

Mala temporada, a pesar de la recuperación final



Dos momentos bien diferenciados del fenómeno turístico español. Si no modificamos nuestra infraestructura, el futuro que nos aguarda será verdaderamente desolador

TURISMO: AJUSTE DE CUENTAS

Una de las elecciones básicas de estas vacaciones 1980 a nivel práctico ha sido conocer cómo la infraestructura de nuestro turismo dista mucho de estar a la altura de las circunstancias. Es evidente que la industria del sector requiere un nuevo planteamiento a todos los niveles, especialmente en lo que respecta a los nuevos modelos de empresa turística, equipamiento, servicios y planteamientos a medio y largo plazo.

Es cierto que el turismo español ha sufrido en la presente campaña por diversas cuestiones, y no solamente la «influencia» negativa del terrorismo, sino también la crisis económica generalizada y fundamentalmente por el alza continuada de los precios en nuestro país.

Sin embargo, hay, a mi entender, razones objetivas que aconsejan un cambio de ciento ochenta grados en la manera de entender la industria turística en España.

Por un lado, los españoles ya no somos los españoles de los años sesenta, cuando cualquier turista extranjero representaba para nosotros un «plan Marshall» pequeño y renovador; hoy, a diferencia de entonces, España es un país democrático, con una voluntad política en la mayoría de sus ciudadanos de hacer de este suelo un país moderno, progresista y occidental.

Tampoco somos los españoles de esta hora —aunque, claro está, todavía queda mucho por hacer— unos pueblerinos —concebido el término en su peor acepción— «que no han visto todavía el mar».

SENTIDO PROGRESISTA

La consideración de todo este tipo de cuestiones nos llevaría sin duda a una conclusión muy clara: lo que hay sirve para poco, como no sea para mantener una demanda escasa y pobre que no servirá ni para mantener los puestos de trabajo ni las instalaciones hoy en marcha.

Hay que ordenar el sector —cuestión urgente y básica para todos, puesto que representan muchos puestos de trabajo y muchas divisas— con toda celeridad, sin olvidar que los tiempos presentes exigen nuevos postulados a todos los niveles.

Debe surgir una nueva empresa turística, mejorar los equipamientos, servicios y trabajar a medio o largo plazo

Quizás el primero de ellos podría pasar por la exigencia a los empresarios en la aceptación de la nueva situación dentro del marco de la economía de mercado que tanto «pian» en otras ocasiones.

Y ello llevará consigo que el papá Estado no vele por ellos de manera discriminada y, sobre todo, que no se vea obligado a socializar unas pérdidas que solamente la mala gestión o la codicia a destiempo proporcionaron.

Una mejora en la calidad de los servicios parece una condición absolutamente necesaria para progresar.

HACIA UNA MAYOR PROFESIONALIDAD

Otro de los puntos que se echa de más en falta en los servicios turísticos españoles es la falta de profesionalidad en un número considerable de las personas que se dedican al negocio.

Esta es una responsabilidad que también compete a los poderes públicos, dado que a éstos les corresponde la formación y capacitación de los ciudadanos.

MADRID, PIEDRA DE TOQUE

Madrid, por su particular situación de capital del Estado y depositaria de una serie de «valores turísticos» de primera magnitud —citemos sólo a título de ejemplo el Museo del Prado—, requiere un tratamiento especial y un cuidado extraordinario a la hora de valorar el hecho turístico. Este ha sido un mal año para la provincia. Aunque muchos madrileños se hayan quedado en la provincia debido fundamentalmente a la falta de «liquidez» que el señor García Añoveros dejó en sus arcas.

El fenómeno turístico, característico de nuestra época y que conlleva unos fenómenos sociológicos de gran envergadura, llama de nuevo a las puertas de este país. Aunque evidentemente los signos son distintos.

Cómo serán que nos vamos fuera. Por algo será.

No toleran las críticas de economistas independientes

LA CEOE PIERDE LOS PAPELES

El profesor Enrique Fuentes Quintana ha respondido duramente a las críticas que se le han venido formulando desde distintos sectores de la patronal CEOE.

La CEOE no puede admitir que se le haya hecho una crítica a su programa económico y, como dice Fuentes Quintana, han destapado su caja de truenos «pidiendo que una serie de señores sean eliminados o exportados de la actual economía española».

La gran patronal, por otra parte, ha amenazado al Gobierno si las ideas de la CEOE no se cumplen o no fuesen aceptadas. No parece la mejor manera en esta etapa democrática.

Quizá esta salida de tono sirva claramente para ver que algunos empresarios poderosos que dirigen la primera patronal del país —y la única— no han aceptado todavía las reglas de la democracia, y sus hábitos les son muy ajenos.

Otra cosa sería el enjuiciamiento de la desastrosa marcha económica del país, en la que alguna culpa tendrán los patronos.

Desde luego, no parece que pueda arreglarse «achatarando» o «eliminando» a quienes no piensen como ellos. Afortunadamente, esto, aquí y ahora, no es ni Chile ni Bolivia.

Nuestros empresarios no pueden tolerar que economistas independientes realicen críticas a programas económicos que no miran tanto el beneficio global de la colectividad como el interés personal y partidista.

NOTAS ECONOMICAS Y LABORALES

— El agravamiento de la crisis energética ha determinado al Gobierno a forzar el calendario del PEN y acelerar el cumplimiento de las directrices aprobadas por el Congreso de los Diputados. En la actuales circunstancias es uno de los desafíos más acuciantes que tiene planteados la sociedad española: nuestra supervivencia económica y la capacidad de remontar la crisis depende en buena medida de que seamos capaces de dar una respuesta al problema del petróleo, ha dicho el comisario de la energía, Luis Magaña.

— Mientras tanto aumentan las reservas de petróleo en el mundo. Todos los países, fundamentalmente los occidentales, han elevado el número de «stocks» de gasolinas y gas-oil. Los observadores estiman que los precios podrían sufrir una estabilización.

— Veintiocho comarcas deprimidas españolas se encuentran en trance de despoblación. Estas comarcas se encuentran en las regiones de Andalucía, Aragón, Canarias, Extremadura y Galicia. Estas comarcas representan niveles de renta «per capita» inferiores a las 85.000 pesetas, siendo muy frecuentes las comprendidas entre 60.000 y 70.000 pesetas. Las áreas socioeconómicas deprimidas se definen en relación con la presencia de tierras poco productivas y escasamente aceptables a la intensificación y a la desfavorable situación económica de la agricultura.

— El Fondo de Garantía de Depósitos se convertirá en el mayor accionista del Bando de Asturias.

— Ensidesa (Empresa Nacional Siderúrgica) participará en un 5 por 100 en la explotación de los yacimientos de carbón australianos de Oak y Creek, en unión de varios grupos siderúrgicos europeos.

— Los Astilleros de Huelva podrían aplicar la regulación de empleo. La empresa ha anunciado que ha interrumpido todas las gestiones con entidades bancarias con vistas a la consecución de un crédito, hasta que no se ponga en práctica el pacto social elaborado por la dirección, las centrales sindicales y comité de empresa y cuya firma fue aplazada por acuerdo adoptado en la asamblea de trabajadores.

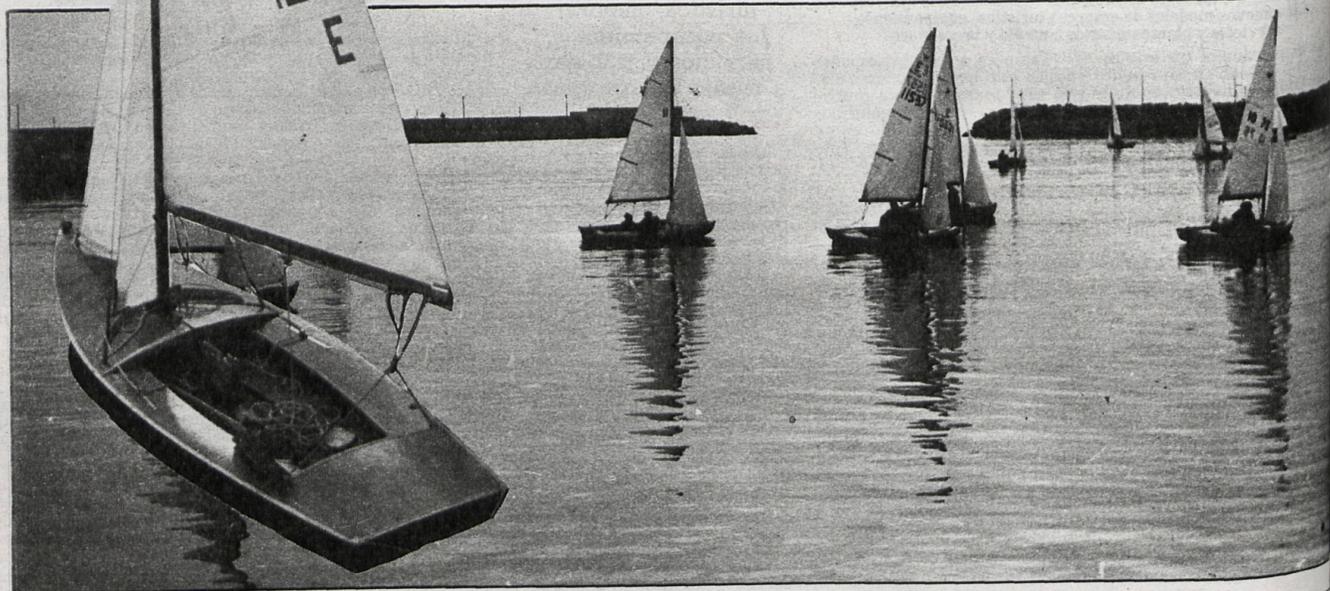
— En esta semana entrante podría quedar solucionado el conflicto portuario de Tenerife y propiciar la firma de un acuerdo entre la coordinadora de trabajadores portuarios y la patronal.



Sin salir de la provincia es posible participar en regatas de yates de siete toneladas

NAVEGAR EN MADRID

Existe una escuela de vela en la que se aprende a tripular embarcaciones de hasta una tonelada, y otra especializada en el «surf» a vela.



La evocación de los deportes náuticos tiene consigo unas connotaciones de lujo, sol, costa y, desde que acabó la Olimpiada de Moscú, el brillante destello de las medallas del triunfo. Sin embargo, a los habitantes de la provincia de Madrid, como castellanos de secano que somos, todo lo relacionado con surcar las aguas nos parece lejano, y fíjense por dónde no es así.

En Madrid existen cuarenta clubs náuticos que agrupan todas las modalidades deportivas relacionadas con la navegación. Quizá la imagen que estamos más habituados a ver es la del piragüista en las tranquilas aguas del Retiro o el lago de la Casa de Campo. Estos lugares son día tras día testigos del esfuerzo de nuestros palistas que hacen deslizar sus K-1 y K-2 sobre las tranquilas aguas, surcadas normalmente por canoas y barcas tan ajenas ellas a los esfuerzos de la competición.

MADRID, A TODA VELA

Sin embargo, no es sólo el piragüismo lo que se puede practicar en la provincia de Madrid. La vela también tiene su lugar en el centro geográfico de España.

«La región centro —nos dice José Luis Tuyá, presidente del Comité Nacional Juvenil de Vela Ligera— es, después de la catalana y la levantina, la que cuenta con un mayor número de licencias en toda

España, aproximadamente unas dos mil, de las cuales el ochenta y cinco por cien pertenecen a la provincia de Madrid. —¿Se puede practicar la vela dentro de la provincia o es necesario desplazarse? —No, no lo es. Hay en la provincia unos quince embalses que se usan para practicar el deporte de la vela en sus diversas especialidades.

—¿El hecho de navegar en embalse supone algún tipo de limitación? —Es más duro que navegar en el mar; pero no limita al deportista. Aunque para salir al mar es necesaria más experiencia, entraña más peligro que el embalse. Por otro lado, dentro de las aguas de Madrid se celebran regatas con barcos de hasta siete toneladas.

—Nos dijo antes que la importancia numérica de la región centro respecto a otras es grande. ¿Se corresponde esto con la consecución de éxitos deportivos? —Desgraciadamente, no. Prueba de ello es que en los últimos años ningún deportista de nuestra Federación ha conseguido el palmarés en las competiciones nacionales.

—¿A qué es debido esto? —Bueno, en las regatas que se celebran en el mar está claro que partimos con una evidente desventaja. Por otro lado, la práctica de la vela en nuestra región cuenta con algunas dificultades. En primer lugar tenemos un número limitado de meses para navegar: aquellos en que los aguas no se encuentran heladas. Además, cuando los embalses están técnicamente practicables, topamos con el obstáculo del frío. Si se tiene en cuenta que nuestras presas se abastecen principalmente con aguas de deshielo, nos podemos hacer una idea de lo duro que resulta navegar en ellas. Finalmente, para practicar la vela es necesario desplazarse un mínimo de cuarenta kilómetros.

—¿Es necesario obtener premios para aspirar a esas subvenciones? —No; tan sólo participar, presentar la factura de la embarcación, y al año siguiente de su compra el deportista recibe el dinero. Además, hay que tener en cuenta que un «optimist» pesa cuarenta y ocho kilos y que todas las embarcaciones, hasta el «470», se pueden transportar en la baka del coche, por lo que no es necesari-

Una embarcación de dos palos puede salir por 50.000 pesetas, pero la Federación subvenciona el 50 por 100 a todo aquel que participe en competiciones.

¿UN DEPORTE CARO?

«La vela —nos decía el señor Tuyá— no es un deporte caro. Este es un sambenito injustificado que le han colgado, pero no se corresponde a la realidad. Un «optimist» o un «cadet», embarcaciones de uno o dos palos, respectivamente, se pueden adquirir por unas cincuenta mil pesetas. Por otra parte, la Federación de Vela subvenciona la mitad del precio de las embarcaciones a todas aquellas personas que participen en competiciones.

—¿Es necesario obtener premios para aspirar a esas subvenciones? —No; tan sólo participar, presentar la factura de la embarcación, y al año siguiente de su compra el deportista recibe el dinero. Además, hay que tener en cuenta que un «optimist» pesa cuarenta y ocho kilos y que todas las embarcaciones, hasta el «470», se pueden transportar en la baka del coche, por lo que no es necesari-

rio hacer ningún tipo de desembolso complementario, como concepto de remolques.

Efectivamente, la Federación cuenta con una escuela en el embalse de El Estrecho. Tiene ámbito regional y en ella se imparten cursos de manejo de embarcaciones de hasta una tonelada.

«PATO AL AGUA» en la provincia de Madrid. Efectivamente. La Federación cuenta con una escuela en el embalse de El Estrecho. Tiene ámbito regional y en ella se imparten cursos de manejo de embarcaciones de hasta una tonelada.

«¿Es posible aprender a navegar en la provincia de Madrid? Efectivamente. La Federación cuenta con una escuela en el embalse de El Estrecho. Tiene ámbito regional y en ella se imparten cursos de manejo de embarcaciones de hasta una tonelada.

El Ayuntamiento madrileño invertirá cincuenta millones para suprimir barreras arquitectónicas en el Centro

El Ayuntamiento tiene previsto un plan con el que pretende hacer un Madrid más accesible a los minusválidos en silla de ruedas o muletas, los invidentes y también para todas aquellas personas que, dada su avanzada edad, encuentran muchas dificultades para desenvolverse en la calle. Cincuenta y tres millones de pesetas es el presupuesto de lo que costará hacer este nuevo «Madrid para minusválidos».

La elaboración del plan se inició en febrero pasado. Participaron en su formulación el Ayuntamiento, los servicios sociales del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social y representantes de los minusválidos.

Como primera medida se ha previsto facilitar el acceso a las cabinas telefónicas. ¿Cómo? Construyendo sesenta y una cabinas especialmente diseñadas para minusválidos.

También se va a facilitar el desplazamiento por las calles más importantes de la ciudad y la accesibilidad a parques, grandes estadios o espacios abiertos, así como a hospitales y grandes centros asistenciales de la Seguridad Social.

Más concretamente, en diecisiete calles con mucha afluencia (paseo del Prado, Gran Vía, Princesa...) se intentará que el minusválido pueda



MINUSVALIDOS, PERO MENOS

desenvolverse con mayor facilidad que hasta ahora, y se habilitarán ciento veintisiete accesos a veinte parques (Retiro, Jardín Botánico...) y cuarenta y tres para nueve hospitales (Ciudad Sanitaria Francisco Franco, Hospital de la Cruz Roja, La Paz...).

Para llevar a cabo este ambicioso proyecto se van a seguir los siguientes pasos: rebajar los bordillos en aceras y construir rampas que permitan el paso entre calzada y acera de una forma continua. Para ello se utilizarán losetas acanaladas, que mejorarán la adherencia en la rampa y a su vez avisarán a los ciegos de que están iniciando el paso de peatones.

También se emplearán estas losetas acanaladas en las aceras para avisar a los invidentes de la existencia de un cruce, y en los accesos al Metro y pasos a distinto nivel.

Además, se van a colocar zumbadores acoplados a los semáforos, en los pasos de peatones más importantes en cuanto a intensidad de tránsito

Los semáforos zumarán para que los invidentes puedan conocer cuándo está libre el paso de peatones

Losetas especiales permitirán cruzar sillas de ruedas sin ayuda y más de sesenta cabinas serán accesibles a los minusválidos

peatonal, para avisar a los invidentes cuando pueden cruzar. Estas medidas, a grandes rasgos, son las que el Ayuntamiento piensa poner en marcha tan pronto consiga los créditos necesarios para cubrir la inversión.

LAS NECESIDADES

Todo este plan, que el Ayuntamiento denomina muy barrocamente de «supresión de

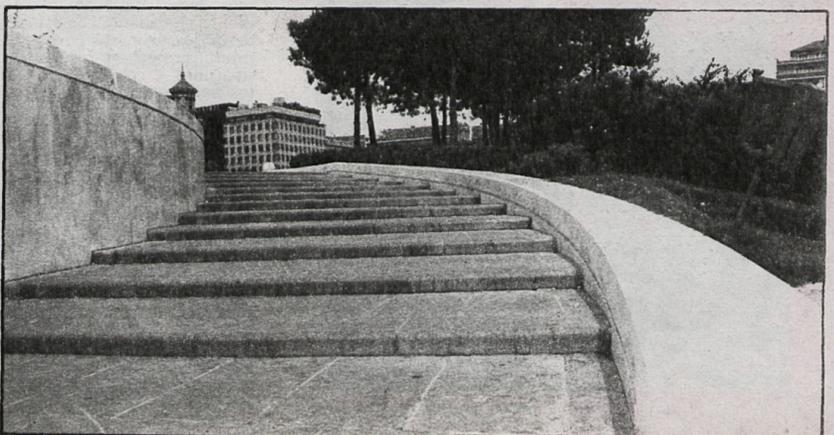
barreras arquitectónicas en las vías públicas» y «mejoría de la accesibilidad a centros de equipamiento y de la movilidad urbana», es un paso para la construcción de una ciudad, en lo posible, más racional.

Y no hace falta decir que acciones de este tipo son para agradecer y aplaudir. Pero los datos que arroja el plan nos demuestran que las medidas son a la vez insuficientes.

Este Madrid abrasador, de gente que no camina, sino galopa, seguirá siendo inaccesible para los minusválidos. Ir a una calle céntrica y atiborrada de gente o buscar una de las sesenta y una cabinas en el marémagnum de coches, calles, Metros y prisa, es el duro trabajo que espera a los minusválidos.

Los problemas de utilización y acceso a los medios de transporte, Metro, autobús..., o el acceso a un restaurante, un cine, una biblioteca, un Ministerio, una facultad y un amplio etcétera, siguen sin resolverse.

Carlos FONSECA



seis años y desde hace dos se practica en España de una manera seria.

Se trata —nos comentaba el señor Tuyá— de una especialidad como otra cualquiera, de la que ya se están realizando competiciones y haciendo travesías largas. Hace poco un español ha recorrido sobre una tabla la distancia que separa Palma de Jávea, empleando en ello catorce horas.

—Sin embargo, parece que a nivel popular se ve el «surf» a vela como algo un poco folklórico.

—Desde luego, no lo es. Una tabla de «surf» es una embarcación que ha de contar, como cualquier otra, con la autorización de la Comandancia de Marina. Por otra parte es una especialidad deportiva que requiere un gran esfuerzo físico; es muy dura.

Pese a la juventud de este deporte, ya existe a treinta y dos kilómetros de Madrid una escuela especializada. Una tabla de «surf» cuesta unas treinta y dos mil pesetas, pero, en realidad, sale más cara que una pequeña embarcación tradicional, porque la Federación de Vela todavía no subvenciona su adquisición.

J. ALBERTO MARIÑAS

«SURF» A VELA

«Surf» a vela es la más reciente de las especialidades de vela, y, sin embargo, la que ha ganado con una mayor aceptación a nivel popular. Nació en Estados Unidos hace cinco o