revuelve contra la realidad «supuesta» por el estereotipo. En efecto, los datos apuntaban un escaso grado de cohesión social entre los pescadores de esta barriada, negando el tópico que supone fuertes lazos sociales entre los miembros de pequeñas comunidades, homogéneas y aisladas.

Pero no crea el lector que La Santilla es un caso aislado. La investigación de Cruz Beltrán sobre la participación social y política de los pescadores revela el desinterés, la desgana, la apatía





Una investigación sobre la participación social y política de los pescadores revela el desinterés, la desgana, la apatía que sienten estas gentes para salir de su marginación.

que sienten estas gentes para salir de su marginación (1). Según el mencionado estudio, dos factores han condicionado la escasa participación social y política de los pescadores: su aislamiento y un bajo grado de instrucción (2).

En general, en la literatura especializada se pueden encontrar abundantes ejemplos que señalan que cuando se da un alto grado de instrucción y de información la participación política y social es elevada; y viceversa (3). Por tanto, cabe presumir que la participación será muy baja en un sector en el que el analfabetismo toma proporciones muy elevadas (ver cuadro 1).

El analfabeto no conoce a fondo las reglas del juego: «Los marineros no entienden de nada. Sólo entienden de pescado» (5). De hecho: «El trabajador de tierra es más reivindicativo que el marinero, no se conforma con cualquier cosa. La causa está en que tiene un nivel cultural más elevado» (6). Según esto, el analfabeto se sentirá menos integrado en su sociedad, en la medida en que el patrón que guíe su comportamiento lo aleje de la participación social y política (7).

El aislamiento es otro rasgo sobresaliente de esta población. «Viven socialmente aislados. (Es-

tán) cerrados en sí mismos. Forman un mundo aparte» (8). En algunos casos, este aislamiento ni siquiera se rompe en las generaciones más jóvenes. Por ejemplo, cuando el colegio no puede cumplir su cometido de facilitar al escolar la comunicación y el intercambio con otros grupos sociales: «La mayoría de los niños que acuden (al colegio público de La Santilla) son de la barriada (de pescadores); los de La Santilla (que no son hijos de pescadores) prefieren desplazarse a Peleoneiros». Esta situación tiende a reforzar el grupo homogéneo de la barriada frente a los otros: «(A los jóvenes) se les considera agresivos, recelosos y desconfiados. Van siempre en pandillas, y se relacionan poco con los otros jóvenes ajenos a su entorno» (9).

Su modo de vida, condicionado en parte por las características de su trabajo, refuerza su desconexión de la vida social: «La participación política del marinero es casi nula, por el desfase cultural que sufre respecto al hombre de tierra. Desfase que proviene de la falta de contacto con la sociedad, de las malas condiciones de vida, sin espacio para leer, para cultivarse, sin la tranquilidad psíquica que da la vida de familia de un trabajador normal de tierra.» Podría pensarse que esta falta de contacto del pescador con su sociedad se debe a sus largas estancias continuadas en la mar. Pero este no es el caso de las barriadas de pescadores que estamos analizando, ya que se dedican a la pesca del día: «En El Dompino, como en el resto de

las barriadas de la costa, no se dan ausencias prolongadas: diariamente están en tierra, aunque con unos horarios indeterminados. Este sector no tiene más obstáculos para la participación activa en la sociedad que su complejo de inferioridad, que es la réplica del abandono y desprecio de que es objeto» (10).

Aislamiento y poca instrucción «lo configuran como un sector totalmente aislado, fuera de la realidad» (11).

También parece admitido que el grado de homogeneidad de la población incide en la participación social y política, de tal modo que cuanto más heterogéneo es el ambiente social más alta es la participación (12). En la barriada de pescadores de La Santilla cabe esperar un bajo grado de participación puesto que dos elementos determinan una fuerte homogeneidad: 1) todos los hombres realizan la misma actividad laboral; y 2) hay un alto grado de endogamia:

—¿Sois hijos de pescadores?

—Sí. Todos hijos de pescadores.

—¿Casados con hijas de pescadores?

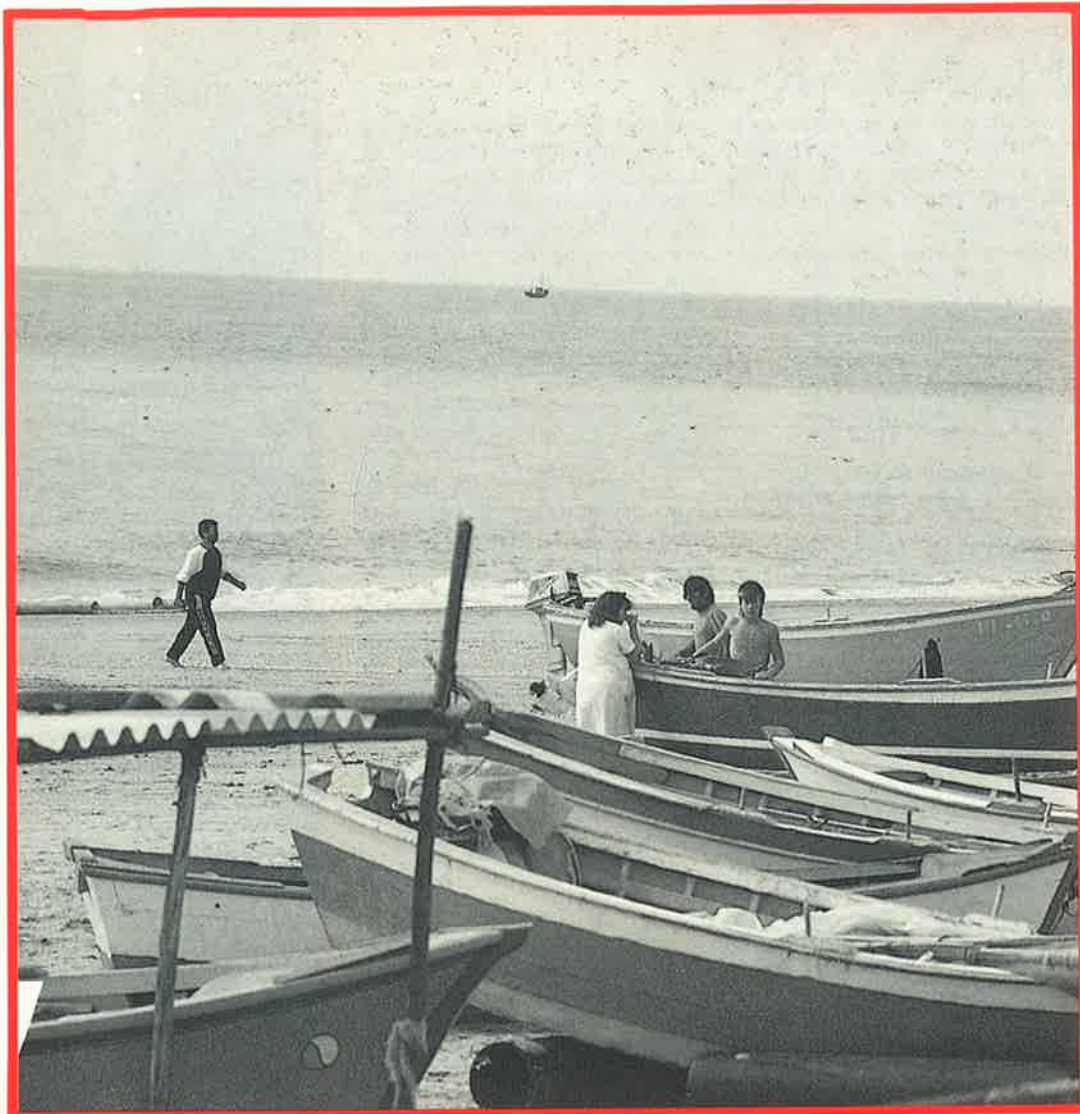
—Sí, de pescadores (de aquí), y, en parte, con hijas de pescado-

Cuadro 1

ANALFABETISMO (%)

Barriadas de pescadores	Cabezas de familia	Mayores de 15 años
La Santilla	53	33
El Dompino	43	31

FUENTE: Ignacio Palacios, «Estudio sobre la situación de la pesca de bajura», 1978, no publicado (4).



res de Isla Princesa. Todo gente de la mar (13).

En estas barriadas de pescadores, el débil entramado de la cohesión social se hace y se deshace cada día, como el manto de Penélope. El tejido no crece porque «hay una conciencia colectiva de marginación del sector que lo hace pesimista, pasivo y conformista» (14). Incluso un sacerdote-informante me señalaba el servilismo como uno de los rasgos de estos pescadores (15). Desde la perspectiva de los pescadores, parece imposible vencer la insolidaridad y el individualismo y establecer los vínculos sociales necesarios para hacer frente organizadamente a sus problemas: «Entre el marinero hay muy poca unión.»

Insolidaridad e individualismo se yerguen ante ellos como fuerzas invencibles. Y desarrollan un discurso fatalista para legitimar su pasividad. «¿Por qué no estamos organizados? Porque cada uno va a lo suyo.» Para terminar renunciando a lo que consideran imposible: «A los marineros es muy difícil unirlos para nada.» Reconocen su insolidaridad: «En el pueblo no se quiere mover nadie por nadie.» Pero la explican como una maldición: «En los sitios más pequeños es donde hay más rencor, más interés el uno por el otro. Casi se alegra la mayoría de lo que le pasa al otro» (16).

En la creación de la conciencia de la marginación interviene la certeza del abandono de los poderes públicos. Los pescadores de La Santilla creen que su barriada es un lugar olvidado por las autoridades (17). 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.» Observadores diferentes coinciden en que sienten «la indefensión, el abandono por parte de los poderes públicos. Un abandono total. Un abandono que ellos ven» (18). Un informe elaborado por una asistente social que hizo trabajo de campo en esta barriada, señalaba: «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» (19).

Pero esta certeza de la marginación también se produce a partir de sus condiciones materiales de vida. Los ingresos medios de las familias de La Santilla son de 700.000 pesetas anua-



En la creación de la conciencia de la marginación interviene la certeza del abandono de los poderes públicos y por sus condiciones materiales de vida.

GENTES DEL MAR

les (20). Ingresos que provienen, en su mayor parte, del trabajo de los hombres en la pesca, aunque algunas mujeres, además de realizar su trabajo doméstico, ayudan a sus maridos en los trabajos de la pesca que se hacen en tierra. Aproximadamente, sólo una de cada cinco mujeres casadas obtiene remuneración económica por la realización de algún tipo de actividad ocasional extradoméstica. Unas trabajan temporalmente en faenas agrícolas, y otras lo hacen en el servicio doméstico, durante los meses de verano. Las solteras «se dedican durante la temporada veraniega al servicio doméstico de los veraneantes; muchas de ellas marchan con (las) familias a las que han servido durante el verano, para seguir en calidad de empleadas de hogar» (21).

Los bajos ingresos de las familias pescadoras de estas barriadas es un dato que debe conjugarse con el tamaño medio de la familia: «El índice de hijos por familia es bastante alto: casi un 60 por 100 de las familias de la barriada son familias numerosas —tienen seis o más miembros—, existiendo varias de 11 y 12 hijos» (22).

Y a esto se le puede añadir la situación de algunas viviendas de esta barriada. «En un estudio que abarcó al 80 por 100 de la población, Ignacio Palacios (analizaba

los índices de hacinamiento, aseo, salubridad y habitabilidad general de esas viviendas, resultando los siguientes (datos para La Santilla y El Dompíro):

Índice de hacinamiento grave:

La Santilla: 63 por 100.

El Dompíro: 27 por 100.

Índice de aseo grave:

La Santilla: 90 por 100.

El Dompíro: 81 por 100.

Índice de salubridad grave:

La Santilla: 20 por 100.

El Dompíro: 46,5 por 100.

Índice de habitabilidad grave:

La Santilla: 67 por 100.

El Dompíro: 32,8 por 100.

El procedimiento seguido para hallar estos índices ha sido el siguiente: para el índice de hacinamiento, el estudio comparativo de la relación existente entre el número de personas que conviven en una vivienda y el número de espacios disponibles. El índice de aseo se ha obtenido mediante el estudio de los servicios sanitarios de cada vivienda. El de salubridad mediante el estudio del grado de contaminación, humedad e insolación de la vivienda. Finalmente, el estudio conjunto de los tres índices anteriores ha aportado el índice habitabilidad» (23).

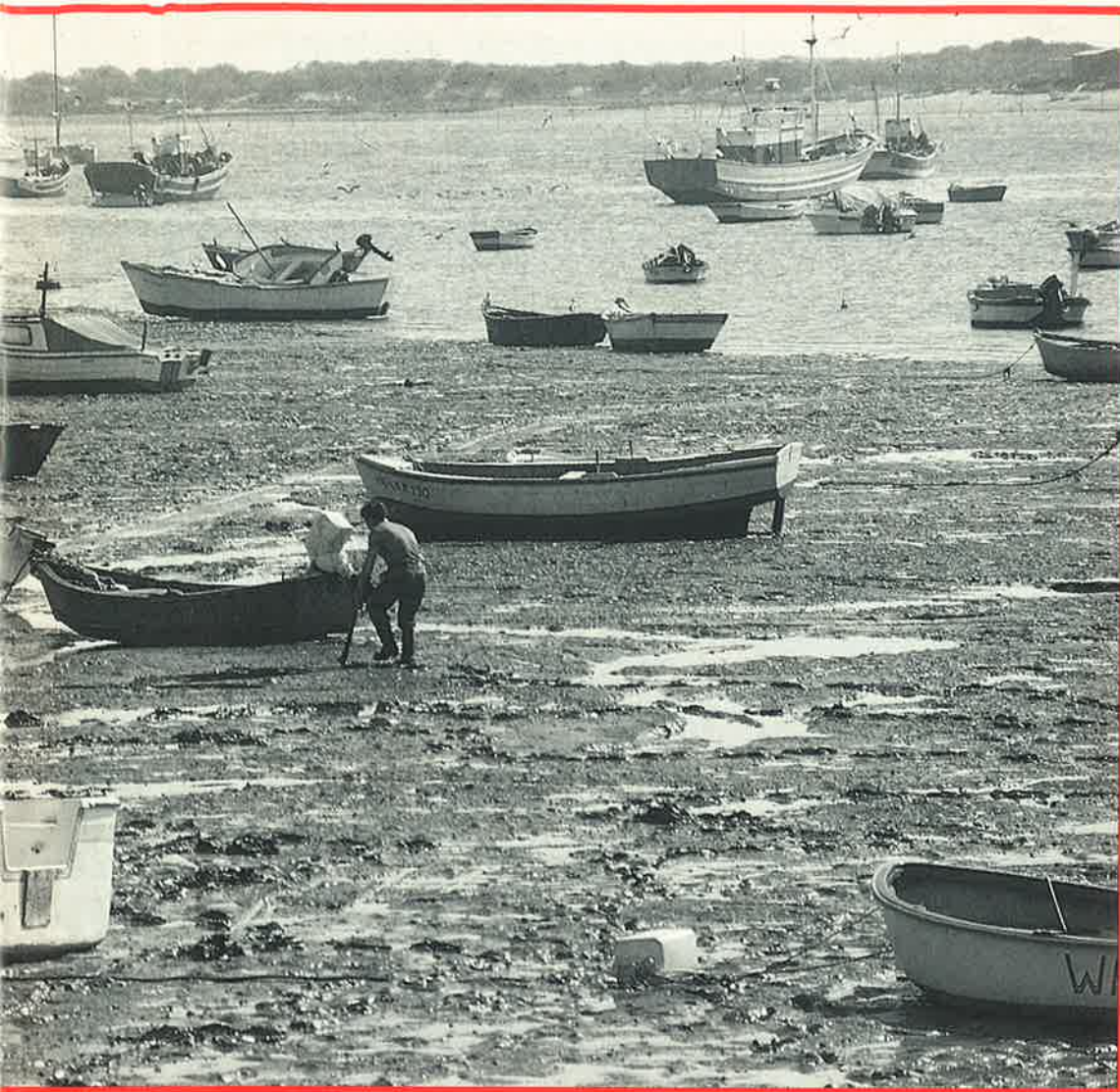
Puesto que desconfían de organizaciones como los sindicatos —«(A los sindicatos) sólo les interesa el tanto por ciento de los plei-

tos, pero no se preocupan» (24)—, y reconocen su incapacidad de organizarse por sí mismos, sólo esperan que, desde fuera, alguien les ayude desinteresadamente: «Nuestro principal problema es que no tenemos a nadie que nos defienda. Aquí debería haber un representante.» «Tenía que haber alguien que defendiera al pueblo.» «Los problemas se resolverían si hubiera personas preparadas (abogados...) que nos ayudaran» (25). Piden y esperan salvadores (26).

La necesidad de un líder es otro de los rasgos de este colectivo, según nos señalaba un sacerdote-informante que ha trabajado con pescadores. Los sacerdotes del «Stella Maris» saben mucho del liderazgo entre los pescadores porque a través de ellos se canalizaron las movilizaciones que terminaron en los primeros convenios colectivos que se firmaron en este sector, en la promulgación de una ordenanza

Algunas mujeres, además de realizar su trabajo doméstico, ayudan a sus maridos en los trabajos de la pesca que se hacen en tierra.





laboral, y en otras acciones para mejorar las condiciones de vida y trabajo de las barriadas de pescadores: «Stella Maris fue el principal motor de aquella lucha porque daba seguridad: la seguridad de la iglesia y el prestigio y respeto a sus dirigentes, que eran curas» (27).

¿Por qué esa necesidad de una intervención desde fuera? Para Cruz Beltrán, estos pescadores llegan a tomar conciencia y «asumen la participación en las tareas, pero son incapaces de proyectar la totalidad de la acción. En este grupo aparecen unos deseos, unas actitudes, que necesitan el complemento de la intervención exterior: la dirección, la fundamentación, el enmarque de la acción a realizar. La conciencia colectiva de (su) aislamiento les conduce a un sentimiento de marginación y un juicio de infravaloración, que completan el círculo vicioso de su incapacidad para el ejercicio del derecho/deber participatorio. Círculo que sólo puede ser vencido por la intervención externa» (28). ■

José Manuel MONTERO
LLERANDI

NOTAS

(1) Véase: Francisco Cruz Beltrán, «Participación social y política de los pescadores», Memoria de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Madrid, abril de 1983, no publicada.

(2) *Ibid.*, página 30.

(3) Véase, por ejemplo, Seymour Martin Lipset: El hombre político, Madrid, Tecnos, 1987.

(4) Citado en: Cruz Beltrán, op. cit., página 53.

(5) Grupo de esposas: *Ibid.*, página 20.

(6) Entrevista al Director General de Pesca de la Junta de Andalucía: *Ibid.*, página 142.

(7) Cruz Beltrán: op. cit., página 110.

(8) Bella Contreras Rodríguez: «Estudio de la Barriada Nuestra Señora del Carmen», Escuela Universitaria de Trabajo Social de Sevilla, junio, 1988, no publicado, página 34.

(9) *Ibid.*, páginas 23 y 33.

(10) Entrevista al Director General de Pesca de la Junta de Andalucía. Cruz Beltrán: op. cit., páginas 103 y 142.

(11) *Ibid.*, página 130.

(12) *Ibid.*, página 84.

(13) Extraído de entrevistas en profundidad con pescadores de La Santilla.

(14) Cruz Beltrán: op. cit., página 95.

(15) Extraído de una entrevista en profundidad con un sacerdote-informante.

(16) Grupo de pescadores: *Ibid.*, páginas 129, 130, 131 y 133.

(17) Bella Contreras Rodríguez: op. cit., página 38.

(18) Extraído de una entrevista en profundidad con un sacerdote-informante.

(19) Véase: Revista Mar, número 263, octubre, 1988, Madrid, ISM, página 73.

(20) Bella Contreras Rodríguez: op. cit., página 19.

(21) *Ibid.*, página 19.

(22) *Ibid.*, página 28.

(23) Véase: Cruz Beltrán, op. cit., páginas 97, 98 y 99.

(24) Grupo de técnicos: *Ibid.*, página 137.

(25) Grupo de pescadores y Grupo de técnicos: *Ibid.*, páginas 130 y 138.

(26) Grupo de técnicos: *Ibid.*, página 138.

(27) Entrevista al Director General de Pesca de la Junta de Andalucía: *Ibid.*, página 142.

(28) *Ibid.*, páginas 102 y 130.

VIZCAYA

LISTAS NEGRAS EN LA MARINA MERCANTE



La Federación de Transportes y Telecomunicaciones de UGT de Vizcaya denuncia la existencia, en el sector de la Marina Mercante, de «listas negras» elaboradas por las empresas navieras. El haber ejercido el derecho a la huelga, reconocido por la Constitución, en defensa de sus reivindicaciones laborales, es motivo más que suficiente para pasar a figurar en dichas listas, según un comunicado remitido por la Federación de Transportes de UGT.

Una prueba evidente de esta situación se está produciendo en Naviera Vizcaína, S. A., siempre según el citado comunicado, cuyo presidente lo es a la vez de ANAVE. Ya se han dado situaciones en las que, ante la solicitud de un puesto de trabajo en el que existían vacantes, y a pesar de reconocerse que el solicitante está altamente cualificado para ocupar el puesto en cuestión, tal petición resultaba finalmente denegada.

La negativa de Naviera Vizcaína, S. A. se basa en que *no puede ni debe aventurarse a que el trabajador pueda ejercer influencia alguna en la flota, pues sería de lamentar que se reprodujeran entre sus tripulaciones situaciones que el trabajador recordara todavía.*

En concreto, el trabajador rechazado, al que hace referencia el comunicado de UGT, for-

maba parte de la tripulación del superpetrolero «Barcelona», hundido en aguas del Golfo Pérsico por la aviación iraquí. Este barco, como recordarán nuestros lectores (ver MAR, número 260), había sido noticia poco antes al protagonizar, sus 32 tripulantes, frente a las costas de Egipto, una huelga como protesta por el despido de dos compañeros de máquinas que se negaron a realizar horas extraordinarias. También plantearon otras reivindicaciones, como era la negociación de un suplemento por navegar en zona de guerra. El capitán alegó motín a bordo y la policía egipcia desalojó a sus tripulantes. Los 32 despidos fueron declarados nulos por Magistratura de Trabajo.

En el caso que ahora se menciona como ejemplo, el que este trabajador participase en dicha huelga es el motivo, reconocido por Naviera Vizcaína, como se desprende de lo señalado anteriormente, para denegar su solicitud de trabajo.

«Ante la evidente existencia de listas negras —prosigue el comunicado— y prácticas anti-sindicales, la Federación de Transportes y Telecomunicaciones de UGT de Vizcaya manifiesta su rotunda repulsa a estas situaciones.» ■

El haber ejercido el derecho de huelga, en defensa de reivindicaciones laborales, es motivo más que suficiente para figurar en las «listas negras», según denuncia efectuada por la UGT de Vizcaya.

INVERSIONES PORTUARIAS



A unos 27.000 millones de pesetas se elevan las inversiones previstas por el Programa Nacional de Infraestructura Portuaria, según anunció recientemente en Bilbao la presidenta del FROM, Rosa Fernández de León.

El Programa de Infraestructura Portuaria, que será aprobado en breve por el Gobierno, recoge las necesidades básicas para comercialización en 167 puertos pesqueros españoles. El plan de inversiones, señaló Rosa Fernández, fue elaborado por el Gobierno en colaboración con las comunidades autó-

nomas que tienen competencias en esta materia.

De los 27.000 millones de pesetas, unos 17.000 millones corresponderán a los puertos de competencia autonómica y los 10.000 millones restantes se dedicarán a los puertos de titularidad estatal. Según precisó la presidenta del FROM, de la parte correspondiente a los puertos de competencia autonómica, 1.300 millones serán invertidos en puertos pesqueros del País Vasco.

Para Rosa Fernández, la situación del sector pesquero, después de tres

años de permanencia en la Comunidad Europea, ha experimentado evidentes e importantes cambios que le han beneficiado. En un primer momento, precisó, fue necesario un esfuerzo enorme de adaptación, tanto del propio sector como de la Administración, esfuerzo que aún no ha terminado, y es en esta etapa cuando se ha producido un ajuste estructural que está reportándole una mejor situación. Subrayó, asimismo, que en el aspecto de la comercialización, del que se encarga específicamente el organismo que preside, es donde se han producido los cambios más bruscos en el sector pesquero, «sobre todo con la creación de las organizaciones de productores pesqueros».

Rosa Fernández hizo alusión, asimismo, a la presidencia española de la Comunidad, «período en el que tenemos que seguir demostrando el protagonismo pesquero español» —el 60 por cien de los pescadores de la CE son españoles—, «pero eso no quiere decir —prosiguió la presidenta del FROM— que España vaya a beneficiarse unilateralmente con su presidencia comunitaria de un asunto que atañe a un club de doce países». ■

RAFAEL LOBETO, DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE

Rafael Lobeto Lobo es el nuevo director general de la Marina Mercante, tras la designación realizada por el Consejo de Ministros celebrado el pasado 20 de enero. El nuevo director general de la Marina Mercante sustituye en el cargo a José Antonio Madiedo.

Abogado y capitán de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, de 39 años, era hasta ese momento subdirector general de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina. ■

GALICIA

GOTA LARSEN: UN NUEVO CASO «HEEREMA»

Cerca de 200 marineros, que hasta principios del mes de diciembre formaban parte de las tripulaciones de tres

buques de la empresa noruega Gota Larsen, podrían haber perdido su empleo tras la nueva venta de sus barcos,



segunda que se efectúa desde el pasado 3 de diciembre. A esta situación se añade el de la contratación, para sustituir a los antiguos trabajadores, de personal procedente de Filipinas. Este caso guarda similitud con la situación en que se vieron inmersos los trabajadores empleados por la empresa holandesa Heerema (ver MAR, número 262, y el informe sobre las noticias del mar, que aparece en este mismo ejemplar).

Sin embargo, fuentes sindicales señalaron que la gravedad es, en este caso, menor que la producida en el de Heerema, dado que capitanes, oficiales y personal muy especializado no se ha visto, hasta el momento, afectado por esta situación.

Como en el anterior caso, los marineros vuelven a ser, en su gran mayoría, gallegos. El Sindicato Libre de la Marina Mercante ha realizado un llamamiento para que todos los afectados se pongan en contacto con dicho sindicato —en sus sedes de Vigo y La Coruña—, a fin de evaluar la medida adoptada por la naviera Gota Larsen.

La mayoría de los trabajadores gallegos llevaban prestando sus servicios en dicha naviera entre cinco y veinte años.

Hasta hace unos cuatro meses, las tripulaciones de la naviera Gota Larsen eran contratadas a través de la agencia Candina —según información recogida por «La Voz de Galicia»—, que dispone de oficinas en Bilbao. Desde esas fechas, la compañía optó por establecer su propia agencia, momento en que empezó a disminuir la contratación de españoles en favor de personal de nacionalidad filipina.

Según el SLMM, el caso no es tan grave como el de Heerema, aparte de por lo ya señalado, porque en el caso de la empresa holandesa, ésta estaba formada por capital suizo y navegaban sus barcos con bandera panameña. Ahora, se trata de una empresa Noruega, sometida a la legislación de ese país y a la normativa laboral internacional.

Por su parte, los trabajadores gallegos han empezado a valorar el incierto futuro de sus puestos de trabajo al comprobar que, desde Navidades, la empresa no se ha puesto en contacto con ellos, al contrario de lo que ocurría en temporadas anteriores. Los que intentaron ponerse en contacto con la compañía se encontraron, como única explicación, el que se fueran buscando otro trabajo. ■

CANARIAS

DENUNCIA DEL SLMM

El Sindicato Libre de la Marina Mercante, en su denuncia, solicita que ante la Inspección de Trabajo y en la Comandancia Militar de Marina, contra la Naviera Antonio Armas Curbelo, por falta de seguridad.

Esta Naviera es acusada por el SLMM de incumplir el artículo 21, apartado segundo, del Real Decreto 2001/83, en cuanto a las horas de guardia en la mar.

Siempre según el sindicato denunciante, los buques de la citada naviera —«Punte Canario», «Volcán de Tamia», «Volcán de Tinache» y «Volcán de Tisalaya»— sólo navegan con el capitán y el primer oficial en cubierta y, en máquinas, con jefe y primer oficial, lo que supone la realización de guardias con más de cuatro horas de duración.

El Sindicato libre de la Marina Mercante, en su denuncia, solicita que se efectúen las pertinentes inspecciones al estarse produciendo una posible infracción laboral y en materia de seguridad, y conseguir que la actual situación se varíe de modo que se ajuste a las normas legales establecidas. ■

ESCUELA-TALLER DE CULTIVOS MARINOS

En la Casa del Mar de la Playa de San Marcos se imparten, desde el pasado día 30 de diciembre, las clases del curso de la Escuela-Taller de Cultivos Marinos, a las que acuden 42 alumnos, de los que el 80 por cien son mujeres.

El curso, que consta de dos ciclos de seis meses cada uno, está impartido por cuatro biólogos, una pedagoga, un profesor de EGB y un animador.

El curso, como se señalaba, consta de dos ciclos, y es a partir del segundo de estos ciclos, de seis meses de duración, cuando se les hace a los alumnos un contrato laboral, por el que cobran el 75 por cien del salario mínimo interprofesional (unas 33.000 pesetas), más el transporte para los que vivan fuera de la localidad de Icod. El presupuesto total del curso es de 44 millones de pesetas.

Por otro lado, y según recoge el periódico *El Día*, el ayuntamiento ha gestionado, ante el INEM, la forma de crear una planta de cultivos marinos en



Icod de los Vinos. Todas las gestiones se han canalizado a través de la Cofradía de Pescadores de San Marcos, por

entender las autoridades locales y provinciales que es una actividad relacionada con sus fines. ■



PAIS VASCO

BOTADURA DEL «FELIPE RUANO»

Desde la factoría de la Sociedad Anónima Balenciaga, en Zumaya, se procedió a la botadura del atunero congelador «Felipe Ruano». El acto revistió gran expectación para contemplar como este buque efectuaba su primer contacto con el agua, en un puerto de dimensiones tan reducidas, como es el de Zumaya.

El buque tiene una eslora de 66 metros y una manga de 13,60 metros, calculándose en 6,35 su calado medio. Estará propulsado por un motor de 4.690 HP, y ha sido construido a petición de los armadores de Pesquera Vasco-Montañesa, S. A. de Bermeo, quienes parecen estar interesados en la construcción de un nuevo barco de semejantes características. ■

CULTIVOS EN CAUTIVIDAD

Para 1995, la producción española de peces y crustáceos marinos en cautividad se habrá multiplicado por siete. Estas previsiones se realizaron en un reciente simposio celebrado en Barcelona, al que asistieron expertos de Francia, Italia, Reino Unido y España, y que estaba dedicado a la acuicultura en el Mediterráneo. Esta zona ofrece, según los investigadores, mayores posibilidades para determinadas especies por sus condiciones climatológicas.

Según las mencionadas previsiones, para 1995 la producción de peces y crustáceos en cautividad llegará a las 3.500 toneladas, mientras que la de moluscos aumentará, en el mismo período, en 80.000 toneladas sobre las 300.000 actuales.

El Estado español, una de las principales potencias pesqueras mundiales, no tiene un potencial parejo en la producción acuícola, si bien en algunas especies se sitúa en los primeros puestos de la producción mundial, como en el caso del mejillón, con más de 200.000 toneladas anuales.

Según Rosa Flos, directora de la Escuela Superior de Agricultura de Barcelona, la producción de ostras y almejas se incrementará, en el plazo de tiempo anteriormente mencionado, desde las 3.000 toneladas actuales hasta las 10.000.

El futuro del sector acuícola está asegurado por cuanto el Estado español es uno de los principales consumidores mundiales de pescado, con una media de 40 kilos por habitante y año. Galicia, Andalucía y Catalunya son, por este orden, las principales comunidades productoras, y se dedican, especialmente, al cultivo de mejillo-



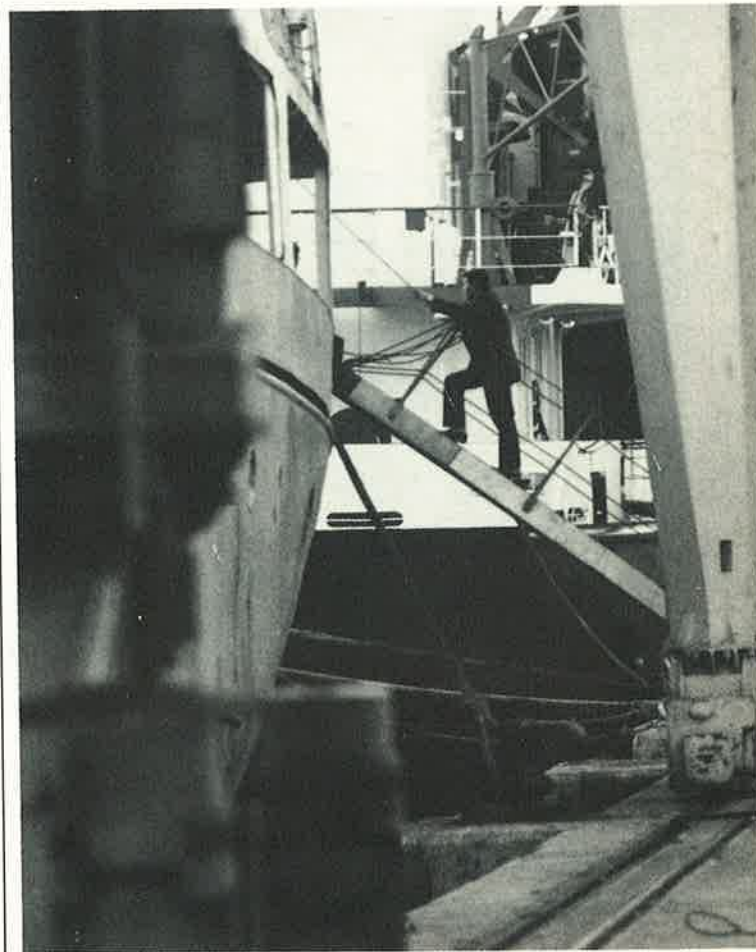
nes, lubina, dorada, rodaballo, lenguado, ostra y langostino, entre otras especies. ■

ESTIBADORES EN HUELGA

Aunque la Sociedad Estatal de Estiba (Sestiba) ha decretado el levantamiento del cierre patronal del Puerto de Tenerife, los estibadores han anunciado que continuarán realizando una huelga intermitente.

Los portavoces de los estibadores manifestaron que no entendían esta decisión *puesto que la situación es la misma que la existente el día 15 de diciembre*, fecha en que se decretó el cierre patronal. El presidente de Sestiba, Guillermo Bencomo adujo entonces, a la hora de decretar el cierre, *que la situación era inadmisibile debido a la huelga, que con carácter intermitente mantenían los trabajadores portuarios*.

Los portavoces de los estibadores, en rueda de prensa, ma-



nifestaron que no se oponen al plan de reestructuración, siempre que esté dentro del marco legal y se vaya llevando a la práctica en un plazo de cinco años. Los estibadores se oponen a que se efectúe una reducción rápida del 45 por cien de la plantilla. Asimismo, expresaron su preocupación por la posibilidad de que la reestructuración conduzca, a la larga, a que la Sociedad Estatal de Estiba aumente sus activos inmovilizados. Se mantienen en la idea de que el cierre patronal fue ilegal, y calificaron la medida de «salvajada», pues sólo afectó a los trabajadores y no a las empresas que contrataron personal para continuar realizando las operaciones de estiba.

Por otra parte, en la mencionada rueda de prensa, manifestaron tener pruebas de que, durante la huelga, se aceptaron y cumplieron los servicios mínimos, por lo que no estaba justificado ni el cierre patronal ni

la contratación de personal ajeno al colectivo de estibadores. *Magistratura será la que tenga que pronunciarse sobre la legalidad o ilegalidad de la medida.* ■

AUMENTO DEL ANCHO DE MALLAS

El ancho de las mallas de pesca podría aumentar en cinco milímetros, entre otras actuaciones, caso de que se lleven adelante una serie de medidas técnicas que está preparando la Comisión Europea, con el fin de proteger a los langostinos. Entre otras, las medidas consistirían en aumentar de 50 milímetros a 55 el ancho de las mallas de pesca, así como autorizar redes de dos tamaños para

la pesca simultánea de varias especies.

Esta medida tendrá especial incidencia en el mar Cantábrico, aunque son los pescadores británicos, y especialmente los escoceses, los más afectados por estas especificaciones técnicas en las artes de pesca comunitaria. ■

LA CRISIS DEL SECTOR NAVAL

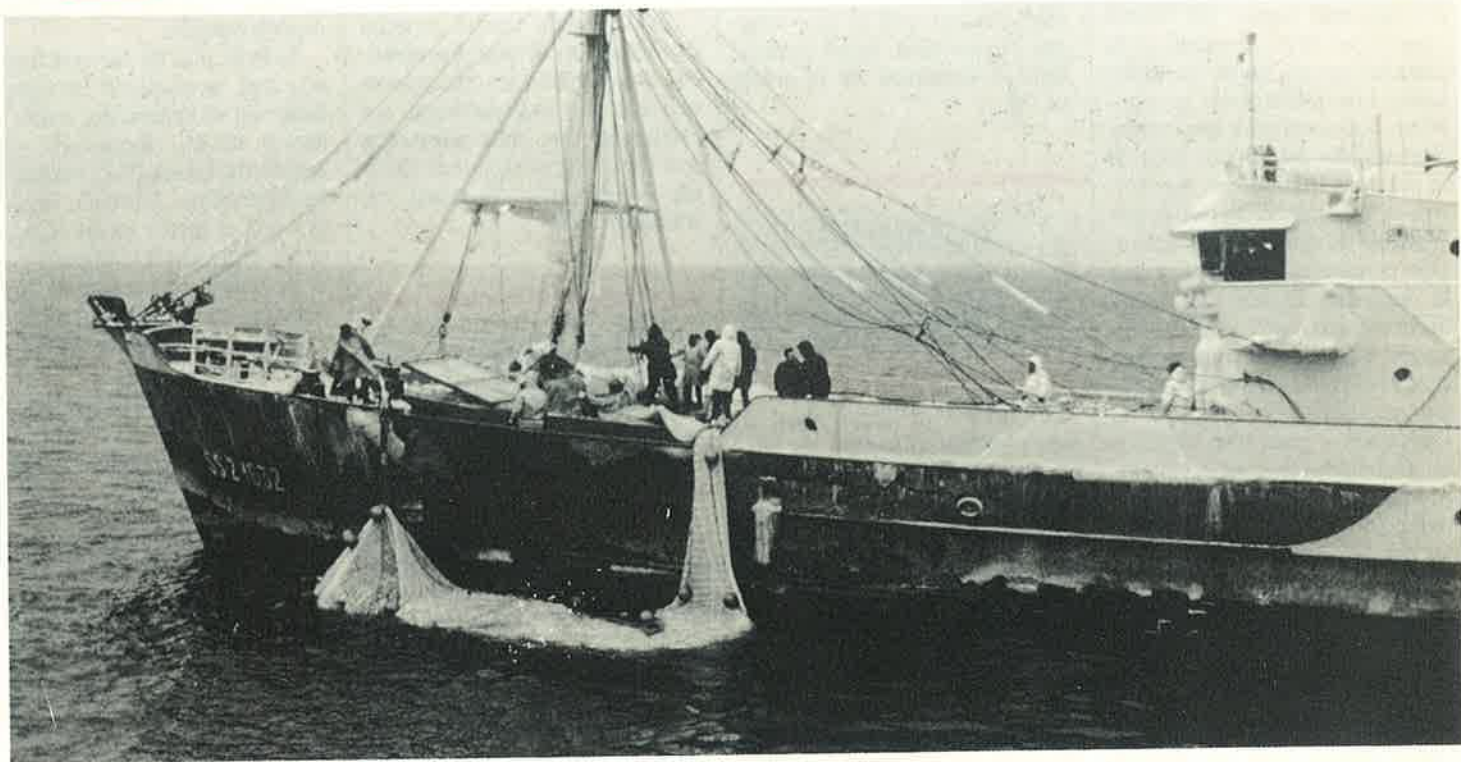
La fuerte reestructuración del sector naval, con descenso del empleo y de la capacidad de producción, ha provocado que los astilleros europeos hayan desaparecido de entre los primeros puestos de los países con un fuerte sector naval. Las únicas excepciones serían las de

Alemania Federal y Francia, gracias a que lograron una alta especialización.

Esta es una de las conclusiones que se pusieron de manifiesto en el seminario, sobre el sector naval, organizado por Izquierda Unida (IU), realizado recientemente. También se afirmó que el sector naval español se ve obligado a competir con el de países con costes de producción más bajos, como consecuencia de la reconversión y la reindustrialización.

Entre las conclusiones del seminario, sobre las que IU basará diversas medidas de tipo político-institucional y social, destaca la influencia que la crisis económica ha tenido en el sector y que ha motivado la redistribución de las industrias hacia otros países. Igualmente, IU propone la necesidad de la especialización como forma de aliviar la actual situación de crisis por la que atraviesa el sector. ■





PESQUEROS DETENIDOS

Un total de 147 barcos pesqueros españoles fueron detenidos durante el pasado año por patrulleras de diferentes países, según un informe elaborado por el programa «Onda Pesquera». Para su puesta en libertad, los respectivos armadores, entre multas y fianzas, tuvieron que desembolsar más de 600 millones de pesetas.

Sin embargo, estas cuantías fueron inferiores a años anteriores, sobre todo si se comparan con 1987, en que el importe de los pagos fue de casi 1.700 millones de pesetas. De los 147 barcos detenidos, 17 fueron puestos en libertad sin cargos.

Las sanciones más elevadas correspondieron al mes de noviembre, cuando dos armadores gallegos tuvieron que depositar, ante las autoridades marítimas canadienses, 50 millones de pesetas para la puesta en

libertad de sus respectivos barcos.

A pesar de que la cuantía fue inferior a la de años anteriores, como se señalaba anteriormente, el número de detenciones ha permanecido estable. El pasado año se registraron dos detenciones más que en 1987, y 46 más que en el 86.

El mayor número de apresamientos se produjo, al igual que en años anteriores, en las costas marroquíes, con 46. Le siguen Irlanda, con 42; Francia, con 31; y Portugal, con 13.

El estudio elaborado por «Onda Pesquera» señala que, además esos 147 apresamientos en puertos extranjeros, se produjeron seis detenciones en los puertos españoles de Ayamonte, Pasajes, Riveira y Vigo.

Prosigue el informe con el reparto geográfico de los puertos base de los pesqueros detenidos. La zona más afectada fue Galicia, con 53 detenciones; seguida de Andalucía, con 48; y el País Vasco, con 23.

En cuanto a los puertos a los que pertenecían los barcos detenidos, siempre según el citado informe, destacan los de Vigo, al que pertenecen 26 de los

pesqueros retenidos; La Coruña, con 14; y Puerto de Santa María, con 16 apresamientos. Destacan, asimismo, los puertos de Ondárroa, Isla Cristina, Marín, Punta Umbría y Almería.

«Onda Pesquera» finaliza, en su informe, señalando que los meses en los que se produjeron mayor número de detenciones en 1988 fueron marzo, con 33; noviembre, con 27; y, mayo, con 17. ■

AYUDA FINANCIERA DE LA CEE

El coste de la acción común para la mejora y adaptación de las estructuras del sector pesquero y de la acuicultura, para el período 1987-1991, fue estimado en 800 millones de ecus.

Con anterioridad al 31 de marzo del pasado año se recibieron, en la Comunidad Europea, un total de 1.689 solici-

des de ayuda. La Comisión, una vez consultado el Comité Permanente de estructuras de la pesca, admitió 550 solicitudes de ayuda, cuyo importe total se evalúa en unos 44 millones de ecus. España es, con gran diferencia, el estado miembro con mayor número de ayudas concedidas, con 151. Según el tipo de inversión, 76 de las solicitudes admitidas corresponden a la modernización de barcos; 74, para la acuicultura; y una, para arrecifes artificiales (esta ha sido la única ayuda concedida por la Comunidad Europea).

Al Reino Unido le han sido concedida 94 solicitudes de ayuda (73 correspondientes a la modernización de barcos y 21 para el sector acuícola). Le siguen Italia, con 79 proyectos admitidos; Dinamarca, con 60; Francia, con 55; Portugal, con 37; Irlanda, 26; Grecia, 23; República Federal de Alemania, 10; Holanda, 9; y, finalmente, Bélgica, con seis proyectos admitidos.

Todos los proyectos que obtuvieron ayudas fueron considerados de interés para la Comunidad Europea. ■



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



Fuera de serie

Cada uno de nuestros buques tiene un destino:
rentabilizar la inversión del armador que lo contrata.
Desde 1919, sólo hemos construido buques "fuera de serie".
En tecnología, precio, condiciones financieras,
plazo de entrega, capacidad de carga...

Por eso, también, armadores de todo el mundo conocen
el código de nuestro télex: 83049 ELCSA E.

A usted también le interesa un "fuera de serie": VULCANO.



INDUSTRIAS
VULCANO
VIGO

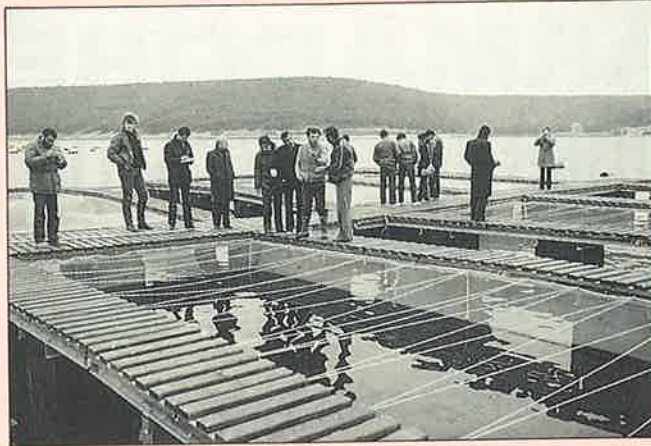
Santa Tecla, s/n.
36207 Vigo (Pontevedra)

También en pequeño!

Te interesa saber...

Enseñanzas Superiores de Marina Civil

A propuesta de los Ministerios de Educación y Ciencia y Transportes, Turismo y Comunicaciones, se aprobó un Real Decreto (BOE, 20 de diciembre) sobre la integración de las Enseñanzas de la Marina Civil en la universidad. Los alumnos que superen el primero, segundo y tercer ciclo de los estudios universitarios de la Marina Civil obtendrán, respectivamente, los títulos de diplomado, licenciado y doctor que corresponda. Estos títulos tendrán carácter oficial y serán válidos para todo el Estado. Los titulados por las actuales Escuelas Superiores de la Marina Civil conservarán todos los derechos correspondientes a las titulaciones a que se refiere el Real Decreto 2841/1980. ■



Calidad del agua en la acuicultura

En cumplimiento de la normativa comunitaria, y por un Real Decreto del Ministerio de Agricultura publicado en el BOE el pasado 20 de enero, se han fijado las condiciones de calidad que deben tener las aguas destinadas a la cría de moluscos mediante instalaciones de acuicultura. En esta disposición se establecen las características que han de reunir las aguas costeras para que, en ese medio, sea posible el cultivo controlado de esas especies. Finalmente, se fijan también los plazos para la declaración de las aguas utilizadas. La Administración realizará periódicamente los correspondientes muestreos del medio. ■

Calendario laboral

Para este año, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha fijado un calendario laboral donde los días festivos retribuidos y no recuperables serán los siguientes: 6 de enero; 23 y 24 de marzo; 1 y 25 de mayo; 25 de julio; 15 de agosto; 12 de octubre; 1 de noviembre y los días 6, 8 y 25 de diciembre.

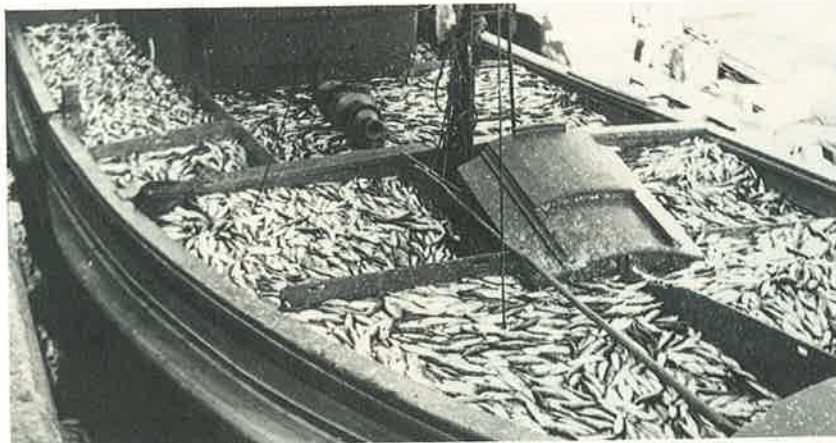
Los días 6 de enero, 23 de marzo, 25 de mayo y 25 de julio pueden ser sustituidos en las correspondientes comunidades autónomas.

Salario Mínimo Interprofesional

Desde el 1 de enero, de acuerdo con el Real Decreto del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, al Salario Mínimo Interprofesional (SMI) ha experimentado un aumento del 6 por cien.

Para los trabajadores con edades superiores a los 18 años, el SMI se fija en 1.556 pesetas diarias y en 46.680 pesetas al mes. Los trabajadores de diecisiete años percibirán 955 pesetas diarias y 28.650 pesetas al mes. Finalmente, los trabajadores con dieciséis años percibirán un SMI de 601 pesetas diarias y de 18.030 pesetas por mes (BOE, núm. 14/1989). ■

Ayudas por la paralización temporal de barcos



Por un Real Decreto del Ministerio de Agricultura publicado en el BOE el pasado 20 de enero, la Administración ha establecido un nuevo marco para la concesión de ayudas nacionales a los barcos con menos de 18 metros de eslora que se vean obligados temporalmente a paralizar su actividad. Para las embarcaciones con más de 18 metros de eslora ya están previstas ayudas de la Comunidad Europea. La nueva disposi-

ción incluye en este colectivo a muchos barcos nacionales que no pueden acceder a los apoyos de Bruselas.

Las ayudas dispuestas están destinadas a los barcos que, en virtud de los acuerdos internacionales, faenen en caladeros de otros países y cuya paralización sea obligada en virtud de las condiciones que figuran en esos acuerdos para recuperar los recursos. ■



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.

GMR/CEB/87C



TECNOLOGIA EN ACCION

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) 260 700 / 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 CEPSAE
--	--	---	--	--	--	---	--

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
Tel.: 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 Dominguez Peña, s/n. Pro. 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)
Tasmar, 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. Cía. 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